

令和6年11月5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（WEB併用）

交通政策審議会第94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94回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和6年11月5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（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
石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科 教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 教授
河端 瑞貴	慶應義塾大学経済学部 教授
篠原 文也	ジャーナリスト
多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
増田 賢宏	トヨタ自動車（株） 物流管理部長
南 健悟	慶應義塾大学法学部 教授
山田 忠史	京都大学経営管理大学院 教授（大学院工学研究科 教授 併任）

<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 分科会長の選任について
- ② 港湾計画について(審議)
 - ・ 川崎港（改訂）
 - ・ 尼崎西宮芦屋港（改訂）
- ③ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況（報告）

交通政策審議会第94回港湾分科会

令和6年11月5日

【総務課長】 おはようございます。定足数に達しましたので、ただいまより交通政策審議会第94回港湾分科会を開催いたします。本日進行役を務めます港湾局総務課長でございます。

初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。港湾局長でございます。

本日は、お忙しい中、交通政策審議会第94回港湾分科会に御出席賜り、誠にありがとうございます。また、訓練にまでお付き合いいただきまして、どうもありがとうございました。

今回から山田忠史委員、石黒一彦委員が新たに就任をされました。この場をお借りしまして、御就任につきまして、御礼申し上げたいと思います。御指導、御鞭撻のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、ただいま訓練がございましたけれども、本日11月5日は日本で定めるところの津波防災の日、これは国連でも世界津波の日ということで定められております。昨日も和歌山県で大規模津波防災訓練が行われまして、私も斉藤国土交通大臣と一緒に参加してきたところでございます。和歌山県の「稲むらの火」の逸話が基になって、この日が津波防災の日ということで定められているところでございます。

津波もそうですが、近年の気候変動に伴って、高潮災害も激甚化していく見込みでございますし、さらに能登半島地震、1月にございましたが、その後、また同じところで豪雨災害ということで、連続する大災害というのも立て続けに起こっております。これから、こういった防災に絡む取組というのは、本当に強化していかなければいけないと痛感をしてございます。防災・減災、国土強靱化の取組、これをしっかりこれからも進めてまいりたいと思っております。

さらには、近年の運転手不足等々に伴うモーダルシフトやグリーントランスフォーメーション、そういったいろいろな課題が目白押しとなってきてございます。こういった多岐にわたる課題に着実に対応して、我が国の経済成長や国民生活の安全・安心の確保に向けて、港湾分野でもしっかり取組を進めていかなければいけないと思っているところでござい

すので、委員の先生方には、いろいろな立場から御指導いただければと思います。

本日の分科会でございますけれども、こういった動向への対応ということを視野に、川崎港と尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂について御審議いただきますとともに、洋上風力発電の導入の促進に向けました最近の状況について御報告を申し上げる予定でございます。限られた時間ではございますが、委員の皆様におかれましては、活発な御審議、御議論をよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは、委員の御紹介に移らせていただきます。

まず、委員の交代について御報告を申し上げます。当分科会の分科会長を長らく務められた京都大学経営管理大学院特任教授の小林潔司委員と当分科会委員を長らく務められました神戸大学大学院海事科学研究科教授の竹林幹雄委員が御退任をされまして、新たに2名の方が委員に御就任をされておられます。

それでは、今回御就任いただきました委員につきまして、五十音順に御紹介をいたします。

神戸大学大学院海事科学研究科准教授の石黒一彦委員でございます。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

続きまして、京都大学経営管理大学院教授の山田忠史委員でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 なお、本日、一般社団法人日本港運協会会長の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、同協会理事の久米秀俊様にオンラインで御出席をいただいております。

それでは、委員の出席状況を御報告いたします。本日は委員16名中11名の方々に御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数に達しておりますことを御報告いたします。

それでは、議事に入ります。円滑な議事の進行に御協力をお願いいたします。

なお、カメラでの撮影は一旦ここまでとさせていただきますが、この後の議事1の分科会長の選任についての分科会長の挨拶時のみカメラでの撮影が可能となっております。

先ほど御報告いたしましたとおり、分科会長を長らく務められた小林潔司委員が、就任から10年を経過し、任期満了となったため、御退任をされております。このため、現在、当分科会は分科会長が不在となっております。新しく分科会長を選任するまでの間、交通政策審議会令第6条第5項に基づき、分科会長代理である多々納委員に議長をお願いいたしま

す。多々納委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【分科会長代理】 分科会長が選任されるまでの間、私のほうで進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、議事の1つ目の分科会長の選任についてでございます。

交通政策審議会令第6条第3項により、分科会長は会員の互選により選任することとなっております。どなたか御推薦ございませんでしょうか。

お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

現在、進行もしていただいておりますけれども、分科会長代理である多々納先生が防災や土木分野を専門となされていて、これまでも港湾行政に多大な貢献をなさっていただいておりますので、ぜひ、多々納先生にお引き受け願えたらと思います。皆様、いかがでしょうか。

【分科会長代理】 他に御推薦ございませんでしょうか。

他に御推薦がないようでしたら、委員から御推薦いただきました私でございますが、御推薦について異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長代理】 ありがとうございます。異議なしということでございますので、大変僭越ではございますが、私が分科会長を拝命させていただきます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 港湾分科会ということで、実は私の恩師は吉川和弘先生で、もともと運輸省の御出身で、京都大学で教鞭をずっと執ってこられた先生でした。その先生が、この港湾の行政の話、あるいはその政策の話、計画の話で、学生の頃から教えてもらってはいたんですが、昨今の話に比べると随分違ってきます。小林先生も私と同じ研究室の先輩でありまして、小林先生は非常に勉強家で、いろいろなところに顔を出されて、新しいことを取り入れられてそれを推進されておられます。

