

令和3年6月21日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

## 交通政策審議会第82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82回港湾分科会議事録

### 1. 開催日時

令和3年6月21日（月）

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（WEB併用）

### 3. 出席委員氏名

#### <委員>

氏名	役職名
飴野 仁子	関西大学商学部 教授
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部 教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 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
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 ロジスティクス委員会物流部会委員
多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
中島 孝	(一社)日本船主協会 常勤副会長
増田 賢宏	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
松本 真由美	東京大学教養学部 客員准教授

#### <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）
  - 改訂（室蘭港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
  - 改訂（境港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
  - 一部変更（堺泉北港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
- ② 令和三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 「カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成」について（報告）・・ 28

【港湾計画審査官】 大変お待たせいたしました。定刻より少し遅れまして、申し訳ございませんでした。ただいまより交通政策審議会第82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。よろしくお願ひいたします。

本日は、ウェブ会議システムを活用し、一部の委員にはオンラインで御参加いただいております。また、傍聴されている皆様ですが、オンラインのみとさせていただきます。傍聴されている方につきましては、カメラ及びマイクのボタンは常にオフとしていただきますようよろしくお願ひいたします。

また、委員の皆様のお手元のタブレットに会議資料についてですが、会議室にいらっしゃる皆様につきましては、お手持のタブレットに表示いたします。また、オンラインで御参加いただいている委員の皆様につきましては、パソコンの画面上に表示してまいりますので、よろしくお願ひいたします。

続きまして、この3月に新たに港湾分科会委員に御就任いただき、今回が初めての出席となります。4名の委員の皆様を名簿順に御紹介いたします。

まず、関西大学商学部教授の飴野仁子委員でございます。

【委員】 よろしくお願ひいたします。飴野でございます。

【港湾計画審査官】 続きまして、流通科学大学商学部教授の今西珠美委員でございます。

【委員】 今西珠美です。どうぞよろしくお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 続きまして、京都大学防災研究所教授の多々納裕一委員でございます。

【委員】 多々納裕一です。よろしくお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。最後に、東京大学教養学部客員准教授の松本真由美委員でございます。

【委員】 松本真由美と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 また、本日、一般社団法人日本港運協会会長であります、久保委員が御欠席されておりますが、久保委員に代わって専門的な御意見をいただくため、同協会の理事、久米秀俊様に御出席いただいております。よろしくお願ひいたします。

【理事】 久米でございます。よろしくお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 よろしくお願ひいたします。

続きまして、委員の出席状況を御報告いたします。本日は、委員15名中13名が出席と

なっております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数8名に達しております。

それでは、議事に先立ちまして、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

**【港湾局長】** 港湾局長でございます。

本日はお忙しい中、小林潔司会長をはじめ、委員の皆様におかれましては、第82回交通政策審議会港湾分科会に御出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。また、今回から新たに飴野仁子委員、今西珠美委員、多々納裕一委員、松本真由美委員に御就任をいただきました。この場をお借りしまして、重ねて御礼を申し上げます。御指導御鞭撻のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。

分科会開催ということですが、昨今の状況を含めまして、一言、御挨拶申し上げます。御案内のとおり、緊急事態宣言ですが、昨日20日、沖縄県を除く9都道府県で解除されましたが、東京や大阪など依然7都道府県はまん延防止等重点措置に移行しているという状況にあります。不要不急の外出や移動の自粛等要請されておりますが、本分科会につきましても、前回同様、ウェブ形式でのオンライン会議とさせていただいております。御不便をおかけしまして大変恐縮でございますが、これもデジタル技術を活用した柔軟な働き方改革の一環かと前向きに捉えているところであります。

経済社会情勢が目まぐるしく変化している中、先週18日金曜日ですが、経済財政運営と改革の基本方針2021、いわゆる骨太の方針が閣議決定され、日本の未来を開く4つの原動力としまして、グリーン、デジタル、活力ある地域づくり、少子化対策が掲げられたところでもあります。グリーンという観点では、本日、御報告をさせていただく脱炭素化の拠点となり、水素等輸入拠点となるカーボンニュートラルレポートの形成が挙げられます。加えて、港湾物流のデジタルトランスフォーメーション化、地域基幹産業の競争力強化のための港湾投資などを通じて、経済と環境の好循環を実現していきたいと思っております。

なお、クルーズにつきましては、4月末に国内クルーズ船内で感染者が発生し、その教訓を踏まえまして、先日、ガイドラインを改定、公表いたしました。国内での感染拡大に伴う緊急事態宣言の発令等の状況下におきまして、現在、クルーズ船の運航中止が続いておりますが、安全安心なクルーズの早期再開に向けまして、関係者と取り組んでいるところであります。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催があと1か月少しくなりました。港湾局では、明日22日にテロなどの脅威に備えた水際での保安訓練を実施する

予定であります。頻発化、激甚化する自然災害への備えとともに、感染症対策や人災への備えも怠ることなく取り組んでまいりたいと思います。

本日の港湾分科会は審議事項2件、報告事項1件を予定しております。地域産業を支える物流拠点の形成やクルーズ船受入れ等を通じたにぎわい創出、港湾機能の強靱化等に関する港湾計画の改訂となっております。委員の先生方から忌憚のない御意見、御指導を賜れば幸いに存じます。どうぞよろしく願いいたします。

**【港湾計画審査官】** ありがとうございます。

それでは、議事に入りたいと思いますが、議事に先立ち、オンラインで御出席いただいている委員の皆様の発言方法について御説明いたします。オンライン参加されている方のカメラとマイクは最初、オフにさせていただき、発言を御希望される場合には挙手ボタンをオンにしてください。分科会長より御指名がございましたら、カメラ及びマイクをオンにさせていただき、御発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、挙手ボタン、カメラ及びマイクをオフにさせていただくようお願いいたします。

また、チャット機能を利用して、発言の意思を示していただくことも可能でございます。その場合におきましても、分科会長から御指名がありましたら、カメラとマイクをオンにさせていただいた上で御発言をお願いいたします。

それでは、以降の進行は分科会長をお願いいたします。よろしく願いいたします。

**【分科会長】** それでは、議事に早速入らせていただきたいと思います。本日は、審議事項2件、報告事項1件を予定しております。

まず、港湾計画の審議です。最初に室蘭港港湾計画改訂を審議します。

本日は、北海道開発局港湾計画課長と、港湾管理者である室蘭市の副市長にオンライン参加していただいております。お二方に一言御挨拶をいただきたいと思います。まず、北海道開発局港湾計画課長、お願いいたします。

**【北海道開発局】** 北海道開発局港湾計画課長でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【港湾管理者（室蘭市）】** 室蘭市副市長でございます。よろしくお願いいたします。

**【分科会長】** ありがとうございます。

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】** それでは、室蘭港の港湾計画の改訂内容について、まず、港湾管理者より御説明をお願いいたします。

【港湾管理者（室蘭市）】 室蘭市副市長でございます。室蘭港の港湾計画改訂の内容につきまして、御説明をいたします。

まず、資料の1ページでございます。室蘭港は、北海道太平洋側西部に位置する国際拠点港湾でございます。入り江地形の港内は静穏、広大で、16.5メートルの水深を有しており、鉄鋼をはじめとした産業が発達し、それらを支える物流拠点として機能しております。また、北海道で唯一、世界最大級のクルーズ船の着岸が可能となることから、魅力ある観光地を持つ北海道の海の玄関口の1つとしての役割を担っております。

次のページをお願いします。2ページ目でございます。室蘭市、先ほど御覧いただきましたように、港を囲むように市街地が広がっておりまして、港湾やそこに立地する産業が地域にとって大変重要なリソースとなっております。昨年、今後のまちづくりの方針を定めた室蘭市総合計画を策定いたしました。この中で、室蘭港での水素関連産業の展開、基幹産業を支える物流拠点としての利用拡大、にぎわいと触れあいのある港空間の形成に向け、港湾計画の推進に取り組むとしておりまして、今回、27年ぶりの計画改訂に至ったものでございます。

次のページをお願いします。室蘭港が担う役割のうち、鉄鋼業を支える役割についてでございます。室蘭港には、北海道、東北で唯一の高炉を有する製鉄所が立地し、自動車部品などに用いられる高品質な特殊鋼を製造しております。また、製鋼所では、発電所などの主要機器となる鍛造品などが生産されております。これらを核として、自動車部品、航空機材料、大型乾燥機などを製造する企業が集積する、言わば鉄鋼コンビナートを形成しております。全国で製鉄所の統廃合が進められる中、昨年、20年に一度の大改修が実施されており、室蘭港は今後も鉄鋼産業の物流を支える役割を担っているものと考えてございます。

