

令和元年7月2日（火）

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76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76回港湾分科会議事録

1. 開催日時 令和元年7月2日（火）

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
赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
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	椋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
竹谷 隆	（一社）日本経済団体連合会運輸委員会物流部会委員
中島 孝	（一社）日本船主協会 常勤副会長
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 港湾計画について（審議）	
姫路港（改定）	4
神戸港（一部変更）	23
② 令和元年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について（審議）	24
③ 洋上風力発電の推進について（報告）	30

【港湾計画審査官】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第76回港湾分科会を開催いたします。

本日進行役を務めさせていただきます港湾局計画課港湾計画審査官でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日も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たいと考えてございます。ただ、今後、紙の削減等の観点から資料についてできるだけ簡素化してまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 委員の出席状況をご報告いたします。

本日は、委員16名中現時点で12名の方にご出席いただいております。交通政策審議会令第8条に規定しております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、港湾局長よりご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、ご多忙の中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

昨年より1年の間、多くの時間をいただきまして、ご審議いただきました基本方針でございますが、先週6月27日に告示を終えることができました。改めまして御礼を申し上げたいと思います。今後、この基本方針に沿った形で港湾行政を進めてまいりたいと考えてございます。

本日の分科会でございますが、姫路港の港湾計画の改訂、それから、神戸港の一部変更を予定してございます。また、毎年度起債事業、これは自治体、港湾管理者が起債して資金調達する計画でございますが、この全国分につきまして毎年度閣議決定いただく必要がございますので、当分科会においてご審議をいただいております。

また、これらの審議にあわせまして、港湾政策についての報告案件、洋上風力発電の推進についてというテーマで報告事項を1点予定させていただいております。

また、参考資料3は、国土強靱化の3カ年の緊急対策、本取組を行っておりますが、現場を見ますと、まだまだ強靱化並びに防災の対策が実効性の面から我々自身ももう少し改善の余地があるというふうに考えてございます。そういった問題について、体系的に取組を改めて点検をして進めてまいりたいと考えておりますので、その関連の資料を用意させていただきます。

それでは、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、議事に入ります。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、分科会長にお願いいたします。分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 本日は審議事項2件、報告事項1件を予定しております。それでは、議事に入ります。

議事次第にありますように、港湾計画の改訂が姫路港の1港、港湾計画の一部変更が神戸港の1港でございます。なお、本日は近畿地方整備局港湾空港部長と姫路港の港湾管理者である兵庫県県土整備部長にご出席をいただいております。どうぞお席のほうへお移りください。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 まず、姫路港の目指す方向性について、港湾管理者である兵庫県のほうからご説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

【県土整備部長】 兵庫県の県土整備部長でございます。私から姫路港の目指す方向性についてご説明させていただきます。

姫路港は東西約18キロ、面積約7,700ヘクタールで、鉄鋼や化学、エネルギー産業が集積し、播磨工業地帯を支える物流拠点として重要な役割を担っております。

港湾計画については、前回の改訂は平成5年で、背後圏の発展に伴う物流需要の増大に対応した港湾機能の強化充実、産業空間の創出を目指した計画でございました。このうち広畑地区では計画したマイナス14メートル岸壁2バースのうち1バースを整備するとともに、網干沖地区では浚渫土を活用した土地造成に取り組んでまいりました。また、須加地区では、離島であります家島、坊勢島とは1日往復31便の旅客船が、小豆島との間では1日往復7便のフェリーが発着し、通勤通学や離島観光への交通手段として利用されております。

姫路港を取り巻く環境といたしましては、バルク貨物船の大型化の進展、世界的なクルーズ需要の高まり、コンテナ貨物の増加等がございまして、的確な対応が必要と考えております。このうちコンテナについては、国際コンテナ戦略港湾の考え方にに基づき、神戸港へのフェーダー航路開設に向け取組を進めているところでございます。姫路港が我が国の基幹産業を支えるとともに、播磨の地域経済を牽引する役割を引き続き担っていくため、将来構想であります姫路港の整備・利用のあり方を平成28年に策定いたしました。平成30年には姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画を策定しました。これらの構想や計画

を踏まえ、今後、おおむね15年で取り組む内容を検討の上、今回の港湾計画改訂案を策定いたしました。

改訂案では4つの目指すべき方向性を掲げております。1つ目は物流機能の強化です。効率的な荷役と円滑な物流輸送を実現するため、広畑地区ではバルク貨物に対応したマイナス14メートル岸壁の整備や、物流機能強化のための臨港道路整備を推進してまいります。

2つ目は開発空間の確保でございます。姫路港の背後圏には住宅地に工場等が混在し、臨海部に進出したい企業からの要請を多くいただいております。これらの要請に応じていくため、港内で発生した浚渫土等を活用した埋立により工業用地などを創出してまいります。

3つ目は交流人口の拡大でございます。旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画に基づき、須加地区では旅客船利用者の利便性、快適性の向上、にぎわいの創出を図ってまいります。

4つ目は自然環境の保全・創出でございます。姫路港に残された豊かな自然環境を次世代につないでいくため、自然的環境を保全する区域を設定するとともに、浚渫土を活用した海浜、浅場を創出してまいります。

港湾の目指すべき方向性の実現により、姫路港が持つポテンシャルを最大限に引き出し、播磨臨海地域のさらなる発展に大きく寄与できると考えております。簡単でございますが、姫路港の目指すべき方向性について、説明は以上となります。どうぞよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございました。

では、港湾計画の改訂内容につきまして私のほうからご説明いたします。

まず、姫路港でございます。前回の改訂が平成5年ということで、目標年次を大きく超えている港でございます。先ほどご紹介ございましたように、姫路港につきましては工業港、産業港としての役割が非常に大きい港でございます。LNGの輸入量につきましては全国3位でございます。原材料を輸入・移入して、加工して、周辺、また海外へ出すというような、非常に大きな役割を担っている港だということ考えてございます。

姫路港の背後ネットワークでございます。内陸側に山陽自動車道、国道2号バイパスがございますけれども、姫路港直背後の道路につきましては国道250号で片側1車線の道路ということで、非常に混雑が見られるところでございます。

姫路港に立地している企業でございます。画面の左側が西側、右側が東側ということになります。西側には鉄鋼でありましたり、化学でありましたり、高い世界的シェアを占めるよ

うな企業が立地してございます。また、東側でございますけれども、丸いものがLNGタンクでございます。LNGの輸入拠点となっているほか、LNG火力発電所が立地しているということで、近畿圏のエネルギーを支えている港ということになります。中央部分でございますけれども、こちらに公共岸壁が集中している地域がございます。砂・砂利であったり、セメントであったり、金属くずというのが扱われてございますけれども、こちらには離島航路、家島でありましたり、小豆島へ向かいます定期船、フェリーが就航してございます。また、クルーズ船も入港するところで、みなとオアシスという形でにぎわい拠点が形成されているところでございます。

次のページから、姫路港が担う役割についてご説明いたします。大きな世界シェアを占める企業が立地してございます。姫路港へ原材料を輸入し、それを加工して、日本各地でありますとか、海外へ輸出している企業が多数立地してございます。また、それ以外にも地元の企業で鉄鋼、化学等の業態を担っている企業が立地してございます。姫路港に立地する企業の多くは専用の施設を利用しているところでございます。そのほか、阪神港に近いので、海上輸送のみならず、陸送でも製品が出荷されているところでございます。

姫路港の役割、2点目でございます。緊急物資輸送の拠点でございます。先ほど公共岸壁が集中していると申し上げました地区に耐震強化岸壁が既に整備されているところでございます。阪神・淡路大震災で非常に大きな被災を受けた経験から、背後圏の安全・安心を守るために港と内陸の防災拠点が連携する形でしっかりと役割を担ってございます。

次のページが、姫路港が担う役割、海上交通拠点、にぎわい空間でございます。家島、小豆島等の離島交通の拠点になってございます。また、クルーズ船の寄港回数は年間数隻程度ということでございますけれども、今年はダイヤモンドプリンセス、これは10万トンを超える船でございますけれども、それが初入港するなど、地元のご努力もありまして、入港回数が増えているところでございます。

姫路港の貨物の取扱状況でございます。左側の一番高いグラフが既定計画でございます。20数年前に計画したものでございますけれども、社会情勢等によりまして、そこまでは貨物が伸びていないということ、それなりの施設整備にとどまっているという現状でございます。こちらが全体の貨物でございます。全体の貨物の中ではLNGの輸入が大宗を占めているものでございます。