私になって、何をしていたんだと言われないように、一生懸命勉強してこの重責を務めたいと思います。ただ、こういうところでの議論というのは、しゃんしゃんといくよりは、いろいろな議論をしていただいて、こういうところも話したんだけど、その結果、こういう方向に決めましたというところまで本当はお話ができるほうがよいといつも思っております。したがって、この委員として参加していただいております先生方、特に忌憚のない

御意見を出していただいて、しっかりもんでいいいただいて、良い政策ができたというふうに評価していただけるような、そういう分科会にできたらいいなと思ってございますので、どうぞ御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、議事のほうに入っていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、分科会の会長代理、これを決めないといけないんですね。交通政策審議会令第6条第5項におきまして、これは分科会長が指名すると定めてあるようでございます。私のほうから指名させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 交通計画を御専門とされておりまして、御承知のように交通インフラ全般や国際交通に大変深い御造詣をお持ちで、この分科会、あるいはこの下の部会でもいろいろ御貢献いただいている加藤先生に分科会長代理をお願いしたいと思います。加藤先生、よろしゅうございますか。

【委員】 はい、承知しました。

【分科会長】 ありがとうございます。お引き受けいただきまして、大変心強く感じております。よろしくお願いいたします。

それでは、議事のほうを進めさ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、港湾計画についてでございます。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が川崎港、尼崎西宮芦屋港の2港でございます。

まず初めに、川崎港の港湾計画の改訂について審議を行いたいと思います。

本日は川崎市港湾局港湾経営部部长、経営企画課長、それから関東地方整備局港湾空港部長に御出席いただいております。

それでは、事務局のほうから御説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 初めに、川崎港の港湾計画の改訂について、港湾管理者より御説明をいただきます。

【港湾管理者（川崎市）】 川崎市でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、川崎港の港湾計画の改訂について、御説明をさせていただきます。着座で失礼いたします。

資料1-1の1ページを御覧ください。川崎港の概要でございます。

国際戦略港湾である川崎港は鉄鋼や石油化学等の様々な企業立地により発展してきた港

であり、京浜工業地帯の中核をなす工業港、エネルギー供給拠点としての首都圏の産業と市民生活を支えております。また、国際戦略港湾京浜港の一角として、東アジア、東南アジアや国内の港湾とのコンテナ航路やRORO航路で結ぶ海上物流拠点としての役割を果たしております。

2 ページを御覧ください。ここからは川崎港が担う役割を分野別に御説明いたします。

まずは国際コンテナ戦略港湾京浜港としての取組でございます。

東京都さん、横浜市さんと共に平成20年に締結しました京浜港の広域連携強化に係る基本合意に基づき、京浜港の国際競争力強化に向けた各種取組を3港連携して推進しております。

川崎港の主な取組の方向性としましては、下のオレンジ色の部分にお示ししておりますとおり、背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かしたアジア方面からの輸入への対応やバージ輸送の活用等による東京、横浜両港との接続性向上、また、水素等のエネルギーの受入れ供給拠点としての機能検討に取り組むこととしており、今回の計画改訂におきましても、これに沿ったものとしております。

3 ページを御覧ください。物流機能でございます。

川崎港は、アジアとの定期コンテナ航路を有するとともに、左下グラフにお示ししますとおり、背後圏に我が国随一の冷凍冷蔵倉庫群が立地しており、アジアからの家具や冷凍食品等の輸入貨物の取扱い拠点として機能しております。また、東日本を代表する完成自動車の輸出拠点であるとともに、RORO船や自動車輸送船により国内広域と結ぶ航路を有しており、国内海上輸送の拠点となっているとともに、さらには東京、横浜両港、羽田空港に近接し、広域道路ネットワークを通じて、関東各地へのアクセスが容易であり、陸海空の結節点としての機能を担っております。

4 ページを御覧ください。産業・エネルギー機能でございます。

川崎港背後には、石油化学関連の製造業、LNG火力発電所等のエネルギー関連産業が集積しており、首都圏の市民生活や産業活動を支えています。特に背後地域に立地するLNG火力発電所等の発電能力は、首都圏の一般家庭全世帯の消費電力とほぼ同じ規模であり、左下のグラフにあるとおり、川崎港における輸入貨物の約4割が液化天然ガスとなっております。

5 ページを御覧ください。環境・交流機能でございます。

川崎港は人工海浜を有する東扇島東公園や釣り客でにぎわう東扇島西公園などレクリエ

ーション機能を有する港湾緑地を配置するとともに、近年は工場夜景を観光資源として活用するなど、市民に親しまれる港づくりの取組を進めております。また、臨海部にはプラスチックや金属などのリサイクル関連産業が集積し、国内有数のリサイクル拠点となっております。

6 ページを御覧ください。防災機能でございます。

川崎港では背後地域の安全・安心を確保するため、大規模地震等への対応として、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、津波・高潮対策として、海岸保全施設の整備を進めているところでございます。また、資料右に示すとおり、東扇島東公園は国の基幹的広域防災拠点として整備されており、首都直下型地震等の大規模地震等が発生した際には、周辺の耐震強化岸壁とともに、国が直接管理することとなっており、緊急物資輸送等の拠点としての役割を果たすこととなっております。