次のページをお願いします。にぎわいや交流の観点で担う役割でございます。左下の地図でございますけれども、室蘭港から1時間圏内に地球岬、洞爺湖、登別温泉など北海道を代表する観光地が集まっております。また、右側の図面ですが、室蘭港はクルーズ船が太平洋を横断する際の玄関口としての、言わば地政学的な優位性を有しておりまして、これらのポテンシャルについて、海外のクルーズ船社から評価をいただいております。北海道、東北で唯一、22万トンの世界最大級のクルーズ船が寄港できる港であり、地元としても積極的に活用していきたいと考えております。

次のページをお願いします。エネルギーの観点で担う役割でございます。石油製品の北海道や本州日本海側などへの配送拠点として、タンクや栈橋などがある港でございます。平成

28年に、室蘭港BCPを策定いたしまして、定期的に訓練を行うなど災害時の周辺への影響を防止し、機能を維持する体制を整えております。それから、脱炭素化に関してでございますけれども、室蘭市はかねてより水素エネルギーの活用に取り組んでおります。また、この5月には産官学から成る室蘭脱炭素社会創造協議会を設立するなど、港湾を中心に次世代の国際エネルギー拠点を目指しております。洋上風力については、室蘭港に立地する企業で風力発電部材の生産実績がございますし、また、昨年、設立された民間企業、30社強を中心とした協議会が関連産業の誘致を目指す取組を進めております。室蘭港は、既存のエネルギー利用はもとより、日本の新たなエネルギー利用を支えていく役割を担っていききたいという方針を掲げてございます。

次のページをお願いします。室蘭港の目指す姿ということで、これまでの説明を総括した内容です。今回の改訂では、目標年次を令和10年代後半としてございます。

次のページをお願いします。今回の計画改訂の概要、全体像を示したものでございます。この後、順次御説明をまいります。

次のページをお願いします。製造業を支える物流機能の強化としての計画内容でございますが、製鉄所と製鋼所の中間に位置する御崎地区において、公共埠頭を計画し、基幹産業の物流の効率化を図るものでございます。左側の図面ですが、製鉄所では、ピーク時には鉄鋼製品の野積場と出荷を行う埠頭が不足して、ほかの埠頭へ横持ちをしている実態がございます。また、製鋼所から出荷するクラッド鋼管は、横持ちの発生とともに横持ち先の水深不足で、船舶が喫水調整を余儀なくされるなど、非効率が生じております。また、写真左上の祝津絵鞆地区はクルーズ利用環境を向上させるという中で、現在、石炭を取り扱っており、粉じんの発生が課題となっております。

これらの課題の解決のため、御崎地区の埠頭間を埋立て、11ヘクタールの用地を造成し、水深12メートルの岸壁を位置づけ、3か所からの貨物を集約することで産業関連の物流効率化により、立地企業の競争力強化に寄与するものです。なお、水深12メートルは鉄鋼製品の輸出に用いられる最大3万トンの船舶に対応したものとなっております。また、大規模災害時の緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁として計画しており、荷さばき地や輸送路の確保体制も確認しているところです。

次のページをお願いします。産業空間の確保、物流機能の強化案といたしまして、くし形の旧式の埠頭である築地地区の再編を計画し、輸入米や化学肥料、金属くずなどの物流の効率化を図るものでございます。左側の図面ですが、築地地区では、輸出入に用いられる船舶

が水深不足で喫水調整を余儀なくされるという課題や、くし形形状であり、かつ岸壁直背後に上屋があり、荷さばき地が狭隘で、荷役の非効率が生じています。また、金属くずが港内複数地区に分かれて取り扱われているという状況もございます。

これらの課題の解決のため、築地地区では、岸壁直背後の老朽上屋の荷さばき地への転換とともに、埠頭間を埋立て、老朽岸壁の解消と、4ヘクタールの用地の造成、水深12メートルの岸壁を位置づけて船舶の喫水調整を解消するなど、埠頭の再編と物流機能の強化を図るものでございます。

次のページをお願いします。新たな需要への対応として、本輪西地区に新たな埠頭を計画いたします。昨年、運転を開始した7万キロワット級のバイオマス発電所の燃料であるパームヤシ殻、PKSの輸入が年間35万トンございますが、水深9.5メートルの岸壁に対して、船舶の大型化で満載ができないということで、喫水調整を強いられている状況がございまして、11メートル岸壁を有する埠頭を計画いたします。また、背後で搬出される原木がヤード不足のため、近隣港へ陸送しており、これらの取扱いが可能になることで輸送の効率化が可能となります。

次のページをお願いします。にぎわい、交流の関係でございまして、左側の写真の祝津絵鞆地区では、世界最大級の22万トン級のクルーズ船の寄港に対応できるよう、バス等の駐車場や遊歩道を計画して、クルーズ乗客の受入れ環境を向上させます。背後の緑地は、地域の新たなにぎわいづくりの核として活用を図る方向ですが、まとまった面積を持つ地でございます。また、新たな活用ニーズが生じた際には見直しも視野に入れてまいります。右側の図面ですが、入江地区は市街地中心部と近接しており、土地利用計画の変更により、港と町をつなぐ交流拠点となる施設等の立地を促進します。

次のページをお願いします。室蘭港における新エネルギーへの取組に関しましては、崎守地区、陣屋地区を視野に入れております。崎守地区は最も深い公共埠頭にあることを生かしまして、洋上風力の建設に関連した活用などを想定してございます。また、陣屋地区では既存ストックを生かし、水素エネルギーの活用も視野に検討する動きがございまして、これらを踏まえて、両地区について、利用形態の見直しの検討が必要な区域を設定しまして、要望など、今後の動向を踏まえ、官民協議等を通じ、利用の在り方を検討いたします。

次のページをお願いします。5月31日に開催いたしました、地方港湾審議会における主な議論を紹介しております。脱炭素や船舶大型化への対応を評価する意見とともに、新たな利用の促進に際しては、既存の利用者に対する配慮を行うよう求める意見があったところ

でございます。

私からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】　　続きまして、事務局から御説明をいたします。

資料14ページを御覧ください。今回の計画の、国としての受け止めという視点で御説明したいと思っております。

まず、日本の鉄鋼業における室蘭の位置づけについてでございますけれども、資料左側に示しておりますが、日本の鉄鋼業界は、この数年間で国内の高炉25基のうち、6基を休止するなど、合理化を進展させてきました。関東以北で唯一高炉を有する室蘭製鉄所において、先ほど港湾管理者様からもございましたけれども、20年ぶりの高炉の大改修が行われたというところでございます。こういったことから、引き続き、日本の鉄鋼生産における拠点であり続けると考えております。また、各メーカーが製鉄所の機能分担を進める中で、室蘭製鉄所は特殊鋼、棒鋼や線材の製造に特化させていく計画となっております。現状においても、特殊鋼の輸出については、室蘭製鉄所が全国の4分の1以上を担っているところでございます。

次のページをお願いします。室蘭港で製造される特殊鋼の重要性についてでございます。資料左側に記載しておりますけれども、室蘭港で製造される特殊鋼は、自動車のエンジンや足回りなどに使われる重要部品向けに供給され、日本の基幹産業である自動車産業を支えております。また、右側に示しておりますけれども、低燃費自動車や高効率発電設備などのCO<sub>2</sub>削減に貢献する製品を製作する上でも、特殊鋼は不可欠なパーツとなっております。こういったことから日本の基幹産業を支える、あるいは今後のCO<sub>2</sub>削減への貢献という点でも、室蘭港は引き続き重要な拠点であり続けると考えております。

次のページをお願いします。最後に基本方針との関係についてでございます。資料左側に、港湾の基本方針の関係部分を抜粋し、右に今回計画での主な対応を整理してございます。まず、我が国及び地域の基幹産業、地場産業を支える港湾機能の強化と港湾空間の形成という2点についてでございますが、今回の計画においては、地域の基幹産業である鉄鋼業やリサイクル産業、バイオマス発電などに関する港湾物流機能の強化が計画内容となっております。次に、観光振興及びにぎわい創出に資する港湾空間の利活用という点についてでございますけれども、大型クルーズ船寄港への対応や、にぎわい空間の創出が計画内容に盛り込まれているところでございます。最後に、災害から国民の生命、財産を守り、社会経済活動を維持する港湾輸送体系の構築という点についてでございますけれども、今回計画の中で、

