

令和元年11月19日（火）

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77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77回港湾分科会議事録

1. 開催日時 令和元年11月19日（火）

開会 14時00分 閉会 16時00分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

3. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
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
中島 孝	（一社）日本船主協会 常勤副会長

<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）

川内港（改訂）	4
大分港（一部変更）	14
宮崎港（一部変更）	15

② 「海洋再生エネルギー発電設備等拠点港湾（仮称）」に係る取組状況について（報告）

	21
--	----

③ 「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」について（報告）

	31
--	----

【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77回港湾分科会を開催させていただきます。

議事に入りますまでの間、進行役を務めさせていただきます港湾局総務課長でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、タブレット端末と紙資料の両方を併用して実施させていただきたいと思います。

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12名が出席となっております。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数9名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、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 ご紹介を賜りました港湾局長でございます。委員方におかれましては、ご多忙の中ご参画を賜りまして、改めて御礼を申し上げます。

本日の港湾分科会でございますが、川内港、大分港、宮崎港の港湾計画についてご審議をお願いしているというところでございます。

あわせて、これらの審議に加えて、現在臨時国会に提出をさせていただいております港湾法の改正でございますが、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾に係る取組状況につきまして、ご説明させていただければと思います。これは、本法案が国会で成立した暁には、関連する基本方針の見直しについて、諮問と答申をさせていただくことを予定しております。その観点から、本日の段階では報告とはなっておりますけれども、忌憚のないご意見・ご議論をお願いできれば幸いに存じております。

加えて、今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方についての報告もさせていただきます。

限られた時間ではございますけれども、何とぞ委員の皆様のご活発なご審議・ご議論をお願いできればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【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、以後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】 それでは始めたいと思いますが、本日は審議事項1件、報告事項2件を予定しております。

まず、港湾計画についてでございますが、議事次第にありますように、港湾計画の改訂が

川内港の1港、港湾計画の一部変更が大分港、宮崎港の2港でございます。

それでは、初めに川内港の港湾計画の改訂について審議いたします。なお、本日は九州地方整備局港湾空港部長と、川内港の港湾管理者である鹿児島県土木部長にご出席をいただいております。お席へお座りください。

それでは、事務局より説明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。

まず、川内港の紹介と、今後の目指す方向性について、港湾管理者より説明いただきたいと思っております。

【部長】 鹿児島県土木部長でございます。私からは、川内港の概要、役割、目指す姿についてご説明させていただきます。

鹿児島県本土には重要港湾が3つございます。中央に鹿児島県離島を結ぶ県内の人流・物流の拠点及び国際クルーズ船の受け入れ拠点である鹿児島港、県東部の国際物流拠点及び国際バルク戦略港湾である志布志港、そして本日も審議いただく川内港でございます。

川内港は面積779ヘクタールで、東アジアに近い優位性を生かし、県東部の志布志港と並ぶ県西部の重要な国際物流拠点として重要な役割を担っております。背後地域には豊富な森林資源を有し、素材生産量は県内の約3割を占めております。また九州新幹線開通及び高速船航路開設に伴いまして、近年観光客が増加、さらには南九州西回り自動車道、鹿児島ー川内間が開通し、鹿児島方面とのアクセスが向上。また川内ー阿久根間も新規事業化され、今後熊本方面とのアクセスも向上する見込みとなっております。

川内港が担います役割についてでございます。主な役割として、地域産業の物流拠点、緊急物資輸送の拠点、島民・観光客の交流拠点、にぎわい空間でございます。

1つ目は、地域産業の物流拠点についてでございますが、特に川内港は紙の原料であります木材チップや、畜産業の飼肥料の輸入、紙・パルプの輸出等を行う海上物流拠点として、背後地域の産業を支える役割を担っております。その中でも、紙・パルプ等の出荷額につきましては県内シェアの6割を占めております。また、川内港の取扱貨物量のうち、背後地域の貨物量が6割を超えるなど、地域産業の物流拠点としての港の役割を担っております。

2つ目は、緊急物資輸送の拠点についてでございます。川内港は県地域強靱化計画及び県地域防災計画において、発災時における離島地域への緊急物資の海上輸送拠点としての役割を担っております。今回の計画では耐震強化岸壁を位置づけることとしており、背後地域への緊急物資の海上輸送拠点としての役割も担う予定としております。

3つ目は、島民・観光の交流拠点、にぎわい空間についてでございます。川内港は甬島への高速船が1日2便就航しており、島民や観光客の交通の拠点となっております。また、高速船ターミナルに隣接して、漁協直営の直売所、食堂を併設した「川内とれたて市場」が平成28年にオープンし、月に9,000人以上が来訪しております。さらにはにぎわい空間の創出といたしまして、各種イベントを定期的を開催するなど取り組んでおります。

最後に、川内港の目指す姿についてでございます。先にご説明した川内港の役割を踏まえ、将来像といたしまして、県北西部地域の産業の競争力強化を支え、アジアとともに成長する川内港として、次の3つの基本方針を設定しております。

基本方針の1つ目が、物流・産業として、国際物流拠点としての産業を振興する港づくりとしております。コンテナや林産物等の物流機能の強化を図り、背後地域の国際競争力に貢献することといたしております。

2つ目が安全・安心として、地域の安全・安心を確保する港づくりといたしております。災害時の背後地域・離島地域への緊急物資等の海上輸送拠点としての機能を新たに確保することといたしております。

3つ目が、交流・にぎわいとして、地域の交流・にぎわいに資する港づくりとしております。港湾空間の魅力向上により、交流人口の拡大に貢献することといたしております。

これらの方針の実現により、川内港が持つポテンシャルを最大限に引き出し、背後地域・県のさらなる発展に大きく寄与できると考えております。

簡単ではございますが、川内港の概要、役割、目指す姿についての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】 それでは、次に港湾計画の改訂内容についてご説明したいと思います。改めて川内港でございますけれども、鹿児島県の西部に位置しまして、背後の道路ネットワークも結ばれてきております。八代からは約2時間、鹿児島からは1時間で、離島の甬島とは高速船で50分で結ばれているという港でございます。

続いて、川内港周辺の企業といたしましては、港の直背後に発電所が立地しております。港の貨物の大勢を占めている紙・パルプ製造会社は、川内駅の周辺に立地しているところでございます。

続きまして、川内港の貨物でございます。先ほどから話が出ておりますけれども、木材チップを輸入し、紙・パルプに加工し、輸出をしております。

続きまして、コンテナについてでございます。平成16年に韓国釜山と定期航路が結ばれ

まして、その後、平成28年には台湾と定期航路が結ばれており、現在2万TEUを扱うまでになっております。このうち、取扱コンテナ貨物の中身といたしましては、紙・パルプが輸出の6割を占めているというところでございます。

続いて、計画貨物量になります。専用と公共の貨物に分けております。専用貨物につきましては、火力発電所の計画停止運用により、原油・重油の輸入がゼロと見ているところでございます。公共貨物につきましては、原木の輸出取扱の増加を27万トン見込んでございます。原木についてはまた後ほどご説明したいと思います。

計画貨物量のうち、コンテナについてでございます。原木輸出の一部がコンテナを活用することから、それに伴うコンテナの取扱の増を見込んでいるところでございます。

今回の改訂でございますけれども、東アジアに近い優位性を活かした県西部の物流拠点である川内港において、定期コンテナ航路でございますとか、背後の道路整備等を通して地域の地場産業の国際競争力を支えるというものでございます。そのため、岸壁機能強化の位置づけとともに、埠頭の再編を行うというものになります。

では、埠頭再編の中身についてでございます。埠頭が2本出ておりますが、左側を京泊地区、右側を唐浜地区と申します。左側に現状の写真、右側に今回計画とありますけれども、現在京泊地区において扱っているコンテナ、赤で色を塗ってありますけれども、用地不足のため、唐浜地区にも空コンを置いているところでございます。そのため、コンテナを唐浜地区に集約し、岸壁も新たに位置づけます。また、今回積極的に取扱を増やしていく原木も、同じ岸壁で輸出するとともに、取扱増加に合わせて用地の拡張も行うと考えているところでございます。

一方で、コンテナが移動した京泊地区でございますが、木材チップを取り扱っている12メートル岸壁の背後に木材チップの集約を図ることを考えてございます。また、今回の計画で撤去となっている防砂堤が真ん中にありますけれども、その付け根の部分に赤点線の囲みを位置づけているところでございます。将来の貨物需要や周辺諸条件の整理状況を見極めつつ、さらなる埠頭用地の拡張・再編に向けて将来構想をこの場所に設定しているところでございます。

続いて、原木を中心とした輸出に関してでございますけれども、川内港の背後圏域であります北薩地域ですとか、地方港湾である串木野新港の背後の鹿児島地域、あるいは南薩地域は豊富な森林資源を有しているところでございます。今後原木の輸出に関しましては、2港積みというのも一つの手段として、地元で11月に協議会が開催されておりました、川内港

全体の機能強化の検討というのを開始するとともに、木材輸出拠点化を図るための議論を開始しているところでございます。

ここで、若干日本からの原木の輸出について補足させていただきたいと思えます。我が国の森林の蓄積量というものは、特に人工林に関してでございますが、年々増加しているところでございます。左上の棒グラフになります。特にこれまで植林してきた木が成長して、まさに資源として活用できるというステージに今なっているということでございます。切り出されている量を地域別に見ますと、右側の円グラフでございますが、東北、九州の2地方で半分を占めているという状況でございます。