7 ページを御覧ください。川崎港の目指す姿でございます。

これまでに御説明しました川崎港の役割に加え、課題、要請等を踏まえまして、右側に川崎港が目指す将来像をお示ししております。川崎港の位置づけを経済社会の変化に適応した産業や豊かな暮らしを支えるカーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港として、カーボンニュートラル、サプライチェーン、持続可能性、にぎわい、防災の5つの将来像を取りまとめております。

8 ページを御覧ください。先ほど御説明しました川崎港の目指す姿の実現に向け、今回の港湾計画改訂に向けた考え方をまとめたものでございます。

2 ポツの今後の川崎港の戦略としまして、大きく2つの柱を立てております。1つ目としましては、水素・アンモニアの受入れ環境の整備により、カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成を図ります。

2つ目としましては、川崎港の強みを伸ばし、高度なサプライチェーンを支える港として、ロジスティクス機能の強化を図ります。

3 ポツの対応方策につきましては、次ページ以降で御説明いたしますので、9 ページを御覧ください。ここからは、川崎港の港湾計画改訂案の内容を説明する資料となっております。

本ページは計画改訂案の概要でございます。本日は、今回計画を中心に御説明させていただきます。

初めに、図の左、中段から下の扇島地区でございます。こちらはこれまで製鉄所の一部として、鉄鉱石や石炭の受入れ岸壁、貯蔵施設として使用されてきたエリアを新たに水素等の

受入れ可能な港湾施設や幹線道路に隣接する好立地を生かした物流施設等の用地として位置づけ、GX、DXにも対応した大規模な土地利用転換を目指します。

次に、図の中央の東扇島地区でございますが、RORO船の大型化や荷さばき地不足に対応するため、新たに水深12メートルの岸壁を位置づけるとともに、水深の浅い岸壁を物資補給岸壁へ転換し、扇島地区を含め埠頭全体の利用再編を図ります。また、図中央の赤色で囲っております現在埋立て造成中のエリアにつきまして、土地利用計画を変更いたします。

また、耐震強化岸壁に接続する臨港道路、図では緑色の実線で箇所を示してございますが、緊急輸送道路の指定状況等を踏まえ、主要な臨港道路として位置づけるとともに、その他、所要の計画変更を行います。

詳細につきましては、次ページ以降にて御説明をさせていただきます。

10ページを御覧ください。ここからは主な計画内容となります。

まずは扇島地区でございます。

扇島地区につきましては、現在、JFEスチール株式会社東日本製鉄所が立地しておりますが、昨年、鉄を製造する高炉等の稼働が休止されたところでございます。本市では、その跡地利用を定めた土地利用方針に基づき、事業者と連携して土地利用転換を進めることとしておりますが、図に示す約70ヘクタールにつきましては、早期に土地利用転換を図る先導エリアと位置づけ、水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギーの受入れ等の拠点形成やGX、DXを活用した物流拠点として、令和10年度からの一部土地利用開始を目指しております。

具体的な取組としましては、既にエネルギー関連事業者により、液化水素サプライチェーンの商用化を前提として、実証実験の実施に向けた技術的検討が進められており、今後、水素等の受入れ・供給等の拠点形成が見込まれています。

また、東扇島地区の外貿埠頭において荷さばき地が不足しており、他地区からの横持ち輸送等が発生するなど、非効率な荷役が生じているところでございます。

こうした課題や要請に対応するため、既存の民間所有の係留施設や土地などを活用し、水素等のエネルギーや完成自動車等を取り扱う新たな公共岸壁や物流倉庫等の立地を念頭に置いた港湾関連用地を計画いたします。

11ページを御覧ください。扇島地区の計画内容の参考としまして、港湾法に基づき、昨年9月に策定しました川崎港港湾脱炭素化推進計画の概要を示しております。

本市は、全国に先駆けて、市の水素戦略を策定するとともに、川崎カーボンニュートラル

コンビナート構想を策定し、臨海部、コンビナート全体での脱炭素化を官民連携で進めておりますが、本計画は港湾機能に限定せず、こうしたコンビナート全体の脱炭素化の具体化に向けた計画として位置づけております。

川崎港、川崎臨海部の脱炭素化につきましては、本計画や港湾計画に基づき、臨海部全体の取組として進めてまいります。

12ページを御覧ください。東扇島地区の主な計画内容でございます。

現在、国内各港とを結ぶRORO船が利用している内貿埠頭、図中水色の箇所の係留施設は水深が7.5メートルで、RORO船の大型化に対応できていないとともに、東扇島の外貿埠頭、内貿埠頭ともに荷さばき地が狭隘な状況となっており、荷さばき地の確保が求められています。このため、図中央の、現在、土地造成事業を行っている掘込部にて、水深12メートル岸壁の計画を新たに位置づけるとともに、その背後に広い埠頭用地を確保するための土地利用計画の変更を行うことで、オレンジ色の外貿埠頭を拡張するとともに、内貿RORO貨物の一部を外貿埠頭へシフトさせ、埠頭全体の利用再編を図ります。

また、左下にありますとおり、通勤者等からの飲食店等の設置や交通アクセス改善等の要望に対応するため、土地造成中の掘込部の土地利用計画として、交通機能用地や港湾関連用地を位置づけるとともに、物流車両や隣接するコンテナターミナル、物流倉庫等の荷役機械等の脱炭素化を推進するため、多目的に水素を供給できる水素ステーションの用地を確保いたします。