耐震強化岸壁などの位置づけを通じて、防災機能の強化などが盛り込まれているところがございます。

以上のような点から、今回の計画は港湾の基本方針に沿った計画内容となっていると考えているところでございます。

以上で、私からの説明を終わります。

**【分科会長】** ありがとうございます。

ただいま説明のありました室蘭港の港湾計画につきまして、御質問ございましたら、御意見をお願いいたします。よろしく申し上げます。

**【委員】** どうも御説明ありがとうございました。

3つほど聞いてよろしいですか。1つ目は、2018年にフェリーが新たに就航したところは八戸航路だと思うのですが、これに関して特に何もコメントされていませんでしたが、どんな状態ですか。今はちょうど、モーダルシフトはコロナの関係であまり今は話題に上っていませんが、モーダルシフトの関係でどうなっているのかというのは気になったので、その状況が分かれば教えてください。

2点目は今の製鉄関係のところでは要求されているスペックですが、12メートルと聞いて、昔の基準でいうとパナマックスぐらいでこれは行けるのかと、率直に思った次第です。随分小さいように思いますが、今はこれぐらいが適正で、将来的にもこれぐらいが適正と一応地元で思われているのでしょうか。先程の、製鉄に力入れます、といった点はどうなっているのか気になりました。ちなみに、そちらのバルカーが付けるところも16メートルぐらいなので、それほど深くないというのが気になる、というのが2点目です。

それから3点目は、バイオマス発電をこちらでも検討されていますが、僕が知っているだけで、北海道だけであと2か所はあるはずですが。紋別と石狩にもたしかあったのではないかと思います。どの港も同じような方向でやっているの、それは燃料的に大丈夫ですかというのが3点目です。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

**【港湾計画審査官】** 私のほうからお答えいたしますので、補足ありましたら港湾管理者さんの方からお願いいたします。

まず、1点目のフェリー関係ですけれども、当初、室蘭から宮古に向けてフェリーが就航したということで、途中で八戸の寄港が始まったと認識しております。今のところは、宮古

寄港のところが中止になってしまっていて、現在、室蘭と八戸の間で運行されていると認識しております。

それから、2点目の製鉄関係のスペックの件ですけれども、非常に大型の船も使われているところではありますが、少し確認したところ、特に製品の出荷に関しては、現在使われております専用での岸壁についても、一番大きいもので12メートルの岸壁で製品が出されております。また、国内向けについては、もう少し小さい船でも出されているということですので、鉄鋼の製品の輸送ということに関して言えば、今回の12メートルという深さは妥当なのかと、企業ヒアリングからも確認されているものと考えております。あとはバイオマスにつきましても、既存で寄港している船のスペックなども参考にしながら、十分な深さということで今回、11メートルで想定しているということでございます。

それから、最後のバイオマス発電の今後の見通しということですが、こちらについては、私どもは委員御指摘のとおり、いろいろな議論があるということは伺っております。バイオマス発電をこれから伸ばしていこうという動きもある一方で、その調達については、将来的にもしっかりと確認していかなければいけないといういろいろな面からの御意見が今、存在していると認識をしておりますので、我々としても、こういった案件が出てくるたびに、そのときの状況を確認しながら検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** 港湾管理者さんのほうで補足されることがもしございましたら、お願いします。

**【港湾管理者（室蘭市）】** 室蘭市でございます。少し補足をさせていただきます。

フェリー航路に関しましては、モーダルシフトということで、今、八戸航路でございますけれども、北海道と本州というのはなかなかルートがなく、海上物流を使っていくという中で、例えば、今年の冬の大雪のときなどに、この航路にたくさんのトラックが乗りまして、北海道、本州の物流を維持したとか、そういった効果も見られてきているところがございます。

それから、製鉄のほうの要求スペックの件で、バルク船が入る岸壁が16.5メートルで十分なのかということに関しましては、石炭などは1港目として寄港するものが多くございますけれども、鉄鉱石は、ほかの南の製鉄所で一度降ろしてから2港目として寄港するといった形で入るような状況でございますので、現在の水深で十分であるということで確認をさせていただきます。

それから、3点目のバイオマス発電に関しまして、PKSについては、昨年から稼働を始めている発電所があり、既に稼働が始まっている状況でございます。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。そのほか御質問と御意見ございませんでしょうか。よろしくをお願いします。

**【委員】** ありがとうございます。それでは、質問させていただきます。

洋上風力発電の拠点港の構築に向けて、今後産業の集積や研究機関を誘致することを踏まえますと、広大な用地が必要になると思われま。計画として、崎守地区の活用を視野に入れていらっしゃるということですが、当面は洋上風力発電関連の用地の確保に問題はなかと考えてよいのでしょうか。

それから、先ほどPKSについてご説明いただきましたがPKSのニーズが高まる中、マレーシアやインドネシアに大きく輸入を依存していますが、一方コロナ禍でPKSの輸入が大きく減っているという話も伝えられるところです。FITの買取り価格は、PKS（木質バイオマス一般木材）は建築資材廃棄物に比べると11円ほど高いこともありますので、実際にPKSの輸入が滞ってしまいますと、収入が大幅にダウンしてしまうことが懸念されます。これについては質問ではありませんが、ぜひ事務局、また自治体には、その辺り気をつけて見ていただきたいと思ひます。

以上です。質問は1点です。前半、お願いいたします。

**【分科会長】** では、港湾管理者さんの方、よろしくをお願いします。

**【港湾管理者（室蘭市）】** 港湾管理者でございます。風力発電に関する用地の確保ということでございます。

私どものほうは、いわゆる秋田港などもありますので、拠点港というような状況に今、なっているわけではなく、地域のいろいろな工業の集積や、そういったものを活用した何か新たな産業であるとか、もしくは大きな船も入れるという利点も生かし、拠点港を補完する機能といったところから始めていきたいと思ひております。当面につきましては、崎守地区ということと考えてございますが、御指摘のとおり、面積が十分なのかということろは課題に思ひてございまして、別の部分の地区も含めて、幅広に可能性は検討していきたいと思ひております。

2点目のPKSのことに関しましては、御指摘ありがとうございます。十分注意をして進めてまいりたいと思ひます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかにございますか。特にないようです  
で、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。室蘭港。「国土交通大臣に提出された室蘭港の港湾計画については、  
適当である。」という答申で御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。

御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。  
ありがとうございました。

それでは、室蘭港の審議はこれで終了いたします。北海道開発局港湾計画課長、  
室蘭市副市長、ありがとうございました。

【港湾管理者（室蘭市）】 ありがとうございます。

【分科会長】 続きまして、境港の港湾計画改訂の審議を行います。

本日は中国地方整備局港湾空港部長と、港湾管理者である境港管理組合事務局長に  
オンライン参加していただいております。お二方に一言御挨拶をいただきたいと思  
います。まず、中国地方整備局港湾空港部長お願いします。

【中国地方整備局】 中国地方整備局港湾空港部長でございます。よろしくお願  
いいたします。

【分科会長】 続きまして、境港管理組合事務局長お願いします。

【港湾管理者（境港管理組合）】 境港管理組合事務局長です。よろしくお願  
いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

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】 それでは、境港の港湾計画の改訂内容につきまして、  
港湾管理者様より御説明をお願いいたします。

【港湾管理者（境港管理組合）】 それでは、まず1ページ目を御覧ください。

境港港湾計画の改訂についてでございます。境港は鳥取県と島根県の両県にまたが  
っており、その背後は境港中心に東西約60キロから70キロ、南側に約70  
キロに及びます。コンテナにつきましては、国際海上コンテナの日本海側の  
拠点港に位置づけられ、釜山港や上海港に向けて、週6便が運航され、  
取扱量も年々増えております。特に韓国航路は、昨年はコロナ禍で減少  
しておりますが、2010年から10年間で約7割増加しております。また、  
近年クルーズ船の寄港回数が増加し、一昨年には53回寄港しております。  
外国クルー

ズ船の日本海側拠点港としての役割が高まってきております。また、2019年にはレーザー級セーリングの世界大会が開催され、にぎわいの拠点としても役割を担っております。このように境港は北東アジアの地理的優位性を生かし、北東アジアゲートウェイとして、山陰地域の海上物流、国際交流の役割を担っております。