次のページに公共貨物の現況をお示ししてございます。現況では姫路港の貨物量の約1割が公共貨物でございます。こちらにつきましても計画どおりの伸びとはなってござい

せん。貨物量に見合った施設整備をこれまでもしてきたところでございます。公共岸壁につきましては専用岸壁と異なりまして、背後の各種企業さんがお使いになっておられますので、種々雑多な貨物の取扱が見られるというところが下のグラフを見ていただければわかると思います。

次が計画貨物量の設定でございます。専用貨物と公共貨物に分けてございます。専用貨物につきましてはLNGの増加を見込んでございます。公共貨物につきましては現在の約300万トンから500万トンに比較的大きな伸びを示すということを想定してございます。具体的内容でございますけれども、非金属鉱物、石膏の取扱につきましては、新たな企業の立地が見込まれるということから、その分の増加を見込んでございます。また、木材チップにつきましては、新しいバイオマス発電所の稼働が予定されてございますので、そちらの貨物量の増加を見込んでいるところでございます。また、原塩につきましては、現在、専用岸壁で利用されている原塩でございますけれども、他社の専用岸壁をお借りされて扱っているものでございますので、公共のほうで扱う形での利用転換を見込むということで、このあたりの増分がほぼ200万トンのうち多数を占めるところでございます。

こうしたことから検討いたしました姫路港の目指す姿でございますけれども、先ほど兵庫県県土整備部長からもご案内いただきました。簡潔に述べます。物流・産業、防災、交流、環境という形で地域の産業拠点、また、日本の産業拠点として引き続き姫路港が大きな役割を担っていきたいというものでございます。

次のページが改訂案の概要でございます。大きく3カ所に赤でお示しをしております。真ん中あたりがにぎわい拠点の再編成でございます。その左側、縦の棒で書いてございますのが物流機能の強化というところでございます。左下が環境関係でございます。中ほど、機能の集約化、再編というように書いてございます。前回の計画では、こちらの赤点線のあたりに公共岸壁を計画してございました。今回、社会情勢等を踏まえた貨物量の見直しに伴いまして、この部分の公共岸壁につきましては将来計画という形で削除させていただく。貨物量に見合った計画に見直すということをさせていただきたいと考えてございます。

次のページが、産業空間の確保、物流機能の強化というところでございます。このあたり、昔、専用の企業の一連の土地でございましたけれども、ほかの民間企業に順次売却等されてございます。それに伴います物流の変化等がございますので、現在、2車線であります臨港道路広畑線につきましては、4車線に拡幅する計画でございます。それ以外に、先ほど14メートル岸壁のご紹介がございましたけれども、こちらの14メートル岸壁、また、黄色で書

いてございます埠頭間を結びます臨港道路、そちらにつきましては引き続き既定計画を踏襲したいと考えてございます。

次のページが防災機能の強化でございます。こちらは直接港湾計画に関係するものではございませんけれども、産業を支える姫路港の役割というものを踏まえた上で、重要なものとして港湾管理者としてお考えになっているものでございます。先ほどご説明いたしました公共の耐震強化岸壁につきましては図面の右側に既に整備されてございます。それ以外にも企業が自らの費用で専用岸壁を耐震化されている岸壁というのがございます。こうした岸壁と公共がしっかり連携することによりまして、災害時の復旧資機材の搬入に相互利用する協力体制というものをこれから構築していきたいというものでございます。それぞれ世界の中でも大きな役割を示されている企業ということから、企業の岸壁を自ら耐震強化されているというところでございますけれども、そういう役割を十分に発揮するとともに、一方で背後の復旧にも役立てていただくという形で、地元のほうで港湾BCP等の検討をこれからしっかり進めていくというところでございます。

次のページが旅客船受け入れ環境の向上ということでございます。左側の図が現況でございます。小豆島フェリー、家島等定期船航路という形でポートセンタービルに隣接する形で離島等の航路がございます。一方で、旅客船ターミナルでありましたり、クルーズ船の着岸岸壁というのは左下、海側のほうに離れているというところで、少しにぎわい機能としては不便なのかなと考えてございます。こうしたことから、中央部にございます貨物船と離島航路を入れかえまして、北側、陸側のほうから定期航路、フェリー、クルーズ船というものを、旅客船ターミナルを中心として展開するという形で集約し、また、クルーズ受け入れ機能の強化を図っていきたいというところでございます。現在、年間数隻程度のクルーズ船入港ということでございますけれども、比較的、工業・産業港であった姫路港につきまして、皆様に訪れていただけるようなにぎわい施設というものをしっかりとこれから検討してまいりたいところでございます。

最後になります。計画内容、環境でございます。現在、浜田地区というところに既設の護岸がございます。その海側を浚渫土砂を活用いたしまして、浅場を造成したいと考えてございます。浅場造成により藻場等が形成され、また、海生生物が増えるのではないかと考えてございます。右下の図のように、ノリ養殖でありましたり、カキ養殖でありましたり、また、漁業が行われている地域でございます。そうしたものにも貢献する豊かな環境というものを創造してまいりたいと考えてございます。

次のページ以降、16ページ、17ページ、18ページ、19ページにつきましては主な計画内容でございます。前回の改訂から非常に時間が経っておりますので、細かな土地利用変更等ございますけれども、本日は説明を省略させていただきます。

以上のような港湾計画の改訂内容につきまして、地方港湾審議会での議論の内容につきまして港湾管理者である兵庫県のほうからご紹介いただきます。よろしくお願いいたします。

【県土整備部長】 6月5日に開催いたしました地方港湾審議会の議論の内容についてご報告させていただきます。

まず1点目でございます。防災・減災対策について。災害発生時の基幹産業の事業継続、エネルギー供給、家島等の離島への対応等について、港湾管理者としてどのような対策を考えているのかというご質問がございました。これに対しまして、地域防災計画に位置づけられた耐震強化岸壁は平成18年に整備済みであること。姫路港の取扱貨物量の半分以上を占めているLNGは港湾BCPで幹線貨物に位置づけられ、LNGの早期供給再開に向けて航路啓開を優先的に実施する計画になっていること。家島等の離島に関しては物資輸送に使用する栈橋の復旧を最優先で行う旨を回答いたしまして、加えて民間企業が保有する耐震施設の災害時相互利用について、今後利用と連携方策をBCPに盛り込むよう調整していく旨を回答いたしました。

2点目といたしまして、LNGバンカリングについてご質問がございました。2020年から船舶の排出ガス規制が強化されることから、大阪湾でもLNGバンカリングの議論が始まっている。LNG輸入量全国3位、関西で1位となっている姫路港において、LNGバンカリングへの対応をどのように考えているのかというご質問をいただきました。これに対しまして、姫路港は関西において重要なLNG拠点港湾であり、LNGの払い出し施設を持っていること。将来、LNGバンカリングのフェーズが進んだ場合には、姫路港でLNG燃料船に供給する、姫路港からLNG供給船を出すなどの可能性は十分考えていること。今後ともLNG事業者と調整しながら的確に対応していく旨を回答いたしました。

3点目といたしまして、内航フィーダーに関してご質問がございました。姫路港では、内航フィーダー航路の開設を目指しているが、一方、姫路港周辺では播磨臨海地域道路が計画されている。播磨臨海地域道路が完成しても、港湾管理者として内航フィーダー航路の取組を実施していくのかというご質問がございました。これに対しまして、内航フィーダー航路については、播磨臨海地域道路が整備されても、モーダルシフトや物流のCO₂削減、災害

時輸送のリダンダンシー確保の観点から必要と考えている旨を回答いたしました。

最後4点目でございます。クルーズ船誘致についてご意見をいただきました。姫路港から日帰りで行復できる距離に魅力ある小豆島や家島が存在する定番の観光ルートだけでなく、離島観光を目的とした人をターゲットにするほか、外国人に人気の高い瀬戸内海の港とも連携し、いろいろなアイデアを考えればよいのではないかというご意見をいただきました。これに対しまして、家島では非日常的な体験、坊勢島では漁業体験、小豆島では瀬戸内海国際芸術祭があるなど、離島及び瀬戸内海には魅力的な観光資源が多数存在し、クルーズ船利用者のニーズが高いことは十分認識している。瀬戸内海の港湾管理者と連携しながら、さまざまな工夫を凝らして、ポートセールスに取り組んでいきたいとご説明いたしました。