一方で木材の輸出というのを見ますと、丸太での輸出が多いという状況でございます。左上棒グラフの黄色いところになります。また、輸出量の多い港の上位というのは九州の港が占めております。右側の日本地図で棒で示しておりますけれども、それらの港が原木の輸出を行っている港になります。

原木の輸入側のほうで見ますと、丸太の輸入は中国が最も多く、その中国に関しましては、右下に世界地図がありますけれども、ロシア、ニュージーランド、アメリカというところから多くの木材を輸入しております。日本は中国の輸入量の中の1%程度というのが現状でございます。引き続きその中国の需要を取り込めるように対応していくとともに、製材化した付加価値が高い形への展開に向けての取組の流れも、今現在起きているところでございます。

次に、今回の改訂に合わせまして、耐震強化岸壁を位置づけて、甕島への緊急物資輸送の役割を担うとともに、背後地域に向けての輸送拠点としての役割も位置づけることを考えております。また、過去台風来襲時には越波・越流が生じたこともありますので、今回唐浜地区に計画している埠頭におきましては、かさ上げも考えているところでございます。

こうしたことから、川内港の目指す姿ということで、左側が現在の姿で、右側が目指す今回の計画改訂における姿でございますけれども、南シナ海への玄関口としての整備という意味合いがこれまでございましたけれども、それをベースにしつつ、これまで以上にアジアの成長を取り込んだ地域産業の競争力強化を支える川内港というのを今後の目指す姿としているところでございます。

計画の詳細については割愛させていただきまして、最後に地方港湾審議会での意見について、港湾管理者から紹介させていただきたいと思えます。

【部長】 10月21日に開催いたしました地方港湾審議会等の議論の内容についてご

報告させていただきます。

県本土には重要港湾が3つありまして、県東部の志布志港、中央の鹿児島港には耐震強化岸壁が整備されておりますが、県西部の川内港には耐震強化岸壁が整備されておられません。今回、港湾計画に位置づけることは、県の防災上必要なことであるとの意見をいただきました。

また、地元薩摩川内市の川内港への期待についてご発言がありました。市の発展には、川内港の整備は欠かせない。川内港利用促進のため、ポートセールス等に積極的に取り組んでいるところである。また、市は平成28年に中国の江蘇省常熟市と港湾貿易促進に関する協力協定書を締結し、川内港から常熟港へ原木を輸出するなどとしており、今年度の訪中において、原木だけでなく加工した木材を輸出する方向で、今後常熟市と調整するとの意見をいただいたところであります。

以上、地方港湾審議会等での議論の内容についてご説明させていただきました。

【分科会長】 ただいま説明のありました川内港の港湾計画につきまして、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】 1点教えていただきたいんですけども、資料の10ページで、公共の計画貨物量は順調に増えていると。ところが火力発電所が計画停止なので、専用のところが非常に下がって、2030年代は推計値ゼロとなっていると書かれているのですけれども、これは、例えば12ページの地図上とか13ページとかに何か公共以外の専用のところは出てきているのでしょうか。何かこの専用のところを活用して、こういう計画の変更という意味合いなんではないでしょうか。そこのリンクがよく分からなかったもので、教えていただければありがたいです。

【港湾計画審査官】 ご質問ありがとうございます。現在、専用岸壁として取り扱っている場所についてでございますが、今、画面13ページを開いているところでございます。現状という方を見ていただければと思いますが、木材チップを京泊地区の埠頭に置いてあるところがありますけれども、その右側前面に細長い棒のように見えるところがあるかと思いますが、こちらに船舶が着岸して、ここから原油が背後の火力発電所の方に行っているということでございます。ここのところが専用岸壁ということになります。

今後につきまして、現在計画停止中でございますのでゼロということにしておりまして、今後、再び動くかもしれない状態であるというのが現状でございます。ただ、今後のこととして、地元で現状さらに進展していけば、当然ここの活用という話も今後出てくることか

と思います。

【委員】 現状はさわらないという理解でよろしいんですか。ありがとうございました。

【分科会長】 そのほか、いかがですか。

【委員】 先ほどの説明で、大体イメージとしてやはりバルク港なんですよ。実際、貨物の動きとか、輸出入ともに見ても、原木をバルクと捉えると、バルクでほぼ動いているかなと思うので、そのあたりの説明は全然不思議じゃないんですけど、やはりコンテナというのは、もちろんコンテナと呼ばれるのは大事なことだと思うんですけど、どうもコンテナで動きそうなものという製材済みの材を出すか、そうじゃなかったら飼料か何か出すのかな。そんな感じを受けるんですね。

実際今就航しているのが、韓国航路が週2便で、台湾航路は週1便となっているので、これをずっとこのままで維持するには何かちょっと規模的にすごく小さな気がするんですけど、そのあたりの見込みっていうのはどうなんですか。

先ほどから中国と何か提携したとかいう話も出ていますので、そういったいわゆる中国の南シナ海のちょっと南のほうの荷物なんかを持っていきますという見込みがあるんだったら、補足的に説明をいただければなと思うんですけど。

【部長】 ご質問ありがとうございます。川内港につきましては、主要な輸出貨物が紙・パルプになってございます。これは製紙工場が背後に立地しておりまして、そこからの輸出がコンテナの中身の主要なものとなっております。

まず紙・パルプにつきましては、実際には中国の需要に込んでいるというところが大きなところでございますけれども、中国国内の紙の需要というの、最近アリババなどが出てきておりまして、かなり段ボールの需要が増えてきているというところがございまして、その部分が引き続き見込めるんじゃないかということが1点。

それともう一つは、先ほど原木の輸出をこれからどんどんしていくというお話をさせていただいたところでございますけれども、あわせて加工材の輸出というの、一部出てくるだろうというところで、その2点で、コンテナについても引き続き扱っていくということを考えているところでございます。可能であれば、そういう方向に持っていきたいなと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

今回の資料で大きく数字を見ていてわかるのが、原木の輸出量が現在2万トンなのが、今回計画だと27万トンと相当増えるなというのが印象的です。植林をしていてちょうど

イミグがよいときに来たというご説明がありましたが、植えてからそうやって製品として使えるまでに30年、40年見込んでいるというのも伺いました。そうすると、今回の改訂というのは、植林のこの30年を待って待ってちょうどこのいいタイミングと、中国からの需要が大変多いというところで、満を持してではないですけれども、このタイミングがベストだったということか、というのが1つと、それからこの30年待った植林、材木のほうですけれども、あと何年ぐらいピークが続くのかということもあわせて教えていただければと存じます。

以上です。

【部長】 木材でございますけれども、今まさに委員がおっしゃられたとおり、植林の効果が出てきたということと、何よりもやはり中国が豊かになってきておりまして、かなり購買能力が高くなってきてございます。従来であれば日本の木材というのがなかなか買ってもらえなかったところがあったのですけれども、最近では、特に九州の場合については近いということもございまして、輸送コストを考えても十分に競争力があるというのが一つ大きな転換点だと思っております。まさにアジアと日本との関係が変わってきているというのを端的に表しているのではないかと考えております。

あと、需要につきましては引き続き大きな需要を抱えていると聞いておりまして、当面はこうした大きな伸びが続くのではないかと考えておりまして、計画値などにも反映させていただいているところでございます。

【委員】 木材の在庫もしばらく何十年かは大丈夫という見込みですか。

【部長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。はい。

【委員】 どうもご説明ありがとうございました。

質問が2つなんですけど、1個は9ページのコンテナなんです。コンテナはさっきのお話でもバルク港という中ではウエートが低いのかもしれないんですけど、この図の見方なんですけれども、輸入・輸出で見ると輸出のほうが多いんだから、だから輸入のところで空コンがいっぱいあるのはわかるよねと。これはわかるんですけど、下の移出・移入、つまり国内のコンテナでは空コンばかり運んでいるという絵なんですけど、これは何か輸出・輸入と関係してこんなになっているのか、ここのところもうちょっと理解したいので教えてほしいと、これが1点です。

もう一つは、地方港湾審議会の意見というか議論ですよ。それが最後のページにあるんだけど、この地方港湾審議会は、地整の大きさをやっているんですか。それとももうちょっと狭いエリアでやっているんですか。

【港湾計画審査官】 港湾管理者単位になります。

【委員】 なるほど。ということは、川内港での地方港湾審議会ですね。

【港湾計画審査官】 そうです。今回は川内港での。

【委員】 川内港でのだね。わかりました。とするとこういうことになるのかな。そのときに、私の意見では、何でもかんでも国の、しかも霞が関の審議会でする必要は実はなくて、地方のこの審議会で、やはりこの計画変更は大事なことだねというのが一番丁寧に審議していただいて、それはそうだねということが書いてあって、それがだから何も耐震強化岸壁だけじゃなくて、主文としては今回の計画改訂は極めて適切であると書いてあるものがあるんでしょう。

それが説明されてというのが地方審議会のベースで、それがスタート点で、次のレベルで何か意見が欲しいのは、今度は九州地整というような大きさ感覚のときに、九州の大きさで考えたときにこの川内港の計画改訂がどういう意味を持つのかということに対するコメントがあって、それも九州で考えればいいと思っているんですよ。それも踏まえた上で、日本全国あるいは国際的な大きさで考えたときに、今回の改訂がどういう意味をもつのかというのは、この場でやればいいのかと思うんですよ。