2 ページ目をお願いします。

境港が担う役割としては、地域の主力の産業である農林水産業に関連する新築用合板でも全国シェアが高い企業をはじめとする工業団地、紙材料を輸入している製紙会社などの企業活動を支えています。背後圏域である鳥取県中部から島根県出雲地域までの企業が境港を利用した貿易を行っており、地域産業を支える物流拠点としての役割を担っています。

また、バイオマス発電事業者2社が境港での燃料調達を行うということとして進出し、2022年に稼働予定となっております。さらに、RPF燃料や廃タイヤチップなどの廃棄物エネルギー燃料製造、木くずチップ製造などのリサイクル産業が集積し、2011年にリサイクルポートに指定され、静脈物流の拠点としての役割を担っています。

3 ページ目をお願いします。境港のある境港市は古くから漁業の町として栄えており、2019年の水揚げ量は全国第7位の8万5,000トン、水揚げ金額は全国第5位の211億円で、日本海側で最も漁獲量の多い漁港となっております。主な魚種としては、アジ、サバ、イワシ類、ベニズワイガニのほか、6月から7月にかけて水揚げされる生マグロは漁獲量日本一です。中国、韓国等の海外への輸出も視野に入れ、境港に隣接したエリアを高度衛生管理型市場として整備中で、2023年に完成予定です。

4 ページ目をお願いします。境港では、クルーズ船等を受け入れる施設として、境夢みなとターミナルを昨年供用したところです。クルーズ客船の寄港数はグラフに示すとおり、2017年に過去最高の61回で、大型クルーズ船の寄港に伴い、旅客数は約6万人を超えている状況です。このターミナルを核として、地域の産業施設や夢みなとタワーなどの集客施設、レーザー級セーリング世界大会を開催した公共マリーナなどのレジャー施設、さらに近接した、米子鬼太郎空港と連携させることにより、交流、にぎわいの拠点として位置づけています。今年秋にはSea級グルメ全国大会を開催するよう調整しているところです。その大会に向け、昨年から地元関係者が独自のグルメを開発しているところです。

5 ページ目をお願いします。港湾計画改訂に向けた考え方として、境港が担っている役割には、合板や製紙製造等の地域の主要産業の海上物流拠点、山陰地方のコンテナ物流拠点に加え、金属くずや廃プラの静脈物流拠点があります。また、クルーズでは境港背後に200

3年から庭園ランキング日本一を続けている美術館や妖怪をテーマにした水木しげるロードなど、著名な観光施設があることから日本海側の有数な寄港地であり、国内はもとより、海外からのお客様が訪れる山陰地方随一のにぎわいの拠点もあります。

その境港周辺、山陰地方の地域産業の発展、振興に向けた戦略としては、1つ目に、海上輸送機能及びコンテナやROROなどの内貿ユニットロードの取扱い機能を強化します。2つ目に、再生可能エネルギー燃料や循環資源の効率的な海上輸送、RORO輸送の実現を目指します。3つ目に、交流観光の拠点の形成の観点から、世界最大級のクルーズ船や国内フェリーの再就航に向け、併せて港を核とした、にぎわいづくりも推進します。4つ目に、災害に強い港づくりの観点から、激甚化する災害に対応した港湾の強靱化を図ります。

次に6ページ目をお願いします。港湾計画改訂の概要です。目標年次は2030年半ばとしております。図面の右側の外港昭和南地区において、水深12メートル、延長230メートルの新規岸壁及び埠頭用地を計画します。これにより、再生可能エネルギーの導入推進や資源循環の維持、合板等の農林水産品の輸出拡大につなげていくものです。その左側の、同じく昭和南地区と中野地区では、原木取扱機能を集約させ、物流の効率化を図ります。後ほど配置等の詳細な説明をさせていただきます。さらに、図面の左側の江島地区では、水深9メートルの既存岸壁を250メートルに延伸します。これらにより、地域の主力産業である合板企業の増産体制や原木輸送の効率化につなげていくものです。

図面の下側のほうの外港竹内南地区では、大型クルーズ船等の寄港に向け、既存岸壁を水深10.5メートルに増深して、延長を430メートルに延伸します。これにより、世界最大級の大型クルーズ船の寄港及び内航ユニットロード就航につなげていきます。さらに下側に示す公共マリーナでは、係留施設や防波堤を整備します。これにより、水辺を核としたにぎわいづくりにつなげていくものです。

7ページ目をお願いします。先ほど説明した外港昭和南地区及び中野地区における埠頭再編について説明させていただきます。現状では、左側の水深12メートル岸壁で原木を、中央の水深10メートルと13メートル岸壁でチップ、原木、金属くず等、右側の水深14メートル岸壁でコンテナを取り扱っています。新たな取扱い貨物であるバイオマス発電用燃料の貨物船は、減載による喫水調整を行うこととしており、この非効率的な物流を解消するために、図面の右側に、将来的に大型化するコンテナ船に対応できる水深12メートルの新規岸壁を整備すること、原木を左側の水深12メートルの既存岸壁に集約すること、こういったことで中央の水深10メートルから14メートルの既存岸壁を有効に利用すること

ができ、物流の効率化を図ることです。

8 ページ目をお願いします。今年3月に開催した境港地方港湾審議会における主な議論について説明します。港湾整備の観点から、来年度からバイオマス発電所関連貨物の取扱いに当たり、発電所の公害問題や荷役形態のリスクアセスメントを検討したほうがよいという意見をいただきました。発電所の公害問題については、大気質への影響等を加味した環境影響評価を行っており、影響は軽微であること、また、荷役形態によるリスクアセスメントについては、コンテナが津波で流出したり、緊急物資の受入れに支障にならないように、コンテナの避難先をあらかじめ定めておく等の利用者との協議、調整を行うこととして回答しました。

次に、土地利用計画の変更については、昭和北地区で埠頭用地を港湾関連用地に変更する理由について質問されました。変更する理由は、上屋が老朽化しており、民間による上屋の建設や埠頭用地の民間貸出しを視野に入れて、用途変更するものと回答しております。

最後に、境港のにぎわいについて、クルーズ受入れ施設である境夢みなとタワーに、公共マリーナである竹内南地区をバイエリアとして、アミューズメントな地域として管理してほしいとの要望をいただきました。このターミナルから日本海沿いに約20キロ南側の米子市皆生温泉までのサイクリングロードの活用、この地域の商業施設や夢みなとタワーなどの集客施設等と連携し、にぎわいづくりを推進していくこととして回答しました。

私からの説明は以上でございます。

**【港湾計画審査官】** 続きまして、事務局から説明いたします。

農林水産物・食品の輸出促進に向けた方針ということでございますけれども、今後、国として農林水産物・食品の輸出を拡大していく方針となっている中、国土交通省といたしましても、農林水産省と連携して産直港湾などの施策を通じ、農林水産物の輸出促進に向けて港湾サイドからの支援に取り組んでいるところでございます。また、中国地方のブロックといたしましても、中国地方整備局を中心に中国地方木材輸出促進検討会を設置し、中国地方からの林産品等の輸出促進に取り組むこととしております。

次のページをお願いします。そういった中での境港における取組についてということでございますけれども、今回の計画改訂につきましては、地域の主力産業である農林水産業の活性化、それから輸出促進の取組を重視した計画になってございます。それから、木材産業につきましては、原木輸入、移入の集約による調達の効率化、合板等の製品輸出促進に向けた埠頭用地の拡張などが計画されているところでございます。さらに、水産業につきまして

は港湾直背後での総合物流ターミナルや高度衛生管理型市場の整備などと連携した水産品輸出に係る物流機能強化が計画されているところでございます。このような取組は、農林水産物の輸出拡大という国の方針にも沿っているものではないかと考えているところでございます。

次のページをお願いします。基本方針との関係ということでございますけれども、左下、まず、1点目ですけれども、我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成ということでございます。今回の計画につきましては、先ほど御説明のありました農林水産品の輸出促進のほか、金属くずやバイオマス燃料の取扱いを通じて、地域産業を支えるという内容となっております。また、境港は山陰地域の海上輸送拠点という役割も担っておりまして、そういった機能が確保されるといった計画内容になってございます。

次に、柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携ということでございますけれども、今回、計画の中で民間企業と連携しながら既存施設を有効活用し、原木の輸入などを効率化するという計画内容になってございます。また、観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用という点でございますけれども、大型クルーズ船の受入れを可能とする岸壁の機能強化といった点が今回の計画内容に盛り込まれているところでございます。