以上、地方港湾審議会での議論の内容についてご説明させていただきました。

【港湾計画審査官】 ご説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

では、ただいま説明のありました姫路港の港湾計画について、ご質問等いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 内容はよろしいかと思うんですけれども、こういう改訂のようなものに関する審議のあり方について聞いてみたいと思うんですけれども、兵庫県港湾審議会の議論の要点を今ご紹介いただいて、大変すばらしい。そういうことが非常に重要だと思います。特に計画資料というのを拝見しますと、メンバーはほかならぬ小林先生の前任の黒田先生が会長だし、きちんとした審議がされているのは間違いのないところであるので。今ご説明いただいたようなことが、資料として入っているほうがいいと思うんです。港湾計画資料のほうを見ると、後ろには原案に対して異議ありませんとしか書いてなくて、今のような議論をした結果、ある種の修正を経てこれをつくったよというようなことは書いてないですね。なおかつ、計画書のほうは今6月に審議したというのは書いてなくて、平成27年11月に審議会をやったと書いてあるんだけど、でも、この本自身は、今年7月付でつくっているの、6月にやったということは情報として入ってないんですね。そこがちょっとよくわからないので聞いてみたいし、言いたいことは何かというと、こうやって県の審議会ですら十分に細かいところまで審議されているものなので、それを十分紹介していただいて、我々霞が関でやる審議としてはそういう細かいところがわかった上で、例えばPORT2030後に出されるものなので、PORT2030との整合性はどうかとか、PORT2030のさらに先に行くすばらしいものであるかどうかとか、そういうところを審議すればいいんじゃない

いかという趣旨で伺う次第でございます。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。まず地方港湾審議会と港湾分科会の関係でございますけれども、基本的に港湾分科会に提出されますものにつきましては地方港湾審議会の議を経なければいけないというようになってございます。そういう意味で申しますと、この計画内容につきましては、地方港湾審議会で審議されたものを、特に大きな修正がない限りは、この港湾分科会に提出されて、皆様にご審議をいただくということになります。一方で、先ほど申しましたような計画内容以外にも港湾をどのようにしていくかという比較的ソフトの部分でありましたり、こういう計画内容のもとに、こういう方向性を目指したいというところに関しましては、議論は行われるんですけども、現実としては計画書というのが地方港湾審議会の中でオーソライズされたものでございますので、その後の修正ということに関しましてはされていないという状況になります。しかしながら、委員がおっしゃっていただいたように、地元のほうでしっかりと議論をされている内容でございますので、そのあたりを計画にどのように反映していくか。もしくは資料のほうでどのように周りの皆様にもわかりやすいようにお伝えできるようになるのかというのは考えさせていただきたいと思います。そうした中で、PORT2030の関係でありますとか、策定いただきました基本方針の関係でありますとか、そのあたりとの整合、またその先を見据えているのかどうかというところに関しましては少し説明ぶり等につきまして検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

【委員】 今回ご説明いただいた計画の変更の内容については基本的に賛成いたします。ただ、どうしてこの時点でやるのかということに疑問を感じます。前回の改訂は1993年で、既に26年たっています。目標年次はその当時2005年で、それから14年たっています。その間を考えると、95年の神戸大震災があり、2011年には東日本大震災があり、LNG需要も大きく変化し、そして、この数年ではインバウンド観光客も増えて、クルーズ船の重要性が拡大しています。その間、改訂、計画変更についてどのように審議をして、どのように社会変化に対応した港湾の運営をしてこられたのか。ご説明いただきたいと思います。

以上です。

【県土整備部長】 改訂が遅れたというご指摘をいただきました。本来ですと、目標年次

である平成17年に改訂をすべきでありましたが、その時点で既定計画に位置づけた内容の整備がまだ未了であったということでございます。加えて一番大きいのは、兵庫県は阪神・淡路大震災を受けまして、その時点で1兆3,000億の起債を発行いたしまして、1兆3,000億の借金を一生懸命去年まで返していたというのが一番大きい状況でございます。1兆3,000億がやっと6,800億まで減りまして、やっと昨年度収支が均衡した。基金を取り崩さなくても、赤字の起債を発行しなくても、財政計画がつくれるという状況になりまして、やっと未来の投資に対して前を向けるようになったということで、本来ですと、もっと前の時点で港湾計画を改訂しなくてはならないのは重々承知していたのですが、そういう財政的なものが非常に大きくて、前回の港湾計画に位置づけたものが整備も進んでおりませんでしたので、大幅でございますけれども、改訂が遅れたということでございます。

今回の目標年次でございますけれども、当然、投資していくというほうにチェンジいたしましたので、目標年次どおり、計画どおり、整備を進めていきたいと考えてございます。

【委員】 阪神・淡路大震災があつて大変な思いをされたことは充分理解しております。だからこそ計画変更の必要があつたのではないかと思います。今のお答えですと、港湾計画を立てて、それを予定通りに達成するという以外には変更しないというふうに分かれます。6ページ、7ページの数字を見ていただいても予定どおりに拡大するとは限らず、予定より縮小する可能性もかなり高いということを前提に、どうやって適切な港湾の開発計画をつくるかが重要な課題として検討されるべきではないかと思います。その間いろいろ大変だったから改訂が遅れましたということではなく、何か事情に変更があれば、それに合わせて方向性や内容を変更することも必要ではないかと思います。これは姫路港だけの問題ではなく、国の港湾計画運営の考え方だと思いますが、状況に応じた全体プランの変更、改革についてどう思っているのかについても聞かせていただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 先ほど兵庫県県土整備部長がおっしゃったように、現況の計画にある、新たな施設整備の必要がなかったから対応できたというのが現実かと思えます。一方で、港湾に関しましては、その時々果たす役割というのは変わってくるというように思いますし、基本方針の中でも議論いただきましたように、社会情勢の変化というのが非常に速いスピードで進む中で、どのように港湾が対応していくかというのは、その時々適切に考えていかなければいけない。また、そういうものに柔軟に対応する計画でなければいけないと考えてございます。委員からご指摘いただきましたように、そういういろいろなことに対応ということに関しましては、しっかりと各港湾管理者のほうと調整いたしまして、目標年次を過

ぎているものもごさいますけれども、港の役割というものを将来の社会情勢の変化を見据えて、しっかり考えてくださいという形で相談させていただきたいと思います。

【委員】 今のご質問と関連するかと思いますが、私は、2005年ごろ計画されたものとの乖離が特に公共貨物に関して全く届いていない状況が続いている。これに関する分析があってこそ今回の目標量というようになると思うんですけれども、そのあたりはいかがでしょうか。どういう積み上げ方をなさって、2005年の、こうなるだろうという計画を立てておられて、そうじゃない状態がかなり続いているというところを、ほんとうは資料の中に分析項目として載せられるべきじゃないかなというのも思いましたので、ご質問させていただきます。

【県土整備部長】 やはり社会情勢、港湾、産業経済が非常に大きく影響されますので、そのあたりの予想を見誤ったのが一番大きいのかなと思います。特に姫路港の場合は、企業の立地が進んでない土地がかなり残っているような状況ですので、最近、やっとそのあたりの引き合いといいますか、進出したいという企業が手を挙げているような状況ですので、これからは一定量が見込めるのかなと考えているのですが、ここ数年、その辺が盛んでなかったというのが一番大きいのではないかなと思います。

【委員】 改訂年度が1993年で、バブルの余韻が残っているような状態ですね。見直しというのは適宜やっていかないといけないと思いますので、特に整備にかかわるので、長期計画ですので、ぜひ頻度高くやっていただければいいかなと思いました。

以上です。

【委員】 姫路港が主に工業港として、非常に大きな役割を果たしてこられた。心強く思いますし、今も新たな企業がどんどん立地しているということは大変喜ばしいことと思います。私の質問は、安全についてです。このように非常に大きな港には、いろいろな船が入ってまいります。バルカーあり、タンカーあり、LNG船あり、その中でフェリーが走り回る。そういう状況、港として航行の安全をどのようにお考えになっているか、どのように連携して施策をとっておられるかということを教えていただきたいと思います。安全の問題というと、得てして港湾管理者というよりは保安庁の問題と捉えられています。水先人会などは非常に心配しておりますが、港湾管理者は船の誘致だけに一生懸命になるという傾向があるようですので、お考えをお聞かせいただければと思います。