だけども実態はどうかというと、事細かなこのところのヤードからこっちに行ってみたいな、そういう話がここにどこどこか出ているので、その辺は僕は少し改めたほうがいいのかと思っているんですが、ここで質問は、そうするとこの23ページあたりに出ている議論が、まず確認として、今回の改訂は極めて適切であるという意見が出ているのか、あるいはちょっと注意しなきゃいけないような点も出ているのかというのがはっきりしないんですよ。それから九州レベルで検討されているのはどういうことになっているのか。これは地整のほうに聞けばいいと思うんだけど、その辺、ちょっと教えていただけたらと思います。

以上2点です。

【部長】 まず、1点目の先ほどのコンテナの移出・移入の話でございますけれども、これは実は出入のバランスがかなり違っておまして、ラウンドをする中で結果として輸出と輸入で両方とも空コンが多いという状況が発生しているという状況になってございます。コンテナをぐるぐる回しておりますので。

【委員】 なるほどね。だからこの港のせいじゃないってわけですね。

【部長】 そうです。全体の中でのことです。

【委員】 わかりました。

【部長】 もう一つ、今委員からご指摘を受けましたところ、我々として2つ大きく考えないといけないと思っているところがありました。

今回の改訂の肝は2つございまして、1つは地域産業である製紙業をしっかりと育成しないといけない。これは川内市の人口が約9.6万人で、そのうちの製造業就業者が約8,000人であり、ここの製紙会社については、関連会社を合せると約700人の従業員で、地域を支えていくという面では、やはりこの製紙会社がしっかりと生きていくというのは大事なんだと思っております。

もう1つ、もう少し広い観点で見たときどうなんだというところがございますが、原木につきましては、九州南側の港に行きますと、今各地で原木があふれかえっているというような状況がございます。昔はほぼ輸入原木だったのですけれども、最近では輸出に転換しているような状況でございます。

そうした輸出する原木について、市場は先ほど大きく広がっているという話をさせていただいたところですが、どういう輸出の仕方が一番効率的なのかというところをしっかりと考えていかないといけない課題だと認識してございます。

今までの検討の中では、原木の場合かさの大きいものですから、陸上輸送のコストがかかりますので、概ね50キロメートルぐらいが限界の範囲ではないかと思っております。

そうしますと、その範囲の中で集めてきたものを、どう効率的に中国などに持っていくのかということで、今回、例えばではございますけれども、2港寄りができないかとか、そのようなことを含めてさらに地域の成長のためにいろいろと検討を進めていきたいと思っておりますし、それが九州地方整備局の役割だと思っておりますのでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

【委員】 ありがとうございます。少し重なるかもしれませんが、ちょっと書かれていることの明確化という意味でコメントです。今回この12ページにあるようなコンテナ移転に関して黄色の部分で書いてある、物流機能の強化と安全・安心を支える配送網の構築というのが目的だと思います。これを行うことによってどのような効果があるのかというのは、13ページにも横持ち輸送の軽減というのが書かれているわけですが、よりこの

軽減というのがどういう効果を持って、将来的にはこの物流機能の強化にどうつながっていくのかというところをもう少し書かれてもいいと思いますし、説明していただくと、よりこの計画改訂が説得的になるのかなと思います。それが1点。

もう1点目は、14ページのところ、参考と書かれているので、直接今回の改訂とはかかわらないけれども、今後のあり方という意味だとは思いますが、この2港寄りとか連携とか、今、さまざまな検討会をつくって議論されている内容と、その結果としての連携とか、それが今回の改訂と関係がないのか、やはり関係しながら成長していくんだと思うんですけども、そのあたりの関係も教えていただければと思います。

以上2点。

【港湾管理者】 鹿児島県からご説明いたします。主な計画内容で物流機能の強化ということで、今回京泊地区にコンテナと木材チップが集中しているものを、唐浜地区と分散して配置しようという計画でございます。そうすることによって、現状コンテナが唐浜地区の根っこのところに空コンテナのヤードがあるということで、それぞれコンテナが輻輳したり、あるいはコンテナの片づけをしたりしなくてはならないところです。これを効率的に唐浜埠頭に集約しようということ。

それと原木ヤードは、現在手狭でございます。これからの伸びに伴って、原木ヤードというのを大きくする必要性が大きくなります。そういう原木ヤードの確保というのが、この配置計画でございます。

もう一つは、新たな岸壁、水深12メートルをつくるということ。

【委員】 内容はここを見ればわかるんですけど、それを行うことによって、どのようにこの物流機能の強化が行われるのか、つまり、コストは削減されると思うんですけど、それによってコスト削減でどのぐらい成長していけるのかなど、もちろんそこは推測になるかと思うんですけど、そういうところがもし何か見えているところがあれば。

【港湾管理者】 水深12メートルという岸壁をつくるということは、これまでの小型の貨物船ではなくて、大型の3万重量トンの貨物船も寄港が可能になりますので、その点では物流機能の強化というのにはひとつつながるということでございます。

【部長】 まさに物流機能の強化というのがなぜ求められているかというところだと思いますけれども、先ほどの原木の例では、中国市場に対して例えばニュージーランドであったりアメリカであったり、各地での市場をどうとっていくのかというところが課題になってきています。

日本も先ほど申し上げたように、中国の経済的地位が上がってきたので、大分出せるような条件にはなってきたのですけれども、さらに出していこうとすると、やはりその輸送コストがかなり効いていきますので、そこの部分をいかに下げるかというのが課題になってまいります。そうした意味で、輸送コストをしっかりと下げていくという意味でも、物流の効率化を果たせないといけないと思っているところでございます。

もう1つ、後半のご質問でございますけれども、こうしたいろいろな組織を今つくってやっているのですが、原木につきましては、これから立ち上がってきているというようなところもございまして、個別の商社なり何なりが個々別々にいろいろと木材を買ってきて出したりしているというようなところがございまして、なかなかスケールメリットを活かし切れていないというところがございまして、さまざまな企業を集めてそこをうまくマッチングさせることによりまして、さらに輸送コストを下げられるような、例えば大きな船を持ってくるとか、そうしたことに向けて、今具体的な調整を始めたところでございます。

【分科会長】 いいですか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。答申。川内港。国土交通大臣に提出された川内港の港湾計画については適当であるという答申でご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、川内港の審議はこれで終了いたします。九州地方整備局港湾空港部長、鹿児島県土木部長、ありがとうございました。

それでは、次に港湾計画の一部変更の審議に移ります。

大分港、宮崎港を一括して説明していただき、まとめて審議させていただきたいと思えます。事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは大分港と宮崎港について、一部変更について、続けて説明したいと思います。

大分港でございます。多くの企業が立地しておりまして、工業地帯を形成しております。今回は、そのうちの赤丸で囲んだ大在地区というところでございます。ここにはRORO船

が就航してございます。今回は大在地区におけるRORO船の航路の拡充、大型化の見直しに対応した埠頭の再編を伴う一部変更でございます。

1 ページ飛びますが、現在就航しているRORO船の状況を示させていただいております。2社が清水港と東京港というところにトータル週9便結ばれているところでございます。右のところにありますけれども、農水産品ですとか焼酎ですとか自動車部品というものの移出・移入が行われているところでございます。

左下でございます。大分港のRORO貨物車両台数、最近大変伸びている状況でございます。この状況下、さらに1社が大分から関西方面、赤で③とありますけれども、就航する予定でございます。それに伴いまして週12便になるということになります。

今後、RORO船の大型化も含め便数も増えますが、現在は各社ごとにシャーシ置き場が点在しております。現状の写真の黄色いハッチがしてあるところがシャーシ置き場になっているところでございます。大変点在しておりますので、新たに係留施設を設けるとともに、背後の埠頭用地を位置づけてシャーシを1カ所に集約するというもの、右下の港湾計画図の左側に集約するというものを位置づけるものでございます。

続いて宮崎港でございます。宮崎港はフェリーでございます。現在、フェリーは、黄色い楕円があるかと思いますが、ここに就航しているところでございます。宮崎―神戸で1日1往復就航しているところでございます。それにつきまして、フェリーの老朽化もありまして、今後大型の新造船が就航する予定になっているところでございます。

右側の枠がありますけれども、現行フェリー全長170メートルから195メートルと大型化しますので、船舶航行の安全性の確保のために、航路の幅を現在の280メートルから300メートルにします。右下に今回計画とありますけれども、その航路のところちょっと濃い色の青が塗ってありますが、この部分は拡張していくことになります。それとともに、泊地の拡大も計画に位置づけるというものでございます。

以上が、大分と宮崎の計画の内容でございます。

【分科会長】 ただいま説明のありました大分港と宮崎港の港湾計画について、ご質問ございましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】 宮崎港で1つ質問なのですが、今回280メートルを300メートルに20メートル延ばすことで、新しい新造フェリーに対応できるということですが、例えばこのフェリーのサイズで当面は大丈夫なのか、もう少し大きくなったらまた足りなくなることが予想されるのか、その辺のことを教えてください。

【港湾計画審査官】 このサイズは今回新造されるフェリーの全長でございますので、今後当面10年、15年の間はこの大きさを就航してやっていくということになります。

【委員】 その新造フェリーではなく、例えばほかのフェリー会社の大きいなフェリーとか、また例えば需要が増えてこれ以外のものが来るとか、そういうことはないことなんですか。