13ページを御覧ください。臨港交通施設計画及び大規模地震対策施設計画の内容です。

災害時に緊急物資の輸送の拠点となる耐震強化岸壁と背後地域を連絡する道路について、緊急輸送道路の指定の状況等を踏まえ、臨港交通施設及び大規模地震対策施設として位置づけます。

14ページを御覧ください。今回の港湾計画改訂に係る地方港湾審議会での主な議論の内容についてでございます。

扇島地区の公共埠頭計画について、専用埠頭として計画すべきではないかという御意見がございました。これに対しては、複数の利用者、多目的な利用が見込まれることから、公共埠頭として位置づけると回答しております。

また、一番下、川崎港の物流機能強化等に当たっては、交通ネットワークの強化に向けた取組を進めていただきたいという御意見がございました。これに対しては、広域的な道路ネットワークの充実は必要不可欠であり、今後、港湾利用者等の意見を聞きながら、国や関係

部局と連携し、取り組んでいくと回答しております。

その他、東扇島地区における土地利用やコンテナターミナル整備についての御意見をいただいております。

これらを踏まえまして、港湾計画の改訂案につきまして、原案のとおり適当であるとの答申をいただいたところでございます。

川崎市からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】 引き続き、国としての受け止め方という視点で説明をさせていただきます。

資料 15 ページを御覧いただければと思います。

川崎港、国際戦略港湾京浜港の一角でございまして、国としては国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会において、主な取組の方向性を示しております。港湾計画の変更内容についても、この方向性に沿った内容であるかを確認しております。

川崎港の主な取組の方向性ですが、この下のオレンジ色の枠囲みの中に記載してあるように、背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を生かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、バージ輸送の活用などによる東京港、横浜港との接続性向上に取り組むとともに、水素などのエネルギー受入れ供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進するという内容を示しております。

続きまして、16 ページ目、御覧いただければと思います。

こうした川崎港の主な取組の方向性を示している中での今回の変更内容ですけれども、主な内容として、アジア方面からの輸入貨物への対応に必要な物流機能の確保のための土地利用計画の変更ですとか、また、水素を軸としたエネルギーの拠点の形成を担おうとするものでございまして、国の示している方向性と合っている内容となっております。

続きまして、17 ページ目以降ですけれども、今後の基本方針との適合を確認させていただいております。

続きまして、18 ページ目以降ですけれども、貨物量ですとか港湾計画図を参考までにおつけしてございます。説明については、割愛をさせていただきます。

川崎港の改訂に係る資料の説明は以上になります。

【分科会長】 御説明どうもありがとうございました。

今、御説明いただきました川崎港の港湾計画の改訂につきまして、いかがでしょうか。御意見等ございましたら、挙手をしていただけたらありがたいですが、いかがでしょう。

お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。2点質問がございます。

川崎港の強みの一つが冷凍冷蔵倉庫群の存在だと理解いたしましたが、今後の新たな土地利用転換などにおいて、冷凍冷蔵倉庫群を例えば新たに設置したり、より使いやすくするような計画が盛り込まれているのか教えていただきたいというのが1点。もう一点は、12ページ目の左の下のアンケート調査結果を拝見すると、上から4つ目に道路・公園の衛生環境に対する充実・改善してほしいという声が28.7%もありますので、かなり現在の衛生環境がよろしくないのではと思いましたが、今後の改訂において、衛生環境の改善に関する項目も盛り込まれているのか、確認させていただきたいというのが2点です。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 いかがでしょうか。

【港湾管理者（川崎市）】 御質問ありがとうございます。

まず、冷凍冷蔵倉庫群の用地の確保についてでございますけども、今回、扇島地区と、それから東扇島の堀込部の土地利用計画を見直してございまして、そちらのところに冷凍冷蔵倉庫の立地が必要な土地の確保を進め、位置づけてさせていただいているというところでございます。

それから2つ目の道路等の衛生環境の問題でございますけども、ドライバーさんはポイ捨てが非常に多いということもございまして、同様にゴミが非常にたまっているという状況でございます。こちらにつきましては、ハードという面ではございませんで、いわゆる立地企業の皆様ですとか、そういった方と一緒に清掃したり、トラックドライバーの方々への啓蒙活動を通じて、これまで大分ゴミの量も減ってきているところでございますけども、引き続き、行政だけでなく、立地企業等、いろんな方を巻き込んで、ゴミの減量に努めていきたいと思っております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

公園の衛生環境もあるようです。今後、公園も整備されるということでしたので、その点にも御配慮いただきながら御整備いただけたらと思います。

ありがとうございました。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

ほか御意見、よろしくお願いいたします。

【委員】 今、御質問ありましたところと関わるんですけれども、先ほどドライバーからのポイ捨てということがございました。というのは、そちらも混雑というか、そういったことも関わっているのでしょうか。関西のほうでも、そういった状況があるところもございまして、この辺りも整備のことと関わることじゃないかと思い、御質問いたします。

【港湾管理者（川崎市）】 お答え申し上げます。これがという原因を、はっきりと御説明させていただくことは難しいですが、現状としましては、例えば倉庫へ入るための待機ですとか、夜間を中心に、トラックが待機されているケースが非常に多くて、渋滞というよりは、荷待ちとか、いわゆる夜間の時間調整のために臨港道路に駐車されるトラックが多いということが一つの要因と思っております。