【県土整備部長】 非常に難しい問題かなというふうに思うんですけれども、港湾管理者でどこまでできるかとなりますと、施設をまず安全に確保するというのが、一番、我々がす

ることかなと思っています。そのほか、今ご指摘がありましたように、いろいろなところ、関係機関との調整、港湾管理者ではできない部分がありますので、そのあたり、まだ具体的にどうこうということはここではお示しできないんですけども、そのあたりの調整をしっかりとやっていくということになるのかなと考えてございます。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 私は15ページの藻場、自然環境のところについて質問したいと思います。かなり積極的な取組だと思っております、こういったことも、先ほど委員から関連づけるという言葉、ご提案がありましたけれども、PORT2030ではカーボンフリーポートというふうなところと結びつくと思いますので、資料のつくり方なども工夫したら大分印象が違うのかなと思いました。少しだけ話をさせていただきます。

先月から港湾局さんの海洋・環境課で立ち上がった地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に対する検討会に入っております。前段だけ少し話をさせていただきますけれども、皆さんご存じのように、パリ協定で2030年度の温室効果ガスの削減目標、2013年度比26%減。この26というのは皆さんご存じだと思うんですが、この内訳というのは私もよく知らなかったのですが、削減が23で、吸収が3と分かれていますね。3%と言っても全体の11%とかなり大きく、現在、森林によって吸収するところに負っています。しかし、2030年になると森林による吸収が半減すると予測されているこの減る部分をどのくらい藻場が、ブルーカーボンが頑張れるか。そういう期待を負っている部分でございます。そう考えますと、今回の姫路港さんが大きな面積、1,500メートルにわたって藻場をこれからつくる。浅場をつくって、藻場に対して太陽光が届くようにして吸収を高めると。こういう取組は、かなり大がかりであり、先進的であると受けとめました。このあたりのカーボンフリーポートも含めて、ご説明いただけるとより伝わってくる気がいたします。一言いただきたいと思います。

【県土整備部長】 今回つくる藻場がどれくらいCO₂削減に影響があるかというのは、申し訳ございません。計算をしておりますので……。

【委員】 いえ、まだ単位面積当たりの係数をこれから決めるので、計算はまだまだ先になると思うので結構なんです、こういったことを導入しようと思ったところの動機やカーボンフリーポートとのつながりみたいところを少し説明いただければと思いました。

【県土整備部長】 大きいのは姫路港、埋立をずっと進めてまいりまして、漁業関係者の

ほうから昔の環境に戻す努力をすべきじゃないのかというようなご意見もいただきました。今ここに示しておりますところは、こんな大きい範囲ではございませんけれども、既にトライアル的に漁場を再生するような試みもやっております、それを広げていくということで、今回の港湾計画に位置づけをさせていただいたところでございます。

【委員】 ありがとうございます。CO₂吸収のためだけに藻場があるわけではなくて、今おっしゃったように、藻場がなければ魚もとれないというところのウィン・ウィンなところもあると思いますので、いろいろなところにコベネフィットを働かせて、カーボンフリーポートも実現していただければと思います。ありがとうございます。

【委員】 質問というよりも意見として聞いていただけたらと思うんですけれども、姫路港はほんとうに企業の専用岸壁が多くて、まさしくバルク港湾だなと思います。そういう意味におきまして、企業がどんなふうに企業の、自社の営業戦略を立てていくかということや企業成績が専用岸壁のいろいろな整備にかかわってくるので、なかなかその取りまとめというのは行政だけでもできないところがあるんだろうと思うんです。防災・減災のところ、13ページにもあるように、これから災害時の復旧機材の搬入に相互利用する協力体制を企業と一緒に構築していくんだというようなことなんですが、こういうものをぜひ早く立ち上げていただきたい。バルクの法律ができましたときに、まずおそらく大阪湾防災協議会ができていますから、その中に姫路港としての姫路地域企業防災協議会、どんなふうに位置づけられるのかというのを、もう少し早いスピードでやって、そうしたら先ほどからお話が出ているような、長い間、間があいたということもよりまとめやすくなった、計画を立てやすくなったのではないかなと思うんですけれども、こういう防災BCPというようなものを一つの軸にしながら、ぜひ防災協議会、早く立ち上げて、こういう公共と企業とあわせた姫路港としての協力体制というのをつくっていただきたいなと思います。意見です。

以上です。

【委員】 姫路港は工業港として有名ということで、いろいろな意見があったんですけれども、人流というか、にぎわいのほうに関して少し意見を述べたいと思います。

6ページのところににぎわい空間ということで既にみなとオアシスに認定されて、いろいろな施設もあるということと、家島にたしか高校とかがないと思うので、ほんとうに通勤通学に使われているということで、そこを通過する人は多いんですけれども、姫路に住んでいる人にとっては、姫路港というのは十分なじみ深いものではないという経緯があって、

今回大きく変わる1つは、14ページにある、姫路港をもう少しにぎわいの施設なんかをつくって、一般の人に工業港とともに姫路港というものの理解も深めてもらおうという流れかと思うんですが、そこで意見かもしれないんですけども、14ページのところで、旅客ターミナル機能の集約ということで移動して、定期船なんかも移動してくるわけですけど、現在でしたら渡り廊下みたいなのがあって乗りやすくなっているの、そこが新たな右側の図でも、通勤通学だと毎日使うわけですから、移動が離れないというか、その動線、毎日使う動線なんかも少し意識していただきたい。もう一つは、大きいクルーズ船が入るようになって、姫路城は今でもインバウンド客がかなり多いんですけども、これまでは、クルーズ船が神戸港に入ってそこから行くという形ですが、最近では、直接クルーズ船で姫路に入るというのも意識され始めていて、誘致の結果、ダイヤモンドプリンセスも入っていると思います。クルーズ船が今後増えてくるときの動線と毎日使う通勤通学との動線を考えた施設について、何か今後検討されているところがあればということでお聞きしたいと思います。にぎわい施設、今後、公募予定ということですけども、ここをどのように使っていくのかということでも何かございましたらよろしくお願いします。

【県土整備部長】 14ページでお示ししましたのはリニューアルの基本計画をつくりましたときに施設配置の考え方をお示した図面でございます。今年から詳細設計等、具体的な施設配置の計画をつくっております、そのあたりの旅客船とか、フェリー等のお客さんに対して利便性がちゃんと図れるように、ちゃんと上屋があるとか、つくるとか、そういうことはその中で検討していきたいと思っております。当然クルーズ船との距離もありますので、それとのアクセス性といいますか、徒歩のアクセスになりますけれども、それについても詳細設計の中で検討していきたいと考えてございます。

【委員】 すごく詳細なデータを使われて、いろいろな角度で検討されていると思うんですけども、2つご質問させてください。

1点目が耐震なんですけれども、どのぐらいの地震を想定されて耐震をやったかというのを、開示することというのは何か問題があるんでしょうか。というのは、例えば企業の立場からすると、どのエリアが、どれぐらいの規模は耐えられるんだということがわかっていると、いろいろな手が打ちやすいなということがあるので、開示することが裏目に、逆にいろいろな危険があるということで伏せているということであれば、その理由が知りたいなというのが1点と。

もう一つが、港自身の利便性を上げるということはいいいんですけども、なかなかポリュ

ームが上がっていないということもあるんですが、そこにアクセスする道路というのは非常に重要だと思っていて、昨今ドライバー不足というのがあるものですから、渋滞があると、ドライバーの確保ができないことにさらに拍車をかけるということで、今回の計画も荷量がそこまで伸びてないということからすると、計画どおりやられたいという気持ちはわかるんですが、ほんとうにそこがボトルネックになっている道路なのか。いや、ほかがボトルネックになっているか。どういうふうに判断されて、今回の結論になったかということが知りたい点です。