最後に、国民の安全、安心を支える港湾機能、海上輸送機能の確保についてでございますけれども、緊急物資、それから幹線貨物の輸送を担う耐震強化岸壁が今回の計画に位置づけられているところでございます。

こういった点から、今回の計画は港湾の基本方針に沿った内容となっているものであると考えているところでございます。

私からの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。ただいまの説明のありました境港の港湾計画につきまして、御質問等ありますでしょうか。お願いします。

**【委員】** 耐震強化岸壁のところの話で、7ページ目で御説明いただいたところですが、今回、10メートルの岸壁だけ耐震強化岸壁にされると。それから、この地区での水深の並びを見ると、鉄くずの前のところが7.5メートルで、その次に原木の前が10メートル、ペレットの前が13メートル、その次が14メートルで、12メートルと、なぜいろいろな水深があるような状況です。なぜ10メートルだけを耐震強化岸壁にするのかということが1点です。また、前の計画から比べても背後地の使い方は変わってきていますが、

将来的なことも考えると、この辺りの部分の水深をある程度、7.5メートルとかは残しておくことが必要なのだろうか、と思います。また、新しくコンテナ船を置かれるところは12メートルに止められる計画をされていますが、こういった飛び飛びの水深を1つのところに並べておくことに何か意味があるかということと、10メートルのところだけを耐震強化されるというのが理解しにくいのですが、その2点を教えていただけるとありがたいです。

【分科会長】 これはどちらからお答えしますか。

【港湾計画審査官】 まず、私のほうから回答いたします。補足がありましたら、港湾管理者の方、お願いします。

まず、なぜ10メートルのところ耐震岸壁なのかという点でございますけれども、現状で、すぐ左側でございます、水深7.5メートルの岸壁が耐震岸壁という形で整備されておりまして、既にこのエリアが災害時の緊急物資の輸送という点での対象と位置づけられていると伺っております。そういった中で、昨今の緊急物資の輸送、それから災害支援の実績を鑑みますと、7.5メートルの水深よりさらに水深と延長が必要な大型の船舶による支援が行われていると伺っております。そういったことから隣の7.5メートルに続く10メートルの岸壁の部分が今回、耐震強化岸壁として位置づけられていると理解しています。

それから、水深の部分ですが、こちらにつきましては、背後に蔵置する貨物、それから扱う貨物、それに対してどういった船型でそれが運ばれてくるかということをご勘案しながら、この水深を位置づけているところでございます。したがって、今回、一番沖に新規に計画いたしますコンテナの岸壁につきましても、コンテナ岸壁が現状、中国、韓国航路が寄港しているといった中で、中国韓国航路に今後、投入されていくであろうという船舶船型を考えていったときに、水深としては12メートルが妥当であろうということで、今回、その部分を計画させていただいているというところでございます。

補足がございましたら、港湾管理者の方、よろしく願いいたします。

【分科会長】 港湾管理者さん、補足はありますか。

【港湾管理者（境港管理組合）】 耐震岸壁につきましては、先ほど説明いただいたように、ある程度、輸送船として想定している船、こういったものを想定して、10メートルが妥当だと考えているところでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 結構です。それは緊急物資輸送という観点ではそのとおりだと思うのです。た

だ、港湾機能維持という観点から見たときに、港湾の主要な機能が何かと考えたときに、10メートルで十分かどうかというのは、将来的な課題としてあるのかもしれないと思った次第です。

フレキシビリティと言いますか、将来の利用可能性も考えたりしますと、意外ともう少し深いところまで、耐震補強というのは将来可能性としてあるのかもしれないので、今回の計画では結構ですが、また検討いただければと思います。

以上です。

**【分科会長】** 引き続いて、お願いします。

**【委員】** 2点だけお聞きしたいのですが、1つ目は、あえて北海道のときは聞かなかったのですが、これはフェリーじゃなくてクルーズ船に力を入れますということは分かるのですが、冬の4か月間はどうかされるのでしょうか、ということです。冬の日本海はすごいですが、クルーズ船は来るのでしょうか。来なかったらその間、どうされるのですかというのが、まず1点目。

それから2つ目は、これは整備局さんにお聞きする話になるかと思うのですが、境港は、日本海側で、中国地整管轄で多分ほぼ唯一、開いている港じゃないかと思えます。浜田港がありますがついたり消えたりしているので、事実上博多から舞鶴までの間で、唯一ある港はここだけなのでということが考えられます。ただ、日本海側の中国地方生産の港の機能としては、境港にほぼ集中的に今後おやりになるのかなと見えるのですが、その点に関してはどうかという2点です。

以上です。

**【分科会長】** 最初の点、お願いします。

**【港湾計画審査官】** 1点目、私のほうから答えます。補足ありましたら管理者さんお願いします。冬の4か月、委員御指摘のとおり、日本海側は非常に荒れているということでございまして、これまでのクルーズ船の寄港の実績においても、冬の期間は基本的には寄港がないと伺っております。

一方で、背後にあります、昨年オープンしました夢みなとターミナルでありますとか、マリーナでありますとか、そのエリア自体はにぎわい空間ということで活用できるという状況にあります。寄港できる間はクルーズ船の寄港を中心に活性化し、それ以外の期間は背後のエリアの中で、港湾空間のにぎわいの活性化を図っていく、そういった形になろうかと考えております。

【分科会長】 港湾管理組合さん、何か補足事項はありますか。よろしいですか。

【港湾管理者（境港管理組合）】 クルーズ船の着くターミナルにつきましては、昨年から民間の指定管理者を導入しまして、地域のにぎわいづくりについて取組をしております。また、さらに周辺の観光施設や集客施設、こういったものを入れて、にぎわいづくり検討会という組織も立ち上げております。なかなかコロナの状況で目立った活動はまだまだなのですが、将来的にもっと幅広な、お客様をたくさん呼び込めるようなことを年間通じてやっていきたいと、クルーズのない冬場も含めて、そういった取組を強化していきたいと考えています。

【分科会長】 引き続き、手を挙げられましたけれども、よろしく申し上げます。

【中国地方整備局】 中国地方整備局でございます。

山陰地方における整備の重点化という御指摘、御質問かと思えます。私ども、中国地域の港湾の将来像というものについて、昨年度、2月に中長期構想というのを策定させていただいております。その中で、港ごとの特性を踏まえて、こういったところに重点を置いて取り組んでいこうかというところは整理をさせていただいております。山陰側でいきますと、境港につきましては、RORO船が主な話になると思えます。また、トラックドライバー不足に対するモーダルシフトのための対応でありますとか、あるいはアジア方面への海上物流ネットワーク、こういったものに境港については中心的に取り組んでいくということを整理させていただいております。

お答えになっているかどうか分かりませんが、地域の特性に応じた取組を進めてまいりたいと思っております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。引き続き、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。10ページ目を拝見したところ、農林水産物の輸出促進に取り組まれるということで、原木の輸移入を集約し、効率化するというお話なのですが、これを拝見すると、依然として外港側と江島側とにそれぞれ原木の輸移入をする港があって横持ちをするという、一見すると非効率に見える構造になっています。私は現地のことがよくわからないので、現地の状況を教えていただきたいです。なぜこのような2つに分かれた非効率な原木の取扱いが依然として前提とされる計画なのでしょう。

【分科会長】 これは境港管理組合さんにお聞きしましょうか。

【港湾管理者（境港管理組合）】 境港管理組合です。

まずは江島地区につきましては、図面で見ただけだと分かりますが、境水道、いわゆ

る島根半島と境の都市側、この間が境水道ということです。航路がマイナス9メートルの水深しかありません。また、幅も非常に狭いというところで、大きな船が入れないというのが現状です。そういう制約を受けております。今回、港湾計画の改訂をして、マイナス9メートルの岸壁の延長を若干延ばしますが、航行安全を通して、より大きな船を喫水調整しながら入れたいとは考えておりますが、基本的には、委員おっしゃられるように、岸壁のもう少し近くに荷揚げしたいというのが本来の姿です。

ですので、江島地区については、今よりも大きな船で直接、荷揚げができるようにします。それから、外江地区につきましては、同じように陸上輸送せざるを得ないということがありますが、今回、民間のほうで専用バースといったものも、水深は浅いですが、そういったものも考えて、物流の効率化を図っていくように考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。予定の時間になっていますが、あとお二人から手が挙がっております。まず、よろしく申し上げます。簡潔に申し上げます。