【港湾計画審査官】 先ほどの大分のほうでも新規にROROが就航したということもありますので、当面はこの1社が宮崎―神戸間で就航するというところでございますが、今後の社会情勢とかによっては新たに就航というのも今後出てくる可能性はないわけではないと思いますが、当面のところ、今のところはないということでございます。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 クルーズ船はどんどん大きくなっていますけれども、クルーズ船はこのところはどういう位置づけになっているのでしょうか。大きいのは宮崎港では受け入れないという方針でよかったですでしょうか。

【港湾計画審査官】 宮崎港では、緑地4.2ヘクタールの前面のところにも9の300メートルとありますが、ここで受け入れるということにはしております。

【委員】 大きいのは無理ですね。このところ。

【港湾計画審査官】 今ここで想定できるのは「ばしふいっくびいなす」のサイズになります。

【委員】 なので、今後もそこまで、また油津とか大きいのが入りますからそちらのほうで対応で、ここに関してはそういう対応で当面、もし受け入れるとなるとまた大型の設備も必要になるとなるので、方針としてはそういうことでよろしいですか。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 はい、理解しました。

【分科会長】 いいですか。

【委員】 大分港の計画なんですけど、需要が増えるということで、シャーシの置き場を集約するというのは非常にいいことなんですけど、港の臨港道路も計画変更するということなんですけど、これで十分かどうかという妥当性というのはどうやって判断されているかというのをちょっとお聞きしたいなと思います。

【港湾計画審査官】 今回、新たに臨港道路を現在の埠頭のほうまで結ぶというのは位置

づけているところがございます。現在考えているのは、この新しく位置づける埠頭用地から、既存の埠頭用地への貨物の移動ということを考えておきまして、それに関しまして必要な車線数等をここでは位置づけてはいるところがございます、その背後の一般の道路への影響というのは、基本的にここでクローズしておりますので、そこへはないと考えているところがございます。

【委員】 今、荷物が増えてきているということで、非常に何か渋滞をして非常に出し入れがしにくいとか、そういった問題があつて、何かそれを増強していくという話になっているんですか。

【港湾計画審査官】 ここに関しては渋滞が今現在あるかという、それはない状態でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 宮崎港の一部変更のところなんですけど、新造フェリーの積載能力、旅客のほうの新造船は、何%ということでもいいし、何人でもいいんですけども、どれぐらいの大きさのキャパシティになるのか、1層ではないのか、もとは新造船だから違うのかもしれないけれども、旅客に関してどれぐらいの積載能力になるのか、また客室数なんかも、これは神戸と宮崎ですから結構割と観光用にも使えるようなものだと思うんですけども、教えてください。

【港湾計画審査官】 あくまでもまだ想定という段階ではございますけれども、現在700名弱の方が乗れると聞いております。それが600名弱ぐらいの客数になるということだそうでございます。特に4段ベッドの1部屋とかじゃなくて個室を増やすということから、お客様の数は減るといような計画だそうでございます。

【委員】 じゃあ、個室、シングルを増やす？

【港湾計画審査官】 はい。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、意見が出尽くしたということで、答申案についてお諮りしたいと思います。答申。大分港。国土交通大臣に提出された大分港の港湾計画については適当である。宮崎港。国土交通大臣に提出された宮崎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】 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、大分港と宮崎港の審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。報告事項の海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（仮称）について、事務局から説明をお願いいたします。

【委員】 すみません。

【分科会長】 はい。

【委員】 それはいいんだけど、ちょっと一言提起というか、話題提起いいですか。

【分科会長】 はい、話題提起？

【委員】 今日の3つの港の改訂と一部変更、もちろん内容的に異論はございませんのでお進みいただきたいんですが、さっき発言の途中でも申し上げたように、いろいろなほかの道路にしる何にしるのいろいろな計画の審議のシステムそのものの中で言うと、港湾の計画に関する審議というのは、もう少し効率化と重点化をしたほうがいいんじゃないかという意見を持っています。

それで、例えばその一部変更について言うと、この程度のをいちいちこの霞が関でやる必要があるのかという感じがすごくするし、そのために地方審議会があるので、さっき申し上げたように、地方審議会は、例えばさっきので言えば県がやっていますから、あの港だけじゃなくて県でやるわけですよ。だけど、おそらくは想像するに、九州地方整備局ではそれなりの検討をしているはずだし、やはりそういう何重にもやっているわけですよ。

だから私の意見は、一部変更なんていうのはもう地方に任せると。そのかわり、地方の審議会というものに対するリクエストとして、どういう条件を満たしてほしいとか、こういう審議をしてほしいなんていうことをやってほしいし、例えば川内港についても、途中にもありましたけれども、川内港の地方審議会のメンバーはかくかくしかじかであると。どういう専門の人かよくわからない人もいっぱいいますし、かなり港湾の当事者で、それが第三者的な審議をするということになるかどうかよくわからない。やっていらっしゃるとは思うけれども、そういうことを何かちゃんとやりつつ、例えば一部変更は任せるとかね。

また、川内港から出てきた意見も、もうちょっとあの港に関する意見と、それから鹿児島県の大きさで見たときの意見と、それから九州で見たときの意見というのをまとめていただきたいし、またこれは答申の単にこれはそのとおりでいいですねと書いてあるだけで、何の意見もつけていない。意見はないのかと言いたくなるよね。意見は反映済みというのだったらそれでも結構ですけども、私がやっているような幾つかの事業評価みたいなものは、結構だけれどもここのところに気をつけてくれとか、いろいろ書くんですけどね、そういう

感じが、熱意が、失礼ながらもうちよつとやってもいいんじゃないかと思うし、それやこれや、ちょっと港湾計画に関するこの港湾分科会での審議のなすべき内容と、その改善の余地というものについて、継続して何かお考えいただくことができないかという意見でございます。

【分科会長】 いまのご意見は以前から出ている課題ですね。港湾分科会では、主として施設計画のレベルにとどまった議論をしている。施設計画をする以前に、2つの意味で、港湾分科会での議論を拡張すべきだという課題。1つは港湾を含めた地域全体の計画論があつてしかるべきじゃないかという課題。いま1つは、個々の港湾計画だけではなく、さらに上位の計画論があつてもいいという議論。

【委員】 そうね。国家としてのね。

【分科会長】 港湾分科会は、国家レベルの議論をする場だけれども、地域レベルにおいて、施設計画よりも上位の議論があつてもいいのではないか。港湾計画の体系に関する議論。これは、PORT2030を議論する過程でも、話題に上り継続的に検討していくということになった。これは非常に重要な話ですね。

【委員】 ぜひ現分科会会長の代のときに考え方を変わると。僕は変えてほしいと思ってるんだけど、少なくともその審議で決着をつけないとね。僕は毎回同じことを言うはめになる。

【分科会長】 この課題は、どこで議論するのが適切なのか？

【技術参事官】 非常にごもつともなところがあると思います。今回のこの議論の中でも、一部変更について少し論点が足りないところもあると思うんですね。例えば大分のこのフェリーの話というのは、実は全国的に大きな動きになっているモーダルシフトの中で起こっている話ですから、本来そこをもう少し議論したほうがいいんだと思うんです。

そういう意味では、さっきおっしゃったように、一部変更であっても、全国的視野からしっかり議論しなきゃいけないものもあります。以前の流れからしますと、実は軽易な変更もやっていたんですね。今はそれは地方港湾審議会ですべて、国には届け出ればよいという話。見直しは順次やっていきますし、しっかり議論するべき点を整理して、皆様と議論していただくという形にしっかりすべきかなとまず思っています。

例えば川内港についての委員のご指摘の話も、実は林野、森林のウッドジョブと言っていますけれども、その産業としての森林の管理とか運営とも密接に関連する話であつて、全体の国の流れがどうなっているのかという話と連動しているんです。だから、単に原木を輸出

すると、これは製材にすればもっといいんですけども、これは産業育成であって、港湾の活性化だけじゃなくて、地域における森林産業の育成、その継続と、その地域産業としての意味があります。

こういうものをしっかり本来はここで地元のほうからも議論して、というかこういう結果になっていますと。こういう方向で政策を転換していく中で、山を活性化するのはこれは治山にもつながる話なんですけれども、その連動する経済活動の港湾部分をしっかりやっているんだという説明が必要なんだと思うんですね。そういう議論はやはりすべきだと思っていますので、引き続きご指導よろしくお願いたします。

【分科会長】 地方港湾審議会のあり方も、まだまだ議論すべき点もある。

【委員】 あまり時間とってもいけないのかもしれないんですけども、進行を遅らせ申し訳ありません。この港湾計画についてというところが、次の事業評価のところ、それから予算化というところに、そういうステップで行くわけですね。それが港湾計画についてのところだと、次にどう事業の予算というところまで、まだその前の段階でまず港湾計画の改訂であり、審議があると思うんですけども、だから私はむしろこれは、もちろん地方港湾管理の中で地方側からでもいろいろ審議会を経ているわけですけども、一つ大事だなと思うのは、やはりこれがいわゆる税の再分配の形で事業化されていくわけですから、そういう意味でこの審議会でする意味があるんだとは理解しているんです。

ですから、もう一度この港湾計画のいわゆる全面改訂のところから、むしろ事業化というところにもうちょっとイメージとしてどれぐらいの規模の、どれぐらいの金額のこの改訂をやろうとしているのか、一部変更をやろうとしているのかというのが、この段階では全然見えないんですよ。施設をこういうふうにもう変更しますよ、こういうふうにしますよというところで、それが例えば費用対効果みたいところが全然なしにこれだけが上がってくるものですから、何となくここでやる意味がちょっとわからなくなってしまうのかなとも思います。