以上でございます。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 やはり一体的に整備を進める上で、荷待ちだとか、そういったところも顕在化したのであれば、整備の上でそちらも考慮して進めていっていただきたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 今の点は、具体的にどういうこと盛り込まれたらいいということですか。

【委員】 整備の段階で、今の段階でも、荷待ち等で滞るところができていうことであるのであれば、港を円滑に進める上での今回の改訂ですので、そういったことも一体で進めていかれるような計画にしていきたいと。

既にアンケート等でも、衛生的なことでも、何かしら、いろんな角度から、ここはちょっと変えてほしいという声が出ているのであれば、いろいろな角度から、それはつまり衛生面だけの問題ではないということで思いますので、という意味でございます。

【分科会長】 いかがでしょうか。

【港湾管理者（川崎市）】 今回の港湾計画の詳細な説明は割愛させていただきましたけれども、そういったトラック側で、トラックの荷待ち対策ということで、待機スペースも、新たに今回、幾つか確保させていただく計画としております。そういったところで、ハードの面でも、いわゆるトラックドライバーさんの就労環境の改善に向けた取組も併せて進めていきたいと思っています。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

ほかは御意見ございませんか。

よろしくお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。私から2点ですね。

一つは、先ほどの荷待ちで臨港道路の脇に詰まってしまって、待機場を用意するようにしていますという話をいただいたと思うんですけども、今、いろんなところでトラックドライバーさんの労働環境を改善しないと、もうサステナブルな状態じゃなくなっているということで、今、荷主への働きかけを国としても頑張っているところでございます。

できるなら港湾管理者として、荷主の方にもトラックドライバーを待たせないような仕組みをきちんとして、今回造られる待機場に収まる程度で、きちんと路上での待機をさせないような仕組みをぜひつくり出してほしいということと一緒に取り組んでいただければと思います。これソフトの面ですので、今回の計画に直接関連することではないと思いますけれども、ぜひよろしくお願いします。

もう一点が、船員さんの離職率が非常に高いということで、実は内航の船員の離職率が高いという話を最近伺いました。なぜかという、特に首都圏が、短い時間で、いろんなところに立ち寄って立ち寄って立ち寄ってということで、かなり労働負荷が高い海域となっている。海域というか、港湾区域になっているということで、横持ちの話も出ていますけれども、3港で今連携して、いろんな取組をされているということですので、ぜひ内航の方たちの船員さんの負荷が高くないような、中での荷物をどういうふうに配置して、取ってもらおうかということも、ぜひ3港で協議をしていただければと思います。

これも直接今回の計画に関わりませんが、今、船員さんの確保も非常に喫緊の話題になっておりますので、ぜひ御協力いただければと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の御意見、どなたかお答えありますでしょうか。事務局のほう。ありますか。

【港湾計画審査官】 コンテナに係る話でございましたら、また後ほど港湾経済課長からお答えがあると思いますけれども、今回、荷待ちの話で、コンテナに関しては、多分、背後で川崎港では荷待ちというのはないと思うんですが、東京ですとか、横浜ですとか、そういったところも、当然、背後に待っているといた状況でございますので、そういう観点から、例えば、その港湾の中で、はしけの輸送の取組があったりだとか、こういうことも川崎港ではやっております。この港湾計画の中でも、既定計画の中で反映してございますので、様々な取組、CONPASの取組ですとか、そういったものも併せてやって、荷待ち対策の

取組を進めてまいりたいと思っております。

すみません。もし何か補足ございましたら、お願いします。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。ただいまお話をいただきましたように、確かに京浜港の中での荷待ちというのが、いろいろと問題になっているという声は、我々のところにも届いているところでございます。

そういう中で、京浜港の中では、例えばCONPASという事前予約システムの導入であったりですか、あるいは事業者さんの協力を得て、コンテナバージで輸送するというような取組であったりというものを順次進めている状況でございます。

なかなか目に見える改善が図られないというところはございますけれども、我々としても、引き続きこれらの改善というものを行っていきたいと思っているところです。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 では、引き続き、よろしくお願いいたします。

それでは。

【委員】 御説明いただき、どうもありがとうございました。

今回、JFEスチールの土地70ヘクタールでしょうか、これほどの大規模な土地が港湾区域の中で急に得られることになるということは、非常に珍しいケースだと理解しております。

これに関連して、水素を中心としたカーボンニュートラルな港を目指すという方針は、非常によい方向だと思うのですが、物流の観点だけではなく一般市民の観点からのご検討いただくとよいと思います。川崎港は港がまちから遠い印象があります。それは恐らくこれまで産業を中心とした港の使い方をしてきたことが理由の一つだと思います。これからせつかく水素を中心とした港づくりをするのならば、一般市民もアクセスしやすい、水素を活用した新たなまちのモデルを、港を中心に進めていくことを目指していただきたいです。

2つ目は、港湾で働いておられる労働者にとって、この港が本当によいものかという点について、先ほども関連した御意見がありました。たしか現在は港につながるトンネルが1本あるだけで、アクセスがしづらいため、朝にすごく混雑しているという話をよく伺います。現在ちょうど橋を架けておられるようですし、関連する計画も立てているようですが、この港湾区域において新たなまちづくりをするのだとすると、港の労働者に加えて市民の方にとっても行きやすくなる、新しいタイプの交通サービスを、水素エネルギーの活用も含めて