【県土整備部長】 まず耐震岸壁の基準です。L2地震を対象にして、技術基準どおりやっています。開示は既にしていてということでご理解いただければいいかなと思います。

臨海部の道路というのは、先ほどご説明がありましたけれども、250号の片側1車線の道路があって、それが今、姫路バイパス、加古川バイパスにアクセスしているということで、今の時点では非常に脆弱です。南北の都市計画道路も順次整備は進めておりますが、一番大きな効果が出るのは播磨臨海地域道路、この事業化を急ぐのかなと思っています。全体35キロのうち、優先整備区間に姫路港の周辺が入っておりますので、それが整備できれば、播但道の南進部を通して、山陽道に抜けるということで、これが一番アクセス道路としての機能強化にはつながるかなというように思っていますので、兵庫県といたしましても、その事業化を急ぎたいと考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。そういう意味で言うと優先度があるというふうに理解すればよろしいですか。

【県土整備部長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 先ほどのにぎわい施設、どういうものにしていくかというのは、クルーズ船のお客さんだけが対象ではなく、広範に来ていただくということではあると思うけど、クルーズ船客の人たちがどういう施設を望んでいるかというのも1つのポイントだと思うんですね。クルーズ船の入港も増えていますね。アンケート調査みたいなのをして、どういうものを望んでいるとか、やったことはございますか。もしやってないならばそういうことも今後やられたほうがいいんじゃないかなという感じがします。

【県土整備部長】 クルーズ船ですけど、数的には年間2、3隻、今年7隻入ってまいりますけれども、アンケート調査は実施しております。それと、にぎわい施設につきましては、民間がどう考えるかというのは非常に大きいかなと思っていますので、民間事業者に対し

てヒアリングを順次行っているところでございまして、それらを踏まえまして、どういう整備内容にするのかなというのは今後決めていくという予定にしております。

【委員】 私が申し上げているのはクルーズ船でいらっしゃる方々にも何か民間の事業者を通じてでもいいんですが、アンケート調査みたいなのをやったことがございますかということ。

【県土整備部長】 すみません。クルーズ船の方々にもアンケート調査を実施しました。

【委員】 そうですか。その結果はどうなんでしょうか。

【県土整備部長】 今、クルーズ船が入ってきた時には、仮設のテントなど、色々なおもてなし施設を地元姫路市と共同してやっているんですが、それらをさらに充実した形でやったらどうかとか、そういうご意見もいただいております。

【委員】 それを今後生かしていくといいと思います。

【県土整備部長】 はい、その意見も踏まえて施設内容を決定していきたいと思っております。

【委員】 わかりました。

【委員】 今、委員がおっしゃったところの話に関係して申し上げますと、PORT 2030の精神というのは、単ににぎやかせばいいということじゃなくて、にぎわいというのは人が来るからチャンスなわけであって、チャンスを生かして港湾空間をより質の高いものにしていこうという精神なんです。とすると、それはお客さんが、例えばお店を望んでいるから、お店をやったらいいのではないかというような感覚を超えて、自治体としてはどういう空間にいずれしていきたいかというスタンスがないと、ひどいものになっちゃうんですね。にぎわってはいるけど、嫌な空間だねというのは幾らでもそこら方々にありますからね。そういうふう考えたときに姫路というのは国宝にして世界遺産を持っているわけで、そういう見識というか、プライドというか、そういうものを持ちながらいい港湾にしていこうということを一言言ってほしかったんだけど、民間でやるんじゃないですかみたいな話じゃちょっとどうかなと思うので、聞いてみたくなったんですが、どうですか。

【県土整備部長】 民間の意見も聞くという。聞いてみたいということですので、最終的には兵庫県と姫路市と共同して……。

【委員】 主体的にお願いします。かといって、港に姫路城のモデルみたいなものをくっつけばいいという、そういうものじゃないですからね。よろしくお願いします。

【県土整備部長】 それはないと思います。ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 大変幾つもお意見をいただきまして、ありがとうございます。計画の内容というよりは、港の安全・安心がしっかりしているかどうか。また、カーボンフリーに関してもしっかりとPORT2030の気持ち、また、先ほどのにぎわいの関係もPORT2030の趣旨というのを踏まえて、しっかりやるべきではないか。また、防災の関係も実は大阪湾の協議会の中には直接的には姫路港さんは入っておられませんけれども、一方で、阪神港との連携というのが非常に重要だというふうに考えてございます。そのあたり具体の港湾の利用でありますとか、活用でありますとか、そういうところにつながると思いますので、引き続き私どもの資料のつくり方、PRの仕方というところも含めてしっかり考えていきたいと思っております。ありがとうございます。

【港湾局長】 多くの重要なご指摘、ありがとうございます。大事なご指摘に対して管理者のほうから中心に答弁を行っていただきましたけれども、国交省側からも答えるべき点が幾つかあったかなと思っておりますので、私のほうからお答えをさせていただきます。

まず冒頭に委員のほうからPORT2030をせっかくつくったんだから、その観点からの論点整理みたいなものが当然提示されて審議すべきだというご指摘はそのとおりだと思います。せっかく基本方針の形で港湾行政にどうPORT2030を反映させるのかという整理をしていただきましたので、今後については基本方針の観点から今回の計画改訂がどういう論点を抱えているのかという整理をご提示した上で分科会でご審議をいただきたいというふうに思います。

それから、計画改訂時期について、複数の委員のほうからご指摘、関連質問がございました。本来、港湾計画というのは、改訂時期、目標年次が来たから改訂しないとけないという代物ではないんですけれども、とはいえ、その間、長期間たって、もう少しその間に社会情勢の変化が、大きなものがあれば前倒しして対処すべきというご指摘については全くそのとおりでございます。対応が遅れている港についてはそういう指導をしてまいりたいと思っておりますが、こういう企業の専用施設が非常に多いいわゆる産業港については、企業の専用施設が変更になる場合、これは頻繁に起こります。その場合は軽易な変更といって、地方の審議会で完結するような手続がございます。個々の企業の要請変化に対してはおそらく港湾管理者のほうはそういう対処をしてきたというふうに私は理解しております。

ところが、公共施設がほとんどなくて、公共貨物も1割しかないというような港、これは似たような港が、大阪湾で言うと、堺泉北とか、阪南港とか、東京湾で言えば千葉港とか、川崎港、こういう特徴、似たような共通の港がございます。そういうところについて、同じ

ような業態の中で動く場合にはさほど問題にはなっていないと思いますが、単一品目を大量に、資源を輸入して加工して、単一品目を輸出するというような形態から、委員の皆様よくご存じのとおり、日本の産業自体が世界の市場の中でかなり変わってまいりました。単一のものを大量に生産するのではなくて、競争力のある、量としては少ないだけけれども、非常にとんがった商品。姫路港でいくと化学工業を起点にしたいろいろな工業生産品でございますが、そういったもので勝負していこうというような業態変化が顕在化してきて、それは量的に少ないので、公共埠頭を使わせていただきたいという要請がかなり増えてきて、それが今回の計画の中にも一部出てきたということかなと理解しております。そのような業態変化に対応して港のあり方を見直していかないといけないというようなものについては、しっかりと前倒ししてでも対処していきたいと考えております。必ずしも港湾管理者が手を抜いていたということではないと思います。今までもしっかりやってきたんだけど、そういうユーザーの変化というものをしっかりと捉えて対処していきたいというように考えております。

それから、安全に関して幾つか地震、自然災害の問題と、航行の安全の観点からのご指摘がございました。まず、航行の安全についてはご指摘のとおりだと思います。なかなか港湾管理者、自治体で人事がほかの分野とところどころ変わる中で、なかなか専門家が育たないというジレンマを我々も抱えてはおるんですけれども、そうは言われてられない。安全の問題でございますので、しっかりした体制をつくっていく必要がございます。特に国交省で取り組んでおりますけれども、自動運航、あるいは省力化を目指した新しい高度な運航体制というものも目指していきたいということで、省全体、取組を始めております。その際、重要になるのが港の側からの情報発信であります。どういう船がどこに今入港してこようとしているのか。あるいは気象とか海象の情報、港の側から今までポータルラジオという形で、情報提供はしておりますけれども、もっとしっかりしたポートステートコントロールといいますか、そういったものを体制を組んで提供していくべき時代を迎えつつあると理解しております。

他港のことですが、このような産業港で、一番しっかりした体制を組んでやっているのは水島港ではないかと思えます。専用のそういうセンターをつくって、そこから一元的に情報発信をしているという体制ができておりますので、まさに航行の海の安全を維持しながら、港を効率的に回していくというような観点からはそういう体制を推奨して、指導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、ブルーカーボンでありますとか、LNGバンカリング、地元のほうでご審議を