以上です。

【分科会長】 何か。どうぞ。

【委員】 すみません。お時間をとらせて。

先ほどご意見を伺ってしまして、私も一言発言させていただきます。港湾をこれからどうするかというのは、日本全体の産業政策と関わりますので、もし検討いただくときに、その点にも配慮していただければと思います。もちろん港湾分科会の任務の範囲からみれば

ば、限界があるのかもしれませんが。けれども、日本の港湾の将来像は、日本全体の産業の問題と位置づけていただけるとすごくいいなと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。何かご意見ありますか。

【計画課長】 先ほど委員から、事業化に向けたスコープを持った議論というお話と、それから、港だけではなくて、産業育成といったような観点からの視点も大事だというご指摘を頂戴いたしました。どういうものはこれから考えたいと思います。

今回の審議会にお諮りをしているのは、重要港湾という港湾法上、国の利害に重大な関係のある港湾で、なおかつそのうちの一部、国の基幹的なネットワークを構成するものという形で今お諮りをしているところでございますけれども、どうも施設配置計画、施設配置論にしかとらまわれていないということだと思いますので、ご指摘を踏まえてあり方を今後またご相談をさせていただきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、議事を進めましょう。よろしく申し上げます。

【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。資料2におきまして、海洋再生エネルギー発電設備等拠点港湾に係る取組状況について報告させていただきます。

まず、1ページをごらんください。ごらんいただけますように、洋上風力発電の導入促進につきましては、近年さまざまな政府の方針ですとか計画において位置づけられてございます。

中でも赤色で書いておりますところ、これは基地港湾に関して位置づけられているものでございまして、例えば平成30年に閣議決定をされましたエネルギー基本計画におきましては、洋上風力発電の導入促進策の一つとして基地港湾への対応と位置づけられておりますし、また令和元年6月に閣議決定されました成長戦略フォローアップにおきましては、洋上風力発電に不可欠な基地港に関する新たな制度の創設などの投資環境整備等を進めると位置づけられているところでございます。

参考までに、ページ下に風力発電設備の規模など、陸上と洋上と比較して載せてございます。ごらんいただけますように、洋上はやはり規模が大きいというのが特徴でございまして、ブレードの回転直径が約180メートル、高さも200メートル。現在主流になっています8メガ級でこのぐらいの大きさでございます。

また波及効果も非常に大きいと言われておりまして、右側の表に書いております。これは

日本風力発電協会の試算でございますが、経済効果は直接投資で5から6兆円、経済波及効果は全体を入れますと13から15兆円と言われてございます。

次の2ページ目、3ページ目におきまして、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）の制度の概要についてご説明をいたします。この制度創設のために、現在臨時国会に港湾法の改正案を提出しておるところでございます。まず2ページ目、背景と現状でございますが、左上の図をごらんいただきますと、洋上風力発電につきましては、既に港湾区域と一般海域両方におきまして、占用公募制度が創設をされてございます。平成28年の港湾法改正によりまして、港湾区域内の公募占用手続き、それから平成31年の再エネ海域利用法の制定におきまして、一般海域の公募手続きが既に定められているところでございます。

こうした中で、特に一般海域における洋上風力発電に関する環境アセスの取り組みが増えてきてございます。右下の図をごらんいただきたいんですが、これをごらんいただきますと2017年以降、この環境アセスが開始されたもの、これは累積で示しておりますが、急増しております、2019年8月末の現在で既に合計で1,200万キロワットを超えるということで、洋上風力発電取り組みの動きが加速化してきてございます。

こうしたことを受けまして、上の日本地図のところをごらんいただきたいんですが、再エネ海域利用法に規定する促進区域の指定に向けまして、既に一定の準備段階に進んでいる区域、11区域を整理いたしまして、今年の7月に公表してございます。ここに書いております11区域を整理したのですが、この中でも特に星印のついている4区域につきましては、協議会の設置や国による調査、こういった準備を直ちに開始する有望な区域として整理をしてございます。順次協議会を組織し、立ち上げて会議を開始しているところでございます。

次の3ページ目に制度の概要を示してございます。まず左上の写真でございますが、これは基地港湾のイメージで、デンマークにある港湾の事例でございます。洋上風力発電を建設するときには、この写真のようにこの柱となりますタワーですとか、発電機を含みますナセル、それから回転するブレード、こういったものを埠頭に仮置きし、そこで組み立てる必要がございます。これらの部材は長さが非常に長い上に非常に重いために、通常の港の10倍程度の地耐力が必要になります。そのため、岸壁や埠頭の補強工事を行う必要がございます。

それからまた、実際の洋上での設置工事は、左下にありますようなSEP船と呼ばれる台船を用いて行われます。この船につきましては、4本の足を着床させて船体をジャッキアッ

プするというものでございまして、岸壁での荷物の積み込み時にも足をつくため、海底面の補強が必要な場合も出てまいります。

このように、基地港湾におきましては、こうした重厚長大な資機材を扱うことが可能な広さや耐荷重を備えた埠頭が必要となります。当該埠頭の整備のみならず、沈下のモニタリングなど、高度な維持管理も必要となるところでございます。

このため、国が基地港湾を指定いたしまして、右上にありますとおり、この基地港湾の特定の埠頭を構成する行政財産につきまして、国から再エネ海域利用法に基づく選定事業者等に対しまして長期・安定的に貸し付ける制度の創設を考えているところでございます。

また、下に複数事業者による埠頭利用のイメージと書いておりますけれども、この埠頭を複数の事業者に直接利用させるに当たりましては、自治体の行政区域を越えて広域的に事業を展開したり、また参入時期が異なったりする複数の発電事業者の利用調整を行う必要がございます。こうしたことも国が行っていきたいと考えてございます。

4ページをごらんください。基地港湾の指定のスケジュールでございます。上段が再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定、それから事業者選定に係る手続き。それから下の段が改正港湾法に基づく基地港湾の指定の手続きということで、並べて書いてございます。

まず上段につきましては、先ほど触れましたとおり、有望な区域というものを7月に公表してございます。その中で4つの区域につきまして、既に協議会を設置して議論を始めているところでございます。この協議会の議論を経まして、真ん中に赤い枠で囲んでいます経産大臣・国交大臣による促進区域の指定、その後公募占用指針の公示と公募のプロセスに入っていくわけでございますけれども、この公募占用指針におきましては、占用の区域と一体的に利用される港湾に関する事項を定めるということになってございます。したがって、この公募占用指針の公示までに、下の段にあります改正港湾法の手続きにおきまして、基地港湾の指定を行うというスケジュール感になってございます。

下の段の改正港湾法の手続きでございまして、現在臨時国会に港湾法の一部を改正する法律案を提出してございます。これにつきましては、今月14日に衆議院の本会議議了となっているところでございます。こうした中で、本日港湾の基本方針の変更につきまして報告をさせていただくものでございます。

この港湾の基本方針ですけれども、国土交通大臣が国の港湾行政の指針として、また港湾管理者が個別の港湾計画を策定する場合に適用すべき指針として定めるものでございます。今般の法改正によりまして、この基地港湾の指定制度が新たに創設されることから、この基

本方針にその内容を追記いたしまして、港湾管理者、それから洋上風力発電事業者その他港湾利用者に明示いたしまして、港湾の秩序ある整備と適正な運営に資する必要があると考えてございます。

また、その基地港湾の指定を受けようとする港湾管理者は、この基本方針に基づきまして、あらかじめこの基地港湾としての施設の配置などに関して港湾計画を変更する必要があるとございます。このため、今回基本方針の変更を行うものでございます。

この基本方針の変更案につきましては、本日報告させていただいた後、改正港湾法成立後に諮問付託いたしまして、改めて変更内容を皆様にご確認をいただき、その後、2月に予定されております港湾分科会で答申をいただくということを考えてございます。

それからまた本日の報告をもとに、この基地港湾の指定を受けようとする港湾管理者は、基地港湾の埠頭について港湾計画への位置づけを検討いただき、そちらも基本方針と同じく2月の港湾分科会において答申をいただく予定でございます。その後、国土交通大臣が基地港湾の指定を行い、公募占用指針の公示以降、公募が開始されるといったスケジュールを検討してございます。

最後に、港湾の基本方針の変更ポイントでございます。現行の基本方針と並べて主な変更ポイントを書いてございますけれども、「V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」の中の、「2官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項」におきまして、「(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備の建設、維持管理等の拠点となる港湾」の項目を追加いたします。この中に、例えば発電事業者による長期安定的な利用の確保、広域に展開する2以上の発電事業者と適切な利用調整を行うこと、災害等の事由に伴う第三者の利用に協力すること、港湾計画等との整合及び長期的な指針との調和を図ること、こういった事項の記載を検討しているところでございます。

説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。この件について、ご質問・ご意見、よろしくお願いたします。

【委員】 重量物等プラント輸送について、若干の経験を持っておりますので、発言をさせていただきますが、日本の再生可能エネルギー推進ということについて、風力発電が適しているのかどうか私には判断はできませんけれども、その一つとして非常に有効なものであるとは認識しております。今、見せていただきました一定の準備段階に進んでいる区域というのは、かなり地域的に偏りがございますけれども、今後これが日本のあちこちにまんべ