【委員】 資料の10ページに、「土地利用を見直し、低温倉庫も含めた総合物流ターミナルの整備を検討しており」と示されていますが、脱炭素化を港湾で図る上では、冷蔵設備の冷媒が大変気になるところです。近年では自然冷媒など、より温暖化係数の低い冷媒の活用が広がってきていますが、事務局として冷媒の種類について推奨されていらっしゃるのでしょうか。その点、お聞きしたいと思います。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 こちらの物流ターミナルの冷媒についてですけども、今、現時点で私の手元に、このターミナルでどういった冷媒が考えられているかというところが、情報がありませんので、後ほど個別に御連絡させていただければと思います。申し訳ございません。

【委員】 承知しました。ありがとうございました。

【分科会長】 申し上げます。

【理事】 10ページの総合物流ターミナルの件ですけれども、恐らく農林水産省との連携での輸出促進という観点での計画かと思うのですが、総合物流ターミナルの整備のやり方というか民間だけの検討なのか、それとも行政も関わった、かなり規模の大きな物流ターミナルの検討なのかということをお教えいただきたいことが1点。それで、あとは、そこで連携すると、漁港側での「高度衛生管理型市場とも連携して」と書かれてありますが、どんな連携なのかという辺りを教えていただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 御質問ですが。

【港湾計画審査官】 私のほうから回答いたします。まず、総合物流ターミナルということですが、こちらについては、もともとこちらに老朽化した上屋などがあったということで、その今後の代替として、こういった総合的なターミナルを検討されているというところでございます。主体については、民間の方の力もイメージしながらということで、これから具体的に検討されるのではないかと思いますけれども、そちらの部分について、もし補足ありましたら港湾管理者の方から補足をお願いします。

それから、高度衛生管理型市場との連携ということですが、こちらの総合物流ターミナルについても、そういった水産品などの輸出を見越した低温倉庫なども機能として考えています。片や高度衛生管理型市場については、既に整備が進んでいる中で、そういった低温室、冷蔵室の配置というものについて、具体的に整備が進められているということですが、そういった水産品の輸出という観点から申し上げますと、この2施設が連携して、今後の地元の水産業を支えていくという機能を発揮するということかと考えております。

以上です。

【分科会長】 港湾管理者さんのほうから補足がもしありましたら、お願いします。

【港湾管理者（境港管理組合）】 境港管理組合です。検討状況につきましては、施設の総合物流ターミナルの運営についての検討状況につきましては、まだこれからというところで、まず土地の問題、それから運営方法、施設の建設、こういったものを民間含め、行政も含め、こういった形の役割分担をするかということから検討していきたいと考えております。

2点目の漁港との連携につきましては、もともと高度衛生管理型市場の目標の中に、まず、衛生管理という面と、それから輸出促進という2点もあります。今後、実際に水産業の方と、こういった形で円滑な輸出ができるかということもこれから話を進めていきたいと思っております。水産業の方としては、いろいろな形で輸出をトライしていきたいとは伺っているところです。

【分科会長】 いろいろ御質問、御意見ありがとうございました。時間が来たようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。境港。「国土交通大臣に提出された境港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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。御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、境港の審議はこれで終了いたします。中国地方整備局港湾空港部長、境港管理組合事務局長、ありがとうございました。

【港湾管理者（境港管理組合）】 ありがとうございます。

【中国地方整備局】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、次に港湾計画一部変更案件の審議に移ります。事務局から説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは、堺泉北港の港湾計画の一部変更について、説明させていただきます。

資料1 ページを御覧ください。まず、今回の計画の変更の概要ですけれども、基幹的広域防災拠点の機能強化に向けてオープンスペースを確保するため、緑地を拡張するというものがございます。

資料2 ページをお願いします。資料左側、赤囲みの中ですけれども、その中のオレンジの点線で囲まれた部分が基幹的広域防災拠点でございます。昨今の災害支援活動におきましては、発災当初の緊急物資輸送の支援に加え、迅速な応急復旧の重要性が増してきているところでございます。このようなことから、大規模災害発生時に応急復旧に必要な重機などの資機材などを増築できるスペースを確保していきたいということでございまして、今回の変更の中で、土地利用計画を変更していく、それから既定計画に位置づけられているマリナー計画を削除して、オープンスペース等を確保していくという計画内容となっております。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま御説明のありました、堺泉北港の港湾計画について、御質問ございましたらよろしくをお願いします。御質問ございませんか。

特にないようですので、答申案についてお諮りします。

答申。「国土交通大臣に提出された堺泉北港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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。御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、港湾計画についての審議は、これで終了いたします。

それでは、次に特定港湾施設整備事業基本計画の審議に移ります。事務局から説明をお願いします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。

令和3年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について説明いたします。

本件は、港湾整備促進法におきまして、国土交通大臣は会計年度ごとに交通政策審議会の議を経て、その基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならないとされております。この規定に基づきまして、本日の港湾分科会にて審議をいただくものです。資料2、これが基本計画（案）でありまして、施設ごとに数量、事業費、港名等が取りまとめられております。

本基本計画（案）の概要につきましては、参考資料2-1で説明をさせていただきます。

まず、1ページをお開きください。最初に、港湾整備の枠組みと概要について説明します。港湾整備は、国土交通大臣が定める基本計画に適合した港湾計画に基づいて実施されます。左側の青線の囲いは港湾法に基づき、実施される港湾整備事業です。岸壁や防波堤など、国費の充当が行われる事業で、国や港湾管理者が実施をします。一方で、右側の赤線の囲いが本日、審議いただく特定港湾施設整備事業です。港湾管理者が起債事業として、自ら資金を調達して実施する事業であります。この事業は、埠頭用地や荷役機械など、収益が見込まれる事業であるため国費の充当は行われませんが、港湾管理者にとって大規模な事業となることから、国による資金の融通、あっせんを行っております。

2ページを御覧ください。特定港湾施設整備事業で実施する事業は、赤で着色をした港湾機能施設整備事業と青で着色した臨海部土地造成事業に分かれています。赤の施設は、使用料収入で償還、青の施設は造成した土地の売却収入で償還を行う施設です。これらの施設が公共事業で整備を行った岸壁などと一体的に整備、利用されることにより、港湾の産業空間としての一体的な機能が確保されます。

3ページをお願いします。本事業の対象となる港湾は、全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び政令で定められた地方港湾、計206港が対象となります。本事業の対象となる主な施設と事業内容、港湾整備促進法の記載箇所は表のとおりでございます。

4ページをお開きください。基本計画の作成と資金融通等の手続について説明します。まず、①で港湾管理者から事業に関する資料の提出をいただき、国土交通省が②特定港湾施設整備基本計画を作成いたします。作成した基本計画の案について、本日、港湾分科会にお諮りし、その後、内閣の承認をいただいた上で財務省、総務省に対して、基本計画に基づいて

対象事業について資金の融通、あっせんを行います。また、政府は基本計画に基づき、財政融資資金を融通するよう努めなければならないとされているところです。

5ページをお開きください。基本計画を取りまとめるに当たり、個々の事業について、記載のとおり、要件の確認を行っております。具体的には、①港湾整備促進法に定められた対象工事であること、②各港の港湾計画と整合した事業であること、③岸壁などの港湾整備事業の実施と整合した事業であること、④事業実施に向けた調整が整っている事業であること、こういったことを確認いたします。なお、個々の事業に関する確認結果については、参考資料の2-2、これは表でまとめておりますけれども、そちらにて整理をしております。

6ページをお開きください。令和3年度の基本計画（案）では表のように、全国77港において、716億円の事業が計画されております。

7ページをお開きください。事業費の推移について取りまとめたものです。特定港湾施設整備事業費の総計についての推移は右上のグラフのとおりとなっております。近年は横ばいから微増で推移をしております。

8ページをお願いします。ここからは施設ごとに代表的な事例を幾つか紹介します。まず、那覇港における上屋の事例です。築造から50年以上が経過をした上屋2棟を1棟に集約、再整備するものです。

9ページをお開きください。新たな上屋は、内部の無柱化やコンテナ3段積みへの対応、出入口の拡張などにより、使用性が向上します。また、岸壁の直近に再整備することで、近接性を生かした効率的な荷役が可能となります。

次に、10ページをお願いします。愛媛県の今治港におけるコンテナターミナルの荷役機械の更新と延命化の事例です。

11ページをお願いします。ガントリークレーンが供用から24年が経過し、老朽化に伴う突発的な故障が頻発しているため、撤去、新設を行います。また、コンテナ荷役で補助的に使用しているジブクレーンについても供用から9年が経過しているため、延命化のための補修を実施いたします。以上により、荷役不能リスクの解消とライフサイクルコストの低減が図られます。