やったということでございますし、新しくクルーズのニーズにも応えていきたいというような、まさにPORT 2030で幾つか取り上げられた課題、こういったものは姫路港で萌芽の兆しがようやくあらわれ始めたという段階であろうかと思えます。まだまだ管理者を含めて取組の状況、これからの課題という認識を持っておりますが、幾つかトライアルをしながら、これからの港湾行政が目指していくべき分野といたしますか、環境対策、それからLNGのバンカリングを含めた次の港湾行政の課題、こういったものをしっかり港湾管理者のほうでもご理解が深まるように、前回の分科会でも申しましたけれども、基本方針が策定された、改訂された背景、その裏にあるPORT 2030の考え方、こういったものをしっかり、国交省としても港湾管理者のほうに理解が浸透するように取組を進めてまいりたいと考えております。貴重なご意見、ほんとうにありがとうございました。

【分科会長】 局長がおっしゃられたので、私からあまりつけ加えることはないんですが、PORT 2030の中でも、港湾計画のガバナンスをどうするのか。あるいはそのフォローアップをどうするのかというのが非常に重要な項目として位置づけられております。それはそう簡単な問題ではない。じっくりと考えていきたいと思っております。

姫路港の、特に広畑地区というのは企業城下町で、かつてはすごい勢いがあった、そういう地域なんですね。それが姫路の経済、播州の経済自体がバブル経済等の影響もあり、衰退し、呻吟しやっと立ち直りが見えてきた。現在、そういう段階だと思います。その一方で、東播から播州にかけての工業集積、日本の中でも有数の地域総生産を誇っている。そのような産業集積を誇りながらも、インフラ整備が遅れているということは否めない。とりわけ先ほどおっしゃった播磨臨海地域道路ですね。250号線が片側1車線であり、物資輸送のボトルネックが発生している。道路整備が神戸から片押しで西の方向に進んできていますので、播磨臨海地域道路の整備に時間がかかっている。先ほど申しましたように、既存の集積、それから今大きく変わろうとしている。そういう現状を踏まえれば、これまでは港湾施設計画の段階で長い間止まっていたのですが、いまこそ、地域全体の発展を見つめた港湾計画、港湾行政を進めて頂きたいと思えます。今回、港湾計画の改訂を行うことを踏まえて、今後の港湾行政にPORT 2030の思想、理念をぜひ入れていただいて、躍動する姫路港に向かって頑張っていただきたい、そういうように思います。どうもありがとうございました。

それでは、長時間にわたってご議論いただきましたけれども、ここに出された案自体に関するご批判はなかったのではないかと、そういうように思っております。

答申。姫路港。国土交通大臣に提出された姫路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】 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ます。

それでは、姫路港の審議はこれで終了いたします。近畿地方整備局港湾空港部長、兵庫県県土整備部長、ありがとうございました。

それでは、次に港湾計画一部変更の審議に移ります。神戸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】 それでは、神戸港の港湾計画の一部変更についてご説明をいたします。

図面のほうに神戸港の全体をお示ししてございます。右側が六甲アイランドでございます。真ん中のポートアイランドとあわせて、非常に大きなコンテナの取扱をしているという港でございます。今回の一部変更はコンテナ機能の強化でございます。ポートアイランド2期地区におきましてコンテナ機能を強化するというものでございます。

下の図面に左側、既定計画、右側、今回計画と書いてございますけれども、赤で示した部分を港湾関連用地から埠頭用地に変更するものでございます。

現状の航空写真でございます。青の点線で囲まれましたコンテナヤードを最近のコンテナ取扱量の伸び等に従いまして、非常に狭隘化しているというところでございます。多段積み等も行っているというところでございます。

こうしたコンテナターミナル、16メートルの岸壁の有効活用、また機能強化というところを目指しまして、この図の赤に書いてございますように、港湾関連用地を埠頭用地に変更して、コンテナ取扱機能を強化するというものでございます。

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した。

ただいま説明のありました神戸港の港湾計画につきまして、ご質問等ございましたらよろしく願いいたします。

【委員】 意見なのですが、昨今、東京港など、港が非常に混雑していて、原因はコンテナの段積みだとか、ハンドリングに時間がかかるとか、いろいろな理由があるんでしょうけれども、その1つの中に港の狭隘化があります。、神戸港も貨物が増えているという話を聞

いていますので、もし神戸港が混雑しているのが事実だとするならば、早目早目にこうやって手を打っていただいて、コンテナの回しをよくして、全体が渋滞しないようにすることを前倒しでやっていくというのはいいことだと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかいかがですか。

それでは、ご質問、ご意見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。神戸港。国土交通大臣に提出された神戸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。それでは、答申案のとおり、報告させていただきます。

それでは、神戸港の審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。審議事項の令和元年度特定港湾施設整備事業計画基本計画(案)について、事務局から説明をお願いいたします。

【官民連携推進室長】 産業港湾課官民連携推進室長です。令和元年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)の概要について、ご説明させていただきます。

まず港湾整備の枠組と概要ということで、港湾整備につきましては基本方針、港湾計画に基づいて行われてございます。左側、青で「港湾法」と囲んでございますが、港湾法に基づく港湾整備事業、いわゆる公共事業と、本日議論いただきます、右側、赤で囲んでございます港湾整備促進法、こちら起債事業と言ってございますが、こちらの2つが相まって港湾整備事業を行っているところでございます。

港湾整備促進事業でございますが、港湾管理者が地方債により資金を調達して実施する事業でございます。それで、港湾管理者は施設の使用料収入でございますとか、土地の売却益等によって償還を行うということで、公共事業等行ってございます。

事業対象のイメージ、特定港湾施設整備事業につきましては右側、ピンク色と青色に分かれてございますが、ピンク色は機能施設整備事業ということで、岸壁の上のクレーン等の荷役機械ですとか、背後の埠頭用地、上屋といったもの、それから、臨海部土地造成事業、青色でございますが、港湾関連用地、工業用地等の造成というものに分かれてございます。

こちらの特定港湾整備事業の対象となる港湾、対象となる工事でございます。こちらは港

港整備促進法にそれぞれ規定されてございます。対象となる港湾は、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾の全てと、地方港湾につきましては、整備を促進することが国民経済の発展等に寄与することを認められる港湾等ということで、81港となっております。対象となる工事が下の表でございます。こちらが港整備促進法に規定されてございまして、先ほどのピンク色と青色に分かれてございますが、ピンク色の機能施設整備事業で上屋、荷役機械等、土地造成事業ということで、関連用地、工業用地となっております。

今回の基本計画についての手続でございます。右側、港整備促進法に基づく手続ということで、今回、右上にピンク色でなっておりますが、港湾分科会に諮問、答申をいただきます。その後、内閣の閣議の承認をいただくこととなります。承認をいただいた後、国土交通大臣から総務大臣、財務大臣に資金の融通のあつせんということでございます。上に文章で書いてございますが、3行目からでございますが、「政府は、特定港湾施設整備事業基本計画に基づき、」努力義務でございますが、「財政融資資金を融通するように努めなければならない」というふうにされてございます。

基本計画そのものにつきましては、資料2ということで、内容は各年度の数量、事業費、実施対象港数が表形式で記載されてございます。

それから、対象事業の要件ということで4点ございます。①は先ほど申し上げましたが、港整備促進法に定められた対象工事であるということ。それから②で、各港の港湾計画と整合した事業であるということ。それから③で、実際の整備事業の実施状況と整合が図られていること。岸壁とともに埠頭用地を整備するといったような形で整合が図られているといったこと。それから④で、地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調っていること、4つの要件に基づいて計画を定めてございます。

今年度の基本計画の概要でございます。ピンク色の機能施設整備事業で約500億、青の土地造成事業で約300億、合計で約800億となっております。この800億という額でございますが、過去からの推移でございまして、まず、左側の折れ線グラフでございます。黒い折れ線グラフは、港整備事業、公共事業のグラフになってございます。一時期がくんと落ちましたが、最近少し回復傾向にございます。それから、下に緑とオレンジと青とございますが、緑が起債事業、合計額ということで、ございまして、黒と同じような傾向をとってございます。港整備事業と相まって実施されますので、同様の傾向を見せているということかと思っております。