もなく配置されるのではないかなと理解しております。

この風力発電、風車、これは非常に大きなもので特殊な船も要るし、特に港湾施設、ブレイクバルクの類いに入るわけですが、コンテナターミナルなんかよりはよっぽどこっちのほうが経済効果が大きいんじゃないかなと私は思います。ごらんとおり広いスペースの中にいろいろなものが置かれて、たくさんの方がここで働いている。作業員もいれば熟練した技術者も必要ということで、大変結構な案件だと思います。

これは、ほかのものにはこの埠頭は使えませんので、しばらくの間大きなスペースを占有するというので、かなり慎重に日本中にその風力発電が設置される場所に近いところにこういうものを置いておかなくちやいかんということで、場所の選定が非常に難しいとは思いますが、日本の港湾行政の一つの大きな核となるのではないかなという気がしておりますので、力を入れてやっていただきたいなと思います。

以上です。

【海洋・環境課長】 担当しております海洋・環境課長でございます。今のご指摘ありがとうございます。まず、この2ページ目に書いております有望な地域でございますが、偏りがあると申しますのは、やはり風力発電の場合は風況に非常に依拠するところがございます。一般的に秒速7メートル以上の風が吹くところが洋上風力発電の適地と言われておりますので、そうしますと、日本の場合ですと、これをごらんいただけますとおり、東日本の日本海側、あるいは北海道の西側、それから九州あるいは太平洋沖、こういったところに必然的に集まってくるといったような状況になろうかと思っております。

そういったような、要するに風力を支えていくための港がどうなるのかというのは、これはまさにこれから基地港湾をご指定いただくためのご審議をいただく形になりますけれども、要はお話のあったとおり、基本的にはそういう風力サイトに最も近いところの港湾が、当然経済効率的にベストではあります。

他方で、SEP船という特殊な船を使いまして設置をいたしますので、その行動半径、大体半径300～500キロメートルぐらいと一般に言われていますが、その範囲内であれば、多くの基地港湾を設置する必要はやはりないのかなと。複数程度で日本全国カバーできる、日本全国と申しまして風況に適した洋上風力発電のポテンシャルがあるところ、これをカバーしていくような基地港湾のあり方をどうしていくのかというのが、これからのご議論をいただくことになるのかなと思っております。

以上でございます。

【委員】 どうも、多分またこの話かということと言われるかもしれませんが、私、ちなみに見た目と違ってかなり心配性なので、すみません、何度も言います。

もう最初に結論を言っておくと、これは結構な案件だということは前の港湾局長のときも申し上げましたけれども、何せ心配しているのは、この技術が国内技術じゃないことです。その一点に尽きるんですよ。すごくだからエネルギーのこういう再生利用とかそういったものはすごく大事な話で進めていくべきやと思うんですけど、もう唯一の、唯一の持続可能に疑問点がつくのは国内技術じゃないと。

だから、私の理解だと、日本はエネルギー技術に関しては国内技術にこだわってきたはずなんですよ。原発にしたって何にしたって。今は一応やってはるところはありますけれども、撤退すると決まっているので、それが、次にこれをもうどんどん増やしていきましょうとなったら、やはりこれは最終的に国内技術にしないと、怖くてしょうがないと思うんですよ。これ、エネルギーという根幹の根幹ですから。

だから、数年でなら結構ですけど、本当に心配性なのでその辺、ちゃんと技術の内製化をするように、どちらかといったら港湾局からプッシュしていただけないかということをお願いしたいです。

以上です。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。ご指摘のとおりで、私どもがお答えするのか、経済産業省がお答えするのか、どちらがいいのかというのはちょっとありますけれども、少なくとも委員ご指摘のとおり、今、日本の風車メーカーは、三菱重工、それから日立、日本製鋼所、全て国内市場から撤退をしております。

他方で、ナセルと言いますが発電機の部分の細かい部品については、まだまだ日本の製品が使われているような、あと、発電機、ベアリング、機能調整等もございます。ただ、全体のシステムとしては、今海外からの輸入品がほとんどでございますので、その維持管理も含めた対応をどうしていくのか。これは非常に大きな課題だと思っています。

なぜそういう撤退につながっていったのかというのは、もうご承知のとおりでございますけれども、やはり日本に洋上風力発電の市場がなかったということが非常に大きなところかなと思っています。今回再エネ海域利用法、それから私どもの港湾法の改正をさせていただくことによりまして、先ほどご説明ありましたとおりに1,200万キロワットぐらいの大きな市場がこれから育ちつつあるという状況になると思います。

市場が出てくるに従いまして、例えば三菱重工さんもデンマークのヴェスタスという会

社と一緒にあって、今海外で技術を磨いておられますので、日本に市場が出てくるようになって、そういった日本企業さんがお帰りになることもこれからあるのではないかな。日立もそうです。台湾で今ドイツのメーカー、エネルコンというところと一緒に組んでやっていますけれども、そういったような要素がこれから出てくるのではないかと私ども大いに期待をしておりますし、これは経産省のほうにもしっかりと産業育成をやっていかないといけないということは、これは私どももしっかりと伝えていきたいと思っております。ありがとうございます。

【委員】 ぜひともお願いします。

【委員】 2枚目に既に一定の準備段階に進んでいる11区域とあるんですけれども、最終的にはどれくらいの区域数になると予想しているのかということと、それから、再生可能エネルギーというのは、確かにそれは洋上風力というのは重要なウエートを占めるとは思うんですけれども、これ以外に地熱とかいろいろあるわけですよね。そういうもののトータルの需要と供給の関係をどのように考えているのか、どういう位置づけをしているのか、わかる範囲で教えてもらいたい。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。2ページ目の一定の準備段階に進んでいる区域、これからどの区域、どの数とか出てくるか、今のところまだはっきりと出てきておりません。地元のご調整、当然これは海洋に風力発電設備をつくりますので、漁業者さんの関係、先行利用者さんとの関係がきちんと整理されたもの、当然環境アセスもクリアしたもの、こういったところを順次、それからさっき申しました風況がエネルギーとしてきちんとあるところ、こういったところを順次これから整理されていくという形になりますので、今の段階で幾つかというのは正直わからないところはございます。それが1点目でございます。

2点目でございますけれども、エネルギー全体という話でございますので、これにつきましては冒頭ご説明がちょっとあったかもしれませんが、再生可能エネルギーにつきましては、エネルギーミックスというエネルギー基本計画が経産省のほうで定めております。いわゆる再生可能エネルギーは、全体の日本のエネルギーの中の22～24%、これをいわゆる再エネでカバーしようという大きな計画が立っております。

じゃあ、風力はどうなのかということでございますけれども、実は風力は全体100%のうちの24%の内数に入りますけれども、1.7%でございます。それは陸上も洋上も合わせた数でございます、全体100%のうちの1.7%を2030年までに風力発電として導入していきたいというのが今政府の目標。極めてまだまだ少ないかなというところが非常

に大きな問題かなと思っておりますが、現状は、2030年目指しては、そのような目標値を今持っているということでございます。

【委員】 これだけどんどん促進策を講じていくと、逆に供給がどんどん増えちゃって、ほかとのバランスの問題が出てきませんか。

【海洋・環境課長】 もちろん風力以外にも、太陽光であったり地熱であったり、あとバイオマス等もろもろのものがございます。今のところ、2030年のエネルギーミックスの中では、風力につきましては1,000万キロワットという大きな枠を目標値にはしております。例えばということですけども、太陽光につきましては6,400万キロワットを目標にしておりますので、そういったようなバランスも考えて、今、エネルギーミックスの中では目標値が定められているということでございます。

【委員】 その枠の中でやるということですね。

【海洋・環境課長】 今のところ目標値がそうなっております。はい。

【委員】 ご説明どうもありがとうございました。私も心配なところだけ先に言わせていただくと、海外の技術を日立さんなりメーカーさんが今学んでという話があったのですが、海外とは違って、温暖化の影響かと思われませんが、これだけ台風が頻繁に起きるということ、巨大化していること、そのあたりはまだ勘案し切れていないところがあると思います。そこも含めて国内でどう対応するかというのは宿題としてお願いしたいと思っております。

もう一点質問でございますけれども、今、11ぐらいの地域の候補が挙がっておりますが、近いからといって、それが基地港になるとは限らないという点と、それから先ほどの船は300～500キロメートル走っていけるということで、今のお話ですと、何か日本全体を網羅するぐらいの感じを受けました。でも500キロですと日本の半分以下だと思いますので、候補地の中でも、私のイメージよりももしかしてかなり少ない港選定になるのかなという印象を受けたんですが、そんな感じでしょうか。1つとか2つとか、そういうイメージでしょうか。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。まず最初のほうの安全とかの関係でございますけれども、ご承知のとおり、海外、特にヨーロッパで今導入されている風力発電設備は基本的に台風は来ません。ハリケーンも来ません。地震もありません。そういったような状況の中で、日本の台風来襲に対応した技術基準も今できております。クラスTと言われているIECの基準でありますけれども、基地としてはそういった台風、あるいはそれから日本海側ですと雷が落ちますので、雷の対応もどうするのかと。そういったところもこれは電気