考えていただけるとよいと思いました。

最後は、内航RORO船が大型化してきているという話がありましたが、これは川崎だけに限らない話かもしれません。それに対応して、今回は扇島の北のほうに少し転換させるというお話でしたが、これが最終形なのでしょうか。今後どういう形で港を整備していくのかという中長期的なビジョンを持たないと、いずれまた容量が足りなくなって、さらなる拡張が必要になるかもしれないという懸念を持ちました。もし今後の見通しをお持ちだとしたら教えてください。

以上です。

【分科会長】 3点ほどあったかと思います。いかがでしょうか。

【港湾管理者（川崎市）】 御質問ありがとうございます。

1点目の水素を活用したまちづくりということで、特に川崎港は戦前からずっと埋立が続いてきた影響で、臨海部、臨港地区が大分幅が広い状況になっておりまして、市街地から大分遠い存在になっているというのは、まさしく委員のおっしゃるとおりでございます。

そういった意味で、今、臨海部を中心に、水素を活用した取組を進めておりますけども、どうしても臨海部だけの取組のような形になっておりまして、そういったところがまちづくりというところに波及という面で確かに足りないのかなと思っておりますので、こちらにつきましては、市の中でもいろいろ議論しながら、モデルとなるような、全国の中でも先導的な好例となるような取組を進めていきたいと思っております。

2点目の港湾労働者の関係でございます。こちら、先ほど御説明させていただいたとおり、市街地から遠いということもございます。また、川崎市街地からのアクセスが海底トンネル1本でございまして、非常に朝夕混雑しております。特に東扇島地区だけでも、日中1万人以上の労働者が勤めておりまして、そのほぼ半数以上の方がバスでの通勤となっております、非常に朝夕ラッシュになっています。

また、今後の話でございますけども、バスの運転手さんの人材不足ということもございます。バスの体系自体も、このままの運行体系でいいのかということも非常に市としても危機感を持っているところでございます。

現在、本市の中でも交通体系の見直しの議論をさせていただいておりますけども、例えば、今建設中の臨港道路の部分ができますと2本の道路ができますので、市街地と臨海部の間は連節バス等のBRTを積極的に活用して、例えば東扇島とか扇島につきましては、自動運転のバスで端末交通をやるといったことも市の中で今議論をさせていただいております、

労働者の方のため、また、人材が減る中で、うまく臨海部の交通体系が持続的に確保されるような取組を進めていきたいと思っております。

それから３点目のＲＯＲＯ船の話でございます。おっしゃるとおり、ちょっと対症療法的な対応になっているような形になっております。

今回なかなか新たな埋立て等もできない中で、ＲＯＲＯ船の需要に対応するためには、まず東扇島の外貿埠頭を外内貿埠頭という形で兼用する形で、外航のＲＯＲＯ船、内航のＲＯＲＯ船、内外航問わずにＲＯＲＯ等々の取扱いをすることによって、内航ＲＯＲＯ船の拡張を目指したいと思っておりますけども、将来的には扇島地区も新しい岸壁の延伸等も構想を位置づけて考えておりますので、そういったところで、新たな需要につきましては中長期的に対応していきたいと思っています。

以上でございます。

【委員】 なるほど。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】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか。よろしく願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

２点ほどお話を伺えればと思うんですけど。まず１点目が、先ほど委員からもお話がございましたけれども、市街地との連節、連結というのをどうしていけばよいのかといったところをちょっと伺えればと思います。

以前、川崎市では、住宅街が内陸の方に広がっているということもあって、どうしても海が遠い存在になってしまっているのではないかというお話を伺ったことがございます。市民と港の交流の機会というのが少ないのであれば、今後そういった取組というのを進めていただければと思っており、その中で川崎港が担う役割として、環境・交流機能というような計画を出されていて、ぜひ推進していただければと思います。

次に、ここから御質問させて頂ければと思います。今回、防災機能ということで、大規模地震が発生した際に、災害の拠点となって、東扇島地区について様々な取組が行われるというお話が出されていたかと思います。しかし、大規模震災が発生した場合、港湾が使えなくなるとか、もしくは高潮や津波などによって防災機能が低下してしまうリスクというのがあるのかどうかについて伺えればと思います。東扇島の地区において、様々な公園などの整

備が行われるということになると思うのですが、大規模災害が発生した際に、市民の皆さんが取り残される事態というのをどのように防ぐのか、避難する方法等、この計画の中で考えていращやるのか、その点伺えればと思います。

もちろん、これは交流機能として、市民がここに来るだけではなく、港湾で働かされている方の安全性の確保というところもあるかと思いますので、防災機能では、基幹的広域防災拠点としてのお話は出ているんですけども、津波災害とか、その他、高潮災害などが発生した場合の防災機能の低下のリスクというのがどれだけあるのかというのを伺えればと思います。

【分科会長】 よろしいですか。事務局、よろしくお願いします。

【港湾管理者（川崎市）】 お答え申し上げます。防災の御質問でございますけれども、まず避難の関係でございますけれども、先ほどもアクセス道の話をお説明させていただいたとおりでございますが、現在、一般道、特に東扇島地区でございますけれども、一般道のアクセスが海底トンネルだけということでございますので、こちらにつきましては、現在、国土交通省のほうで事業を進めていただいておりますけれども、現在、新しく橋梁整備をさせていただいております。これによって、いわゆる代替道路といいますか、リダンダンシーの確保ということを進めていただきたいと思いますし、橋梁につきましては、当然、耐震性を持ったもので整備していただいておりますので、緊急輸送道路としても、活用していきたいと思っております。