12ページをお願いします。四日市港における新たな埠頭用地の整備の事例です。

13ページをお願いします。北埠頭の既存コンテナターミナルに隣接して新たに水深14メートルのW81岸壁が直轄工事として採択されたことから、背後の埠頭用地約12ヘクタールの埋立てを実施するものでございます。事業実施により、北埠頭と南埠頭で分散し

ていたコンテナターミナルが北埠頭へ集約され、ターミナルの規模拡大による荷役効率の向上が図られます。また、コンテナターミナル移転後の南埠頭では、完成自動車輸送のための用地確保が可能となり、各埠頭の効率的な利用が可能となります。

14ページをお願いします。岡山県の水島港における臨海部土地造成事業の事例です。臨海工業地帯として高度に利用されており、企業が進出できる土地も限られていることから、沖合の埋立てによる新たな港の拠点づくりが進められています。

15ページでございますが、玉島ハーバーアイランドには水深12メートルのコンテナパースや完成自動車対応の岸壁に加え令和2年度にはバルク対応の水深12メートル岸壁が供用を開始するなど、港湾整備と一体となった用地造成が進められています。玉島ハーバーアイランドへの立地企業数は、昨年度末時点で32社と順調に立地が進んでいます。立地企業による設備投資、雇用の発生など、地域経済にも利益がもたらされているとともに、新たな物流拠点の形成により、港の活性化が図られているところでございます。

以上のような事例でございますが、今日、御審議いただきたいのは資料2ということで、その基本計画についてよろしくお願ひしたいと思ひます。

私からの説明は以上でございます。

**【分科会長】** ただいまの説明のありました、令和3年度特定港湾施設整備事業基本計画につきまして、御質問ございましたら発言をお願いいたします。挙手されています。お願いします。

**【委員】** 1つ質問があります。

6ページで、事業費は全部で700億と書いてあります。その中で既存のものを建て替えるもの、要は新たな付加価値がなくても建て直さなくてはいけないものと、新規で建てたりするものの二種類があると思ひます。既存のものの置き換えというのはお金だけ使うので投資が非常に厳しいと思ひますが、716億のうち、新しいものと置き換えしないとけないものの比率は大体どのくらいなのか、分かったら教えていただきたいと思ひます。

**【分科会長】** 御質問ですので、よろしくお願ひします。

**【産業港湾課長】** ありがとうございます。今、手元に具体的にいくらというのはないのですが、参考資料の2-2を御覧いただきますと、例えば、1ページ目の上屋というところを見ていただきまして、施設名というところに、括弧で改良ですとか新設というものが書いてございます。その多くは改良という形になっているのではないかとお願ひしております。荷役機械についても、同じく2ページ目でございますけれども、こちらにも新設、代替等、延命と

いろいろありますけれども、改良とか代替といったものが多いということかと思えます。

それから、あと、具体的な数字はありませんが、こちらのほうに個々のものを記載させていただきます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 よろしくをお願いします。

【理事】 事例として挙げていただいている那覇港の例で、例えば9ページの上屋の整備に関する事なのですが、完成イメージ図が載ってありまして、これは平屋建てになっていますが、例えばトラックとかコンテナから降ろすとか、あとトラックに積み込むとかということを見ると、例えば高床式ものにするとかということも、ニーズに応じた構造があるように思います。この場合は平屋式でいいという御判断だったと思うのですが、例えば高床式にするとか、あと、もう少し規模を考えるとかというのは、今後、検討していく中で設計とか変更していく可能性があると思うのですが、その辺は柔軟に起債事業の中で対応されていくのかどうかという辺りを教えていただけたらと思います。

以上です。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。那覇の事例におきましては、1号、2号という2つのものを集約して、さらに2号岸壁の近くに設置するというものでございまして、おおむね管理者さんのほうで、そういった計画が作られているものと承知しております。

詳細については、また検討はされると思いますが、概略検討と言うような方向性としては、こういった規模感でこういった事業費で作る、ということまでは決まっております。細かいところは、また今後の検討かと思えます。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【理事】 ありがとうございます。

【分科会長】 その他は手が挙がっておられないようですので、答申案について、お諮りしたいと思います。

答申。「令和3年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」については、適当である。」という答申で御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】 御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、令和3年度特定港湾施設整備事業基本計画についての審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。報告事項のカーボンニュートラルポートの形成について、事務局から説明をお願いします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。

カーボンニュートラルポート、以降はCNPと言わせていただきますが、その形成について、資料3にて説明をいたします。CNPの形成につきましては、前回、前々回の港湾分科会でも説明をさせていただいておりまして、本日は、前回からの新たな動きを中心に説明をさせていただきます。

まず、2ページを御覧ください。本年1月から3月にかけて、地方整備局が事務局となり、港湾管理者や関係企業と連携をして、全国の6地域、7港湾で先行的にCNP形成に向けた検討を行いました。様々な取組が提案されるとともに、各港関係のCO<sub>2</sub>排出量というものも右にありますけれども、推計をしておるところでございます。

次に、3ページ目から8ページ目にかけては、6地域のCNPの形成のイメージを掲載していますが、例えば、4ページを御覧いただきますと、横浜港、川崎港では、水素、燃料アンモニア等のサプライチェーンを構築いたしまして、パイプラインで港湾域内に広く輸送し、火力発電ですとかターミナルでの活用をしようとして、そういったことが検討されております。また、例えば7ページの神戸港につきましては、空港島に整備された水素輸入拠点を活用して水素発電や荷役機械等への水素燃料電池の導入、停泊中船舶への陸上電力供給への導入などが検討されております。

9ページを御覧ください。6地域、7港湾のCNP検討会の結果を踏まえまして、CNP形成の取組を全国に展開していくための指針として、CNP形成計画作成マニュアルを作成していく予定でございまして、4月に骨子を公表しております。特に、4ポツにありますように、計画策定対象は重要港湾以上の港湾を想定し、作成の主体は港湾管理者を考えております。また、対象自体は、港湾管理者が管理する公共ターミナルを基本としつつ、企業の専用ターミナルや立地企業等も対象に含めることを推奨したいと考えております。

次に、CNP形成の取組を取り巻く最近の動きについて、御説明します。

11ページをお願いします。これは去る4月16日の日米首脳会談におきまして、日米で世界の脱炭素化をリードしていく、これが確認をされたところですが、CNPについても協

力をすることが文書に盛り込まれております。今後、米国とこの分野での取組を進め、世界各国に展開していくことで世界の脱炭素化に貢献できるものと考えております。

12ページを御覧ください。2030年度に、2013年度比46%削減を表明しました際の菅総理の発言ですけれども、その中で、真ん中の下あたり、緑ですが、「経済と環境の好循環を生み出し、力強い成長を作り出していくことが重要」という発言があります。CNPの形成に当たりましたが、単に温室効果ガスを削減というだけを目指すのではなくて、経済成長、また、港湾・臨海部の再生といったことを意識しながら取組を進めていくことが重要であると考えております。

13ページを御覧ください。これはグリーン成長戦略といったものが昨年末に策定されて、つい先週の金曜日にそれが改訂されております。14の重要分野がありまして、CNPの形成については、その中の⑧物流・人流・土木インフラ産業に記載をされております。特に先日の6月18日のグリーン成長戦略の改訂におきましては、①、②、③の構成が一部変更になっております。また、②水素・燃料アンモニア産業において、CNPに係るものとしては、海外での積出港や国内での受入れ環境の整備に関する記述もあるところでございます。

14ページをお願いします。これは6月18日、これも先週の金曜日ですけれども、閣議決定をされました骨太の方針、それから成長戦略実行計画など、今、政府のこういった上位計画におきましてもカーボンニュートラルポートの形成というものが明記されています。

15ページを御覧ください。ここからは海外の港湾における取組、これを最近では調べてみましたので、幾つか御紹介をしたいと思います。まず、英国にありますTeesportというところの取組事例です。これも2020年9月に英国初の水素ハブに選定され、12月に長期ビジョンを公表し、それから2027年までにカーボンニュートラルな港湾運営を実現することが宣言されています。主な取組としては、倉庫への太陽光パネルの設置、水素ステーションの設置、荷役機械の電動化、二酸化炭素の回収、貯蔵といったものがございます。