事業法、それから私ども港湾法の技術基準の中でしっかり対応していきたいと思っております。

2点目でございますが、先ほど申しましたSEP船の行動範囲、これはSEP船の行動範囲だけで言うと確かにそうなります。他方で、先ほどご説明ありましたとおりに、風力発電設備のタワーとかブレードとかを置くには、船だけではなくて面積も港の中に必要になります。そうしますと、必ずしも300キロ、500キロの半径の中に1個だけあればいいということではなくて、サイトごとのそれぞれの規模に応じながら、最適な基地港湾を選定していくといったような形になるのかなと思っております。

【委員】 どうもありがとうございます。

【委員】 すみません。同じようなことかもしれませんが、私が理解している限りでは、海上風力発電、特にブレードとかは規模が大きくなればなるほど、安くなるということで、規模の確保が非常に大事だと伺っております。

欧州の場合は、大規模な海上風力発電施設に対応して根拠地になる町があります。ブレイマーハーフェンはその一例です。日本でも、新しく建てていく段階では、しばらくの間は基地港湾が幾つか必要だと思いますけれども、将来的に言うと、やはり全体を統括するような集積地のような場所が1つあって、そこに関係の機器等の製造と貯蔵を集約し、各施設が必要なものを必要なときに供給するというような産業構造を構築していく方向性を考えても良いのではないかと思います。特にブレイマーハーフェンの例を見ますと、相当な大きな産業に育っていて、風力発電に関する多様な研究体制も充実させて、欧州全体を見ている感じがあります。日本でもこれを機会にして、海上風力発電関係の様々な分野が一つの産業として成り立ち、その中心となる場所が育つような政策を工夫していただけるといいなと思っております。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。ブレイマーハーフェン、あるいはエスピアウというところは、どちらかというところ洋上風力産業の拠点、今、委員のおっしゃったとおりであります。

私どもが今考えておりますのは、少なくともその製造拠点港というよりも設置港ですね。おそらく現状ですと、海外等から輸入した資機材等を組み立てて、サイトに持っていくというのが当面の私どもの基地港の役割かなと。将来的にそういった産業、全体として風力産業自体が出てくれば、おっしゃるとおり製造拠点みたいなものを日本に置いて、これは北九州港なんかは今目指しておられますけれども、日本のみならずアジアも目指した形の供給拠

点というのをつくっていくのも、ひとつ将来的にあるのかなと思います。

【委員】 ありがとうございます。私もあまり詳しく知らないんですけども、一般的に言うと、やはり再生エネルギーって日本でとても高いということを言われています。我々のところでもいろいろ検討しているんですけども、やはり規制が非常に厳しくて高くなるということも聞いておまして、今地震だとか雷だとか言って、やはりさらに条件が厳しくなっていくって、それは安全・安心で必要だとは思いますが、逆にいろいろなところでもっと規制を緩和していくというようなことも、この中には含まれているのでしょうか。

【海洋・環境課長】 規制がどういう規制なのかというところは少し私どももしっかり勉強しないといけないと思っていますが、基本的にそのFITの固定価格買取制度自体は、36円で洋上風力買い取るということになってはいますけれども、その値段を少し抑えていく、低減化していくということは大きな政府目標にもなっております。

そういった中で、規制緩和的なのはどこまであるのか。これはこれからいろいろ検討していかないといけないと思っておりますが、少なくとも収益という面で申しますと、先ほども話がありますおり、大規模で事業投入することによってある程度の収益性は確保できるのではないかと。もちろん私ども事業者さんが出してこられます公募占用計画におきましても、収支採算性をしっかりとチェックした上で、一般海域を占用していただくということになります。事業者さんから、その際にいろいろな規制緩和要望があれば、それもきちんと対応していきたいと思っております。

【委員】 洋上風力は進めていかなければならない次なるエネルギー施策だと思うんですけども、お聞かせいただきたいのは、環境アセスをするときには、この改正港湾法でいくと、地方港湾審議会の中でしっかりその環境アセスみたいところは審議をして、その上でこの交通政策審議会の港湾部会に上がってくると理解していいのかということと、あるいはまた多分これは現実問題になると、地元の漁業者との調整とか、そういうのも全部この地方港湾のこの上がってくるところで調整するという理解でよかったですか。

【海洋・環境課長】 4ページ目の資料をご確認いただければと思いますけれども、今委員のおっしゃいました環境アセス、それから事業者が地元の漁業者さんとの調整というのは、地方港湾審議会とは別の場でご検討いただく形になります。促進区域の指定、あるいは公募占用指針の公示等々に必要になってまいります、利用者調整等、これは有望な4つの区域の公表の後に、今、先ほど申しました協議会というのを設けておりますので、この中で地元で入ってご議論いただく形になります。

港湾法の改正、それから今回の交通政策審議会の港湾分科会の中では、基地港湾の配置と申しますか、あり方と申しますか、そちらのところについてのみご審議をいただくという形になると考えております。

【分科会長】 よろしいですか。これはなかなか大変な問題でね、国際的ファンドや金融業界も市場参入を考えており、国際的な投資環境の中で制度的インフラを急いで整備していく必要がありますね。今後、精力的に検討をしていく必要があると思います。

よろしゅうございますか。じゃあ、続けて次に移りたいと思いますが、報告事項の今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方について、事務局から説明をお願いいたします。

【海岸・防災企画官】 海岸・防災課の海岸・防災企画官でございます。議事3にございます今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方について、ご報告申し上げます。お手元の資料3をごらんください。

令和元年11月11日に、国土交通大臣から交通政策審議会に、今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方が諮問されたところでございます。

その背景といたしまして、諮問理由にも記載させていただいておりますが、これまで港湾における防災・減災対策は地震津波対策が中心となっておりましたが、近年台風による高潮・高波・暴風被害の頻発や、またIPCCで将来的な海面水位の上昇が予測されていること、また東日本大震災以降発生した熊本地震等では、港湾がリダンダンシー機能を発揮しまして物流の重要な拠点になったこと、こういったことを踏まえまして、防災と減災対策のあり方についてご審議をいただきたいという趣旨でございます。

11月11日付で本分科会に付託いたしまして、同月18日に港湾分科会防災部会に付託され、これを受けまして、本日の午前に第1回防災部会を開催したところでございます。防災部会の委員方につきましては、資料3の最後のページに一覧を掲載してございます。

資料が前後いたしました。本日の防災部会の議事については、1つ前のページをごらんください。本日の防災部会では、まず交通政策審議会令第7条第3項の規定に基づき、委員の互選により部会長の選任を行いまして、小林委員が防災部会長に選任されたところでございます。

また、議事の内容といたしまして、本日は事務局より近年の災害による港湾の被害状況等をご説明いたしました。昨年の台風21号で阪神港を中心に高潮により甚大な被害が発生し、幹線海上ネットワークの脆弱性が顕在化しましたが、今回の部会では、特に今年の台風

15号及び台風19号の東京湾を中心とした被害状況についてもご説明をいたしました。この台風15号、19号の被害状況につきましては、事前に委員からこの場でご説明いただきたいというご要望がございましたので、本日資料を別途参考資料としてご用意をしておりますので、こちらで概要をご説明いたします。

資料をめくっていただきまして、2ページ目でございます。令和元年台風15号の概要でございます。この台風につきましては、9月9日に東京湾に接近いたしまして、特に風が強いことが特徴の台風でございました。気圧自体は960ヘクトパスカルで、それなりに強い勢力で上陸をしましたが、潮位自体はたまたま下げ潮のタイミングで東京湾に接近したということもございまして、潮位自体はそれほど高い状況ではございませんでしたが、この強い風によりまして、かなり高い波が起きたと推測されてございまして、結果といたしまして、3ページ目でございますように東京湾一円で、特に高波、それから強風による被害が発生をしたところでございます。

具体的な被害の例としまして、横浜港の例をお示しします。こちら横浜港の本牧ふ頭D1、D4バースでございまして、強風によりコンテナが崩れたり、また強い波によりまして栈橋と陸上部を結ぶ渡版と呼ばれる渡し板が、下から波で突き上げられて外れるというような被害が発生をしているところでございます。

また、南本牧のコンテナターミナルを結ぶ南本牧はま道路に強風で走錨しました船舶が衝突をいたしまして、橋梁が損傷するという被害も発生してございます。この橋梁につきましては、まだ通行止めの状況が続いているような状況でございます。

また、その南の金沢区の福浦地区におきましては、この前面の港湾施設の護岸のパラペットが倒壊いたしまして、こちらから海水が入りまして、こちらの地図で示している国道357号と書いてある奥行大体500メートルのエリアまで浸水が発生しているという状況がございまして、かなりの被害が発生をしているところでございます。この被害につきましては、高潮ではなくて高波によってひき起こされたということが有識者の見解で一致しているところでございます。

引き続きまして、台風19号のご説明でございます。この台風19号につきましては、先ほどの台風15号から約1カ月後の10月12日に東京湾に最接近いたしました。この台風につきましては非常に半径が大きく、また雨が多かったというのが特徴でございまして、内陸では河川氾濫等の大規模な被害が発生をしているところでございましたが、港湾におきましても風等では若干の被害が発生をしているような状況でございます。

ただ、今回のこの台風19号の際には、事前の15号の教訓を踏まえまして、事前の防災対策をかなりしっかりと講じたということもございまして、15号の際に比べると被害は少なく抑えられたという状況でございます。一部浸水被害等もございましたが、これはそれほど大きなことにはなってございません。