また、この道路が寸断された場合の対応でございますけれども、過去には船等での輸送といたしますか、そういった実証もさせていただいております。先ほど観光のところでも、最近、夜景クルーズ等でも、こういった船の活用ということも、今、平時では行っておりますので、災害時においては、そういった船を活用した避難等も今後も引き続き検討していきたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ほかに御質問等ございませんか。

ありがとうございました。いろいろ気になるところをお指摘いただいて、その上で、明確にお答えいただけたのではないかなと思います。

今、お聞きした中では、御質問に対しては、基本的には、この計画の中で、ほぼ対応済みであるというようなお答えになっていたかと思いますが、そういう理解でよろしゅうございますか。

それでは、答申といたしまして、川崎港に関して、以下のようにしたいと思います。

「国土交通大臣に提出された川崎港の港湾計画については適当である。」

この答申案に、異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようですので、答申案のとおり報告いたします。

それでは、川崎港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了いたします。ありがとうございました。

今、交代していただきますが、次に、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂について審議を行いたいと思います。

本日は兵庫県土木部部長、港湾課長、近畿地方整備局港湾空港部長に御出席をいただいております。

それでは、事務局のほうから御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂について、港湾管理者より御説明をいただきます。

【港湾管理者（兵庫県）】 兵庫県でございます。

それでは、着座して説明させていただきます。

それでは、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂について御説明いたします。

1 ページをお願いします。尼崎西宮芦屋港の概要です。

尼崎西宮芦屋港は大阪湾の奥部に位置しておりまして、尼崎市、西宮市、芦屋市の地先の東西約10キロメートルを港湾区域とする重要港湾です。阪神工業地帯の中心部に位置しておりまして、背後圏に立地する産業の材料拠点や完成自動車の輸出入拠点としての役割を担っております。

2 ページをお願いします。尼崎西宮芦屋港の役割です。

背後圏産業を支える海上物流拠点について、尼崎港区は背後に鉄鋼業等の重化学工業が立地しており、背後企業を支えるバルク貨物の物流拠点としての役割や、近年では完成自動

車の国内輸送拠点としての役割を担っております。

3 ページをお願いします。阪神港との連携による一体的発展につきまして、工業港として重要な役割を担うとともに、大阪湾岸道路西伸部や名神湾岸連絡線などの高速道路ネットワークの整備によるアクセス性が向上することで、臨海部の物流拠点の需要が見込まれております。

臨海部ではコールドチェーンに対応した冷凍冷蔵倉庫が数多く存在します。また、国際コンテナ戦略港湾である大阪港、神戸港の中間に位置し、大型物流施設が多数立地していることから、地域経済の活性化と国際コンテナ戦略港湾との連携による港湾物流の効率化に寄与しております。

4 ページをお願いします。交流・にぎわい空間の創出につきまして、芦屋港区、西宮港区にはヨットハーバー、ボートパーク等の公共・民間マリーナが多数立地しており、兵庫県のプレジャーボートの収容能力は大阪湾府県で最大であり、スーパーヨットなどの大型プレジャーボートの寄港実績もあります。また、臨海部における親水性の高い交流拠点等の整備が進められております。

5 ページをお願いします。大規模災害等の自然災害への対応といたしましては、2018年9月の台風21号により、本港の鳴尾浜地区など複数の地区で浸水被害が発生したことを受けまして、兵庫県では、2019年度に兵庫県高潮対策10か年計画を策定し、ハード・ソフト両面から高潮対策に取り組んでおります。また、現在4か所8バースの耐震強化岸壁が既に整備されております。

6 ページをお願いします。これまで説明いたしました役割等を踏まえまして、右側に尼崎西宮芦屋港が目指す将来像を記載しております。

基本理念を大阪湾のKEY・PORTとして、物流・産業、生活環境、自然環境、防災の4つの分野で9つの戦略を示しております。

7 ページをお願いします。今回の港湾計画改訂に向けた考え方でございます。

具体的な内容につきましては次ページ以降で説明いたしますが、1番、尼崎西宮芦屋港が担っている役割、そして2番目の今後の国・背後地域の発展・振興に向けた戦略を踏まえまして、3でございますけれども、尼崎西宮芦屋港の現状の課題とその対応方策におきまして、完成自動車等の物流効率化に係るニーズに対応できる複合一貫輸送ターミナルを新たに計画し、増加する貨物需要に対応した道路ネットワークの充実を図ることとしております。

8 ページをお願いします。尼崎西宮芦屋港の港湾計画改訂案の概要です。

赤色の係留施設や臨港道路、土地利用が今回計画する箇所となります。また、黄色の係留施設が既定計画の箇所となります。

中央下側から複合一貫輸送ターミナルとして、マイナス9メートルの岸壁を2バース計画いたします。右上の臨海部東西方向の輸送円滑化として臨港交通施設を計画します。その下の背後圏の物流需要への柔軟な対応として、工業用地を港湾関連用地に土地利用計画の変更を計画しています。詳細につきましては、次ページ以降で説明します。