16ページをお願いします。こちらはロッテルダム港におきましても、2020年5月に水素ビジョンが発表されました。特徴としては、2050年に水素の需要が2,000万トンになると推計しまして、そのうち1,800万トン船舶で輸入すると。また、港湾内にパイプラインを設置して、グリーン水素製造団地を形成しようとしているところです。これにより、同港の北西ヨーロッパにおける重要なエネルギー港湾としての地位を維持しよう

としているところです。

17ページを御覧ください。こちらはアントワープ港においても、CCUSや陸上電力供給など、様々な取組が計画されております。

次に、CNP形成に向けた取組について説明します。

19ページをお願いします。これは全体イメージを示したものですが、CNPにおきましては大きく2つの取組がございます。1つ目が①とありますけれども、水素・燃料アンモニア等の大量、安定、安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入れ環境の整備、それから2つ目が脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等ということです。つまり水素等を受け入れるという機能と、それから港湾における脱炭素化という2つの取組になります。水素等を受け入れる機能としては、この図面にありますように、海外で水素等を製造し、海外積出港から船舶で日本の港湾に輸送され、日本の貯蔵タンクに入れられ、そこからパイプラインなどで発電所や製鉄所、また港湾ターミナル等へ輸送され、様々な用途で利用される、そういったイメージを描いております。

20ページを御覧ください。これはCNPの2つ目の取組であります、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化についてということで、これも様々な取組がありますが、例えばデジタル化による港湾に出入りする車両の渋滞解消ですとか船舶への陸上電力供給、荷役機械自律型水素等電源、大型車両への水素の活用、LNG等のバンカリング、そういったものが考えられます。さらに右のほうに行きまして、CO<sub>2</sub>を吸収するブルーカーボンの活用ですとか洋上風力発電の余剰電力を活用した水素輸送ネットワークの構築など、様々な取組があります。

21ページを御覧ください。これは今、申し上げたものを少し体系的にまとめたもので、繰り返しにはなりますが、港湾地域から排出される削減例を示しております。まず、港湾ターミナル関係で言いますと、今申し上げました、停泊中船舶の陸上電力供給の導入ですとか荷役機械のFC化、自立型水素等発電の導入、大型車両のFC化、それから港湾ターミナルの外におきましては、火力発電所や製鉄所での水素やアンモニアの活用、倉庫への太陽光発電や冷熱利用、これは例えば液化水素ですとかLNGというのは非常に冷たい温度で運ばれてきますので、そういった冷熱の利用というものが考えられるのではないかと考えております。

22ページを御覧ください。これは陸電の例ですけれども、船舶というのは停泊中でも船内電源を確保するために発電を行っております、温室効果ガスを排出しておりますが、陸

上電力供給を導入しますと、温室効果ガスの削減ができるというものでございます。さらに、その電源に自立型水素等電源を使用することで、カーボンニュートラルを実現し、それがいざ災害時という非常時にも利用できるということから、そういったものを導入していきたいと考えております。

23ページは、ロサンゼルス港が非常に進んでおりまして、陸電の事例ですが、現在、ロサンゼルス港ではコンテナ船、クルーズ船、冷凍貨物船、これらについては寄港回数の80%以上が陸電供給、または排ガス対応機器の使用というものを求められています。さらに、2025年からは、加えて自動車運搬船、タンカー、これらも対象になるということが決定されておりまして、特にカリフォルニア州というのは非常にこういった規制が厳しいところでございます。

次は24ページであります。これは2020年のコンテナ船の実績ですけれども、右下にありますように、79%という実績ですからおおむね8割というものを達成しているところでございます。

次は25ページですけれども、これは実際に陸電をやっているところの写真です。岸壁にあります電源に、船舶からコードを下ろして接続をすると、そういった作業が出てくるということでございます。

26ページでございますけれども、続きまして、荷役機械等の導入取組ということで、これは前回も説明をしておりますが、新しい動きとしては、右下にありますコンテナターミナルの外用のトラクターヘッド、これは水素燃料電池ですけれども、これが本年6月にトヨタノースアメリカ等がロサンゼルス港に5台の燃料電池搭載コンテナトラクターヘッドを公開したということで、新しい動きが出てきております。

27ページでございますけれども、水素ステーションの効率的な運営というのは非常に重要なテーマになりますが、港での1つのアイデアとしまして、ターミナルの外の大型車両とターミナルの中の荷役機械やトラクターヘッド、双方を1つのステーションで使えるといったことが考えられないかと、こういったアイデアも考えながら今、検討を進めているところでございます。

28ページを御覧ください。これも新しい情報として、国際エネルギー機関、IEAのほうは5月18日に公表したのですが、2050年までに、世界が排出ネットゼロを達成するために必要な指標と示した中で、船舶燃料の将来の見込みというものを示しております。右の下のほうにグラフがありますが、今は油ということでございますが、2050年に

はアンモニアというものが46%に、それから水素は17%といったことが見込まれるというところでございます。

次に、29ページでございます。これも新しい情報としては、去る5月24日にJERAが、碧南火力での石炭火力の今、アンモニア混焼実証事業、それが採択されたという発表がございました。石炭火力については既存のストックを活用して、その中にアンモニアを混焼することによってCO<sub>2</sub>を削減するという取組が今、検討されております。こういった動きが進みますと、全国の石炭火力でも導入が進むものと考えられます。

30ページでございますが、こちら新しい動きとしては、去る4月1日から横浜港南本牧におきまして、COMPASの本格運用が開始されたということで、デジタル化の進展というのは渋滞緩和にもつながりますので、排出ガス削減にも貢献すると考えております。

次は32ページでございますが、次にCNPの形成に向けた検討会をこのたび開催しましたので、それについて説明いたします。国交省ではCNPを形成して、脱炭素社会の実現に貢献するために、先ほども申し上げました地方での検討会を6地域、7港湾でやっていたのですが、今般、本省でも検討会を立ち上げまして、これまでの検討の結果も踏まえて、その取組の加速化を図る各種施策について整理をするために開催をしたところでございます。6月8日に第1回を開催したところです。

33ページに、スケジュールを示しておりますが、年内に計4回開催をしようということで、8月には方向性、それから先ほど説明しましたマニュアルを作ろうと思っておりますので、その中間取りまとめ、こういったものを作り、さらに12月、年末には最終取りまとめ、マニュアルの初版を公表したいと考えております。

34ページ、最後でございますが、第1回目の検討会の主な御意見ということでございます。取組の方向性ですとかCNPの位置づけや検討範囲、具体的な取組、さらにはロードマップ、様々な御意見をいただいております。今後も本省での検討会、それから地方整備局で開催する検討会も続きますので、その両輪でCNP形成に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

以上で説明を終わります。

**【分科会長】** ただいま説明のありましたCNPの内容につきまして、御質問、御意見ございましたら、よろしくお願いいたします。どなたかございませんか。お願いします。

**【委員】** 質問ですけれども、2ページ目に年間CO<sub>2</sub>排出量が6つの港について表記されていますけれども、日本の港のトータルで、CO<sub>2</sub>の排出量はどのくらいあるかというの

は分かりますか。それから、これに表記されていないところで排出量の多い港がどの程度あるのか、これも教えていただきたいと思います。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まず、こちらに書かせていただいているものが、港湾地域でのCO<sub>2</sub>を推計した初めてのものでございまして、6港しか今のところはまだ出していないという状況でございます。

この中には、港のターミナルもそうですけれども、例えば火力発電所ですとか製鉄所とか化学工業とかそういったものも含まれたCO<sub>2</sub>の量になっておりますので、かなり大きなものが出ておるといところです。実際には、石炭火力、LNG火力といったものがCO<sub>2</sub>の多くを占めるという状況でございます。

ちなみに、日本全体は今、大体11億トンのCO<sub>2</sub>が出ておりますけれども、発電、製鉄、化学工業など、そういったものが6割を占めまして、その多くが港湾ですとか臨海部に立地をしているということで、我々もいろいろなところで説明する場合には、港湾・臨海部に大体6割ぐらいということの説明させていただいているというところでございます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 その他特に御質問がないようです。これで終わりたいと思いますが、よろしいですか。

特に御質問がございませんようですので、以上で本日の議事は終了いたしました。事務局に進行をお返しいたします。

【港湾計画審査官】 事務局でございます。

委員の皆様には長時間にわたる御審議をいただき、大変ありがとうございました。

次回、第83回港湾分科会は11月を予定しております。また、本日使用いたしました会議資料ですが、机の上に置いたままにさせていただければ、後日郵送させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、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 —