また、先ほどの台風15号で破壊された福浦地区におきましては、パラペットが欠けた状態がそのまま続いている状況でございまして、応急処置としまして土のうを3列に配置するなど入念な事前対策を講じたところ、結果といたしまして1列目の土のうは波によって飛散してしまったのですが、2列目の土のうで何とか浸水を食い止めることができまして、結果として工業団地への浸水を阻止することができました。

また、川崎港でございますが、このときの波でコンテナターミナルの棧橋の床版が下からまた揚圧力で打ち上げられまして、床版が破損したという被害も発生をしているところでございます。

また、東京湾の湾奥では、たまたまこのときも潮位が下げ潮のタイミングで台風が接近したということで大事には至りませんでした。これがもし満潮のタイミングで来た場合は、キティ台風の過去の最大潮位を更新する恐れがあったということで、こういった観点で見ますと、東京湾で引き続きしっかりと高潮対策も講じていく必要があるであろうと考えているところでございます。

防災部会におきましては、このような近年の災害も踏まえまして、委員方からハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方についてご議論をいただいているところでございます。今後のスケジュールといたしましては、年度内にもう一度開催いたしまして、来年の夏頃を目途に取りまとめを目指したいと事務局としては考えているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、この件についてご意見・ご質問いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 素朴な質問は、この12ページの揚圧力で棧橋の床版が破損というやつなんだけど、この写真で見ると、一番表層に敷き詰められていたところのブロックが散乱しているというふうになっているんだけど、その下にコンクリート板があったわけですね。それで、その鉄筋が丸見えになっているじゃないですか。これはちょっと考えにくいんだけどね。この災害によるものだけなのか、この床版のメンテナンスというか、裏側はどうなっていたの

かなというか、鉄筋まるでさびているから、裏がもうなくなってたんじゃないかなという感じもするんだけど、それがちょっと知りたいというのと、それから次の13ページについて、今後の議論を実に期待したいところなんですけれども、土木学会で実は総合調査団をつくりまして、それでいろいろなところを検討してもらっているところなんだけれども、あと河川のほうの水害について言いますと、もちろん浸水ハザードマップは既存のものがあるんだけど、その中でも越流して破堤するというのがより限定的なんですよ。

つまり、あらかじめ多分切れるとすればあそこだろうなと思うようなところが切れているので、そういうところを明示しながら、そこに関する浸水想定をして、そこについては例えば避難のグレードも1ランク上げるとか、あるいは土砂災害対策の法律でやってみたいにレッドゾーンとかイエローゾーンをつくるとか、そういう従来の洪水対策よりももうちょっと柔軟かつ重点化したようなものに持っていてもいいんじゃないかと私は思っているんですけれども、この高潮、つまり防潮堤なり水門なりという設計の世界では、これからの議論でしょうけれども、現時点での目論見といいますかめどとして言うと、どんなところが狙い目といいますか目のつけどころで、どんな調子でいきそうかなと、その辺、感触でわかる範囲でいいんですけど、お教えていただけるとありがたいと思う。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。今、ご指摘いただきましてありがとうございます。この12ページのところで、揚圧力でというのがたまたま例でこれが出ておりますが、これも場合によっては老朽化具合がどうだったんだろうということをやはり調べる必要があると思っております。また、ほかにも今回その前のページで福浦地区の護岸も被災したということがあったんですが、やはりこのパラペットも少し無筋状態でもあったようなことがわかっておりますので、これはかなり整備したのが以前になりますので、一度そういうところを見直してみる必要があるんじゃないかと、検証する必要があるんじゃないかと考えております。

特に台風なんかもそうなんですけれども、やはり潮位と、それからそこに乗っかる高波と申しますか、波浪の問題ですね。そこを両方合わせて考える必要があるということになっておりますので、潮位は比較的これぐらい上がりますというふうなものが出ておるんですが、そこに乗っかる波につきましては実はあまり更新がされていない状況でございまして、近年やはり災害も大分甚大化しておりますので、一度波について検証して、それぞれの施設に与える影響なりそういうものを一度確認して、必要があれば対策をするというふうにやはり持っていくべきじゃないかということで、今検討を始めたところでございます。

もう一つご指摘を賜りまして、河川の浸水ハザードマップがかなり今回議論にはなっております。やはり浸水場所が限定的だったんじゃないかとかいうことも国交省の中でも議論になっておりまして、それで特に3大湾で考えますと、人口とか資産が5割ぐらいもう臨海部に集中しているような我が国の状況ですので、特に川と海というのは表裏一体のところがありますから、内水の氾濫と、それから海からやってくる場所ですね。そういうものを両方やはり合わせて、ハザードマップとして一度現状のハザードマップを検証して、どのように持っていくべきかということ議論すべきじゃないかということで、水局のほうと検討会を開催するというので、今準備をしているところでございます。そちらのほうでしっかりした議論、委員が先ほどご指摘いただいた柔軟かつ重点というのの中に出てくるかと考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。一言だけ。この12ページの写真が嫌らしいのが、線状に壊れていて、つまりそこらほうぼうで壊れているんじゃなくて特定の場所で壊れているじゃないですか。嫌らしいですよ。波力は別にここだけに線状にかかるはずがないからね。だからよくお考えいただきたいと思いますね。

もう一つ言うと、今回の、いわゆるスーパー堤防、つまり高規格堤防のエリアは大変に有効な効果を発揮したんですよ。あれは河川の裏手につくるというのが基本になっているけれども、この防潮堤の裏手なんていうのも、ここの辺の江東区とか何かのあたり実に高度利用したいところであって、ああいう高規格堤防というのはひとえに川だけじゃなくて、こういう海岸地区についても大いに減災対策になるものであって、検討に値すると思うので、ご検討いただけたらありがたいと思います。

以上です。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。今、事務局からご説明させていただきましたのは港湾の防災対策ということでございますが、あわせましてやはり今ご指摘いただきました防潮堤、堤内の議論もこれは重要だということで、こちらのほうは実は海岸4省庁という枠組みがありまして、そちらのほうで委員会を立ち上げて、地球温暖化を含めて今議論を開始したところでございますので、しっかり議論をしてまいりたいと思っています。

【委員】 そうか、港湾と言うときには海岸は入っていないんだ。

【海岸・防災課長】 広く言うと入れることもありますが、といいますのも、海岸管理者と港湾区域につきましては、港湾管理者が同じということになっておりますので。

【委員】 はい、わかりました。

【委員】 いいですか。ほぼ同じような内容ですけど、今回は被害状況だけということなので、今後方針を決めていかれると思うんですけど、そのときにはやはりこのハードとソフトですから、ソフトになると、こういうのは港湾エリアですと企業がメインになるかもしれませんが、やはり住民が住んでいたりもしますので、まずは住民とかを意識した自治体との連携ですよ。自治体も港湾局ではなくて自治体全体の意見を吸い上げて連携していく。それからあとは官だけじゃなくて、民のノウハウもどんどん入れていく、すなわち、官民連携、それからもうされているということですけど、省庁連携とって、もちろん国土交通省が一体にならないといけないし、ほかのところの省庁とも連携していただいて、一番効率的・効果的な、お金は当然かかるんでしょうけど、お金も厳しいですから、財政的にも効率的・効果的な政策をどんどん考えていただければと思います。

以上、意見だけ。

【分科会長】 じゃあ。

【委員】 ありがとうございます。今回河川のほうですと、決壊がもう120を超えるということで、しかも人の命にかかわる、亡くなる方、けがする方も多かったんですが、今回港に関する資料をお願いして、大変詳細にありがとうございます。こちらに被害者の数が入っていなかったように思うんですが、いかがだったのかが1つでございます。

それから、感想めいたことになってしまいますけれども、きのうちょうど河川の関係の方とお話をさせていただいたんですが、やはり彼らも本当に一生懸命今の最新の技術を使って決壊しないようにやってきたにもかかわらず、今の気候変動がその上を行ってしまっているという、これはもうちゃんと認めざるを得ないところだと思います。今回の委員会においてもそういうところを踏まえて、もう一段上に行くためにはどうしたらいいかというところで、ぜひ議論を深めていただきたいという感想を持ちました。

以上です。

【海岸・防災企画官】 人的被害についてお尋ねがありました。まず港湾区域内、臨港地区においての人的被害は今回確認はしておりませんが、同じような条件の羽田空港の護岸の作業現場で作業小屋がございまして、その中で避難していた作業員が3人、小屋ごと風で吹き飛ばされて大けがをしているという事態がございました。このような実態も踏まえまして、いわゆる暴風に対する安全策というものにつきましても、この部会の中で少し議論をさせていただければと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。今、やはり河川のほうでも甚大な影響をどのように対応していくかということの議論があったとお話をお聞きしたところでございます。午前中の防災部会におきましても、やはり今まで考えていなかったような甚大な災害にどう向き合うのか。またいろいろなものがたまたま重なってしまうこともあり得ると。先日も千葉の台風のときに、震度4でございましたが地震も同時に起きたということもございましたし、そういうマルチハザードをどう取り組むのかと。あるいは民間の方、港湾管理者の方、どういう形で一体的に一緒に自助・共助・公助をやっていくのかということがポイントではないかということでご意見をいただいたところでありますので、しっかり議論を行っていきたいと思っております。

【分科会長】 ほかはいかがですか。よろしゅうございますかね。出尽くしました。

それでは、ご質問・ご意見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。次回、第78回港湾分科会につきましては、2月を予定しております。

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。ありがとうございました。

— 了 —