それから、右側が起債事業だけの推移でございます。令和元年度は昨年度と比べまして、

200億ぐらい増えてございます。その内訳としまして、下の段、ピンク色の機能施設整備事業につきまして、埠頭用地がかなり伸びてございます。これは福島県の小名浜港がバルク戦略港湾ということで供用を目指しておりますが、こちらの埠頭用地の整備が大きく計上されてございます。

それから、青の土地造成事業につきましては、横浜港の山下埠頭で倉庫からにぎわい施設に変えるということが進められていますのと、大阪港の夢洲等で、将来万博に使うという話がございますが、こちらの土地造成が進められるというようなところでございます。

幾つか起債事業の実例をご紹介させていただきたいと思えます。1つ目が仙台塩釜港で、コンテナターミナルと連携した埠頭用地の整備でございます。右下のグラフがございまして、仙台塩釜港のコンテナ取扱量でございます。東日本大震災でぐんと落ちましたが、その後順調に回復してございまして、現在は震災前を超える貨物量となっております。こういった状況もございまして、右上に図面がございまして、右上の一番上に直轄事業と緑で書いてございます。コンテナ岸壁の延長工事を現在進めてございます。それと連携しまして、背後の埠頭用地を整備しまして、コンテナヤードとして活用できるようにしてまいりたいと考えてございます。

それから、先ほども少し申し上げました小名浜港の石炭バルク等の取組でございます。こちら、左側の図面がございまして、赤いところが埠頭用地の造成といったところ、それから、黄色が荷役機械ということで、石炭を荷役しますアンローダー、ホッパー等の整備を進めてございます。

それから、福井県の敦賀港でございます。こちらRORO船との連携でございます。敦賀港におきましては左の地図にございまして、苫小牧港との航路が平成14年に週6便で就航してございます。それから、今年4月から博多航路が新たに就航してございます。最初4月は週3便でございましたが、7月1日、昨日から週6便化ということで、実際船も入ってきてございます。

敦賀港の入港、出港時間が下にございまして、夜中にかかりますので、埠頭用地のところの照明施設でございまして、フェンス設置を昨年度、今年度で進めてまいりたいと思えます。

それから、鹿児島港でございます。鹿児島港につきましては、奄美、沖縄とのフェリー等が毎日結ばれてございます。ただ、整備後、上屋が老朽化していたりですとか、それから、以前はお客さんも貨物も同じグラウンドレベルで、非常に輻輳して危ないということがござ

ございましたので、左下の写真にございますが、お客さんにつきましてはボーディングブリッジで2階を歩いていただいて、貨物を下だけにする。それから、埠頭用地も拡大しまして、荷役作業を効率化するようにしてございます。今年度で整備を完了したいと思っております。

こういった形で、港湾整備事業と一体となりまして、港湾機能の向上に努めてまいりたいと思います。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 それでは、ただいまのご説明のありました内容について何かご意見。

【委員】 地方財政も専門にしていますので、その観点から毎年行われているあっせんに対し、中身というよりかは仕組に関して少し意見を述べさせていただいておりまして、例えば1ページ目のところでございますけれども、整備の枠組と概要のところ、いわゆる公共事業で行う部分と起債で行う部分があるということで、この立て付けとしては公共事業で行うものは基本的に税で賄う。起債事業で行うものは基本的には独立採算ということで、収支を見ながら先行的につくって、その後、収入を得ていくというような仕組になっていると思います。4ページを見ていただきますと、そのために国土交通省は資金の融通のあっせんをするという仕組みになっており、基本的には地方財政運営において地方債の発行は各自治体とするわけで、その協議とか、許可なんかは総務省がするわけですが、それに対して十分、このプロジェクトというか、この起債は望ましいですよというあっせんをするわけですが、実際のところは、今、事例を述べていただいていますけれども、状況的にこれが望ましいということだけで、真の意味での独立採算として起債事業が望ましいのかということろまでは十分議論ができていないのではないかと、これまで毎年述べさせていただいておりました。それを受けて、現在、事務局でもその方向を考えていただいている流れかと思うのですが、実際どうなのかに関して今年は、事例をつけていただいて、説明していただいたのはほんとうによかったと思います。

今後の方向性として事務局も検討していただいていると聞いておりますが、独立採算ということなので、ガバナンスの観点から、国土交通省で資金の融通をする際に、その事業がどのぐらい将来収支的に見込めるのかというところの確認とか、細かいところまで全て見るのが難しければ、例えば過去に想定どおりいかなかった事例があれば、そこから最近のPDCAみたいな形で、過去の事例から何が問題だったのかを評価して、今回の事例にどのように活かしているのかに関して、そのようなガバナンスの仕組があるのかとか、そういう

ようなところを確認していただくと、今後も真に有効な形で起債事業が行われるかなというように思います。ほとんどうまくいっているんですが、実際に私も幾つか、うまくいかずに返済が——返済というか、実際のところはほかのお金で返済するわけですけども、思っていたほど利用されていないなど、そういう事例もございますので、そういうことが今後起きないように、事前に過去の失敗から振り返って新たな案件に役立てていただくような仕組みづくりは重要なと思います。

以上です。

【官民連携推進室長】 委員には実際に管理者へのヒアリング等々一緒に行っていただきまして、まことにありがとうございます。先生とご相談させていただいているとおおり、実際にいい事例もございますので、いい事例については我々としても全国展開してまいりたいと思いますし、うまくいかなかった事例についても、何でうまくいかなかったのか、次にこういうことが起こることのないようにという、PDCAということがございましたが、そういったPDCAのあり方につきまして、また引き続きご相談させていただきたいと思えます。どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 6ページのところに計画の概要の数量と事業費があるので、大体わかるんですけど、埠頭用地、それから下の段の青いところの港湾関連用地、工業用地、みんな用地で、面積が書いてあって、それから事業費が書いてあって、そうすると、単価をざっと見ると、埠頭用地と工業用地は同じような単価なんだけれども、港湾関連用地だけ2倍くらいかな。高いんだけど、これは何がどう違うんですか。港湾関連用地は、埠頭用地や工業用地と比べて。

【官民連携推進室長】 今年度につきまして、港湾関連用地は横浜港の山下埠頭の移転補償ですとか、用地補償とか、そういった額がかなり入っているところがございまして、それで上がっているのかもしれませんが。すみません。完全な分析ではないかもしれませんが。

【委員】 わかりました。そうすると、数量掛ける単価みたいなものが事業費になるという世界ではない、積み上げを頭に入れないと、これは理解できないわけだね。

【分科会長】 ほかいかがですか。

【委員】 今後の話ですけども、例えば今自動運転等で、コンテナをコンテナ埠頭ヤードだけで管理するのではなくて、近隣の遊休施設とか、例えばサービスエリアの外にコンテナ用の土地を用意していただいて、そこにアクセスしてもらうような、そういった計画とか

も今後は可能でしょうか。例えばコンテナ保管場所が非常に狭隘な施設になってきているので、そこを増やしていくことになる、土地の造成とか、海の埋立というほうに向かっていくと思うんですけど、ほんとうはもう少し離れて交通アクセスのいいところまでコンテナを自動的に運んでいただいて、そこから運んでいただくような仕組みも今後は基本計画の中に入れていただけないか、そのほうが効率的な港湾もあるのではと思います。つまり、エプロンの部分は空けておくような土地の利用のあり方、港湾の施設に付随しないような土地利用のあり方というんでしょうか。そういう検討もぜひ今後はしていただけたらと思います。自動運転でそこまで運んでいただいて、そこから引き取っていただくような仕組みのほうが効率化を促せるかなというふうに思いましたので、この計画と直接は関係しないんですけども、ぜひそういう検討も今後よろしく願いいたします。

以上です。

【官民連携推進室長】 自動化に伴いまして、港のあり方もいろいろ変わってくるかと思えます。起債事業の話だけではないんだと思えますけれども、いろいろ検討してまいりたいと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【理事】 昨年、台風21号の関係で、結構近畿のほうで災害、風によるものと高潮によるもので特定港湾施設整備事業の中で整備されたものがかなり被害を受けたのではないかなと思っております。それで、特に港湾管理者さんがやっていたらしゃるような荷役機械、和歌山港ですとか、大阪港でありますとか、そういったところで被害を受けたものについては、今回の要求の中にも含まれているのかどうかということをお教えいただけたらと思います。

もちろん民間で、公共事業で整備されたものに関しては災害復旧事業で手厚く手当てされると思うんですけども、一方で、地方債でされるものに関しては災害時の復旧というものに対する手当てがなかなか厳しいところがあるかと思うんですが、その辺、今後、こういう特定港湾施設整備事業でされたものに対する災害時の対応というあたりについて何かお考えがあればと思ひまして。お願いいたします。

【官民連携推進室長】 1点目につきましては被災を受けたものについて今年度要求しているというのは含まれてはございません。

災害を受けたものについて、きちんと港湾機能が速やかに回復されるような手当ては考えていかなくてはならないと思ひます。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課でございますが、おっしゃるように、起債についての事業をされたものというのは、先ほども話がございましたように、収益があるということで、それを充てるといことが原理原則となっているところでございますので、これはこの港湾だけの問題ではないということがまず全体的に起債事業というか、そういったものについての扱いということになっておりますので、その中でどういうことができるかについては、この場でなかなかお答えにくいところでございますが、そういった意見があったということは十分承知しているところでございます。

【委員】 臨海部に造成した土地は売るべきではないと私はずっと主張し続けてきているんですけども、日本の港では大体お金を返すのに必死で、1日も早く造成した土地を売ってしまいたいという、こういうことでずっと来ているのではないかなと思うんですね。欧州では、臨港地区の土地は売らないという確固としたものの方針を持って港湾政策を推進しているように思います。港湾の土地というのは金の卵を産むニワトリであるはずなのに、1回売ってしまうと、民有地として港湾管理者がなかなか口出しできないような状態になってしまいます。そこのところを変えていくような、何か案を検討はしておられませんかでしょうか。

【官民連携推進室長】 現時点で具体的に売るのはだめだというような検討は正直してないのが実態でございます。企業に逃げられないという言い方はあれですけども、そうしないために土地を売るといようなやり方でやっているといような実態がございます。大都市か地方かでも状況は異なると思うんですけども、そうしたほうがいいのかというのは、また検討させていただきたいと思います。

【分科会長】 ほか、よろしいですか。

それでは、この計画案については特段の意見はなかったと思うんですが。

答申。令和元年度の特設港湾施設整備事業基本計画（案）については適当であるという答申で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】 ありがとうございました。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

最後の議題に移ります。報告事項の洋上風力発電の推進について、事務局から説明をお願いします。

【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。洋上風力発電の

推進についてご報告させていただきます。

まず、再エネ海域利用法の概要でございます。今年4月に再エネ海域利用法が施行されまして、具体的な手続の流れが以下のように定められてございます。前回もご報告をさせていただきましたけれども、一番左の政府による基本方針の作成、これが今年5月17日に閣議決定されまして、既に作成が終わったという状況でございます。現在、この後の促進区域の指定に至るプロセスに入るところでございます。促進区域の指定に当たっては、下に並べて書いてございますけれども、経産大臣及び国交大臣による区域の状況の調査、農水大臣、環境大臣等、関係行政機関の長への協議、先行利用者等をメンバーに含む協議会の意見徴取、区域指定の案についての公告、こういった取組を経まして、経産大臣及び国交大臣が促進区域を指定する、こういうプロセスになってございます。

促進区域が指定されましたら、その区域におきまして、公募に基づく事業者選定のプロセスに入ります。両大臣が公募占用指針を作成し、それに対して事業者が公募占用計画を提出いたします。両大臣が最も適切な事業者の選定と計画の認定を行い、その後、計画に基づいて経産大臣はFIT認定を行う。国交大臣は占用を許可する。こういった仕組みになってございます。

促進区域の指定の基準につきましても法律に規定されてございます。大きく7項目ございまして、まず1番目が、自然的条件が適当であり、発電の出力が相当程度に達すると見込まれること。2番目が、周辺の航路や港湾、こういったところに支障を及ぼすことなく、発電設備を適切に配置することが可能であること。3番目が、人員及び物資の輸送に関して、その区域と、それから区域外の港湾と一体的に利用することが可能であるということ。4番目が電線路との電氣的な接続が適切に確保されることが見込まれるということ。5番目が漁業に支障を及ぼさないことが見込まれること。6番目が、漁港、港湾区域、海岸保全区域、こういったところと重複しないこと。その他、指定に当たって考慮すべき事項。こういった基準に基づいて促進区域が指定されるということになってございます。

この中で3番目、下線を引いてございますけれども、いわゆる基地港湾につきましても、前回もご報告いたしました。日本風力発電協会からも要望をいただいております。その中では複数の港を基地港湾として確保すること。さらに、欧州の例に見られるようなリース制度の創設が必要、こういったことの要望をいただいているところでございます。

こういったことから、現在、洋上風力発電設備の基地となる港湾における新たな制度を検討してございます。概要をご説明いたします。

まず、背景、必要性でございますけれども、一般海域におけるルールが整備されましたので、今後、洋上風力発電の導入の加速化が見込まれるところでございます。この洋上風力発電につきましては、右側に図を描いてございます。これは8メガ級の風車の絵でございますけれども、ブレードやタワー、100メートル近い長さがございます。また、ナセルやタワー、これも約400トンということで、大変長く、また、重い部材を取り扱わなければならない。一方で、こういった長尺、かつ重量の大きな資機材を扱うことが可能な港湾というのは我が国では限定的でございます。さらに発電事業者による埠頭の長期的、占用的な利用を担保する必要がございます。写真を載せておりますのはヨーロッパの代表的な基地港であるデンマークのエスビアウ港でございます。長尺、かつ重量の重い部材を扱い、また、事業者が埠頭を長期的、占用的に利用してございます。

こうしたことから、下でございます。新たな制度の概要でございます。洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾の埠頭につきまして、発電事業者の長期安定的な利用を可能とするというものでございます。まず、基地となる港湾におきましては、高い耐荷重を有する岸壁を備え、また、長尺資機材の保管、組み立てが可能な規模の荷さばき地を有するということが必要でございます。さらに、こうした基地港におきましては、右下にイメージ図を描いておりますけれども、1つの基地港に対しまして、区域A、区域B、一般海域の洋上風力発電プロジェクトの区域でございます。それから、区域C、これは港湾区域内のプロジェクトでございますが、こういった一般海域、または港湾区域における発電事業者がこの基地港を利用するというので、この基地港の埠頭における複数事業者の利用調整を実施することが長期安定的な利用のためには不可欠となっております。

こういった内容の制度を整備することによりまして洋上風力発電設備の基地港を利用した円滑な設置を図ることが重要であるというように考えてございます。

報告は以上です。

【分科会長】 ただいまの報告につきまして何かご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、意見がございませんようですので、以上で本日の議事は終了させていただきたいと思っております。事務局に進行をお返しいたします。

【港湾計画審査官】 ご審議ありがとうございました。

最後に、参考資料のご紹介をさせていただきます。画面にも表示してございますけれども、参考資料3ということで、これから私どもが考えていこうというものをご紹介だけさせて

いただきます。

国土強靱化に向けた港湾機能の強化についてでございます。本日、この2、3日も九州のほうで非常に大量の雨が降っている状況でございます。昨年、平成30年に発生いたしました7月豪雨、また、北海道胆振東部地震におきましては道路や鉄道の被災、また、ブラックアウト等によりまして陸上輸送が寸断いたしまして、港湾が緊急物資の輸送、給水支援等の支援の拠点として重要な役割を果たしてきたところでございます。また、近年の切迫する大規模地震、津波、また気候変動に伴います災害の激甚化にも対応する必要があると考えてございます。つきましては、今後、重点的に取り組むべき災害時の幹線物流機能の確保等の国土強靱化に向けた港湾における防災機能の強化方策を検討してまいりたいと考えてございます。

なお、この検討はPORT2030、また新たな基本方針に掲げてございます防災施策の具現化にも資するものと考えてございます。今後、論点を精査してまいりたいと考えてございますけれども、主な検討の視点といたしまして、陸上輸送寸断時のリダンダンシーの確保、大規模地震時の内陸への緊急物資輸送、災害脆弱地域における復旧・支援拠点の形成等、このようなことにつきまして検討してまいりたいと考えてございます。

資料には現在のスケジュール（案）をお示ししてございますけれども、進め方も含めまして、今後、詳細を詰めてまいりたいと考えてございます。

以上、ご紹介でございます。

では、次回第77回港湾分科会につきましては、11月を予定してございます。

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。どうもありがとうございました。

— 了 —