9ページをお願いします。主な計画内容として、埠頭再編による物流機能の強化です。

東海岸町沖地区の公共岸壁での完成自動車の取扱いについて、埠頭用地の面積不足や船舶の大型化に対応する岸壁の水深不足、完成自動車の取扱岸壁が分離していることによる非効率な利用が課題となっております。また、東海岸町沖地区では、土地需要に係るアンケート・ヒアリングにおいて、流通加工機能を備えた大型物流施設の進出が見込まれております。同じく、同地区の岸壁では、海上輸送貨物として、鉱産物や金属機械工業品等の取扱いを想定しているところです。さらに、背後企業が現状2次輸送で輸入している原料となるバルク貨物について、尼崎西宮芦屋港を利用して直接輸入したいといった要請があり、効率的な輸送が可能となるバルク貨物取扱い岸壁が求められております。

これらを踏まえて、効率的な輸送及び取扱量増加、船舶の大型化に対応し、効果的な物流・製造業等の拠点形成に資するため、完成自動車の取扱いを東海岸町沖地区から末広地区に移転し、末広地区を内貿ユニットロード貨物を扱う複合一貫輸送ターミナルの拠点として位置づけるとともに、東海岸町沖地区の既存岸壁を活用し、背後企業のバルク貨物取扱い拠点を位置づける埠頭再編を計画いたします。

10ページをお願いします。臨港交通ネットワークの強化です。

尼崎港区内の臨港道路は末広地区と東海岸町地区において接続しておらず、現状、東海岸町地区から主要幹線道路につながる道路において慢性的な交通渋滞が発生しております。将来的に東海岸町、東海岸町沖地区において大型物流施設等の立地が見込まれており、さらに臨海部の交通が滞留する可能性があります。このため、港湾関連車両の円滑な物流を確保し、臨海部に立地する企業の物流環境の向上に資するため、末広地区と東海岸町地区を結ぶ東西連絡道路を、港湾の道路体系の骨格を形成する道路として計画いたします。

11ページをお願いします。耐震強化岸壁を拠点とした緊急物資輸送です。

大規模災害等が発生した場合、緊急物資の輸送や人員の輸送等に供するとともに、基幹的な海上物流機能を維持するため、今回の改訂で大規模地震対策施設を計画いたします。

12ページをお願いします。今回計画に係る地方港湾審議会での主な議論の内容でございます。

ROROターミナルの整備について、スピード感を持って整備・検討を進めてほしいとの御意見がありました。この意見に関しては、潜在的にROROターミナルの利用意向があることを大型物流倉庫のヒアリングによって確認しておりまして、本計画が世の中に周知されることで、ROROターミナルの需要を顕在化させ、実現性が高まるよう、スピード感を持って取り組んでまいると回答しております。また、大阪湾沿岸の土地利用の見込みなどについても御意見をいただいております。これらを踏まえまして、港湾計画の改訂案について、原案のとおり適当との答申をいただいたところです。

兵庫県からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】 引き続き、国としての受け止め方として説明させていただきます。

13ページ目を御覧いただければと思います。

フェリー、RORO輸送については、国内の長距離輸送において重要な輸送手段でありまして、災害時においても重要な役割を期待されております。

近年の内航フェリー、RORO船の就航状況、また大型化の動向を踏まえますと、今後不足するトラック輸送量に対して、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー、RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性がございますので、港湾機能の強化、物流の効率化を計画段階から図っていく必要があるということでございます。

次、お願いいたします。資料14ページ目になります。尼崎西宮芦屋港ですけれども、阪神間の中間に位置いたしまして、背後の高速道路の整備も進んでおり、阪神地域と他の国内地域の物流を支える拠点として重要な役割を担っております。既に完成自動車の輸出入の輸送拠点として取扱い貨物も増えております。今回の計画変更は、西日本地域における効率的な完成車輸送網の構築とRORO船によるモーダルシフトの進展も見据えた国内物流を安定的に支える国内複合一環輸送網の構築にも貢献するものと考えてございます。

続きまして、15ページ目以降、港湾法の基本方針との適合を確認しているものになります。

16ページ以降につきましては、貨物量ですとか、港湾計画図を参考までにおつけしておりますが、説明は割愛させていただきます。

尼崎西宮芦屋港の改訂の内容について、説明は以上になります。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、御説明ありました尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂につきまして、御質問等ございましたら、また同じように挙手をお願いできますか。

【委員】 御説明ありがとうございます。

本件において、倉庫等の物流拠点の立地計画、それから物流拠点はおそらく民間が造っていくと思いますので、立地誘導計画がどうなっているかを教えていただきたいです。

本件は、内航を活用した複合一貫輸送ネットワークの充実ということで、本当に望ましい方向だと個人的に思っています。というのも、こうした複合一貫輸送ネットワークは、環境面への影響もさることながら、震災時にも有用であるからです。我が国はいつも、震災時において、船舶、鉄道の利用が望まれますけれども、全てにおいてそうですが、平常時に稼働していないシステムが緊急時に有効に機能することはないのです。平常時から内航を活用した物流網ができていることが大変望ましい。そのためには、平素から、港湾がそこにあるだけではなくて、内航利用の促進が活性化されるように、倉庫などの物流拠点が港湾部に集積されることが望ましい。言い換えますとサプライチェーン上の機能ができるだけ港湾部に集中していることが効率的になります。

倉庫をはじめとした物流拠点の立地計画、立地誘導計画が大事ということですが、実はもう一つ大事な意味があります。もう既に、このエリアも含めて、物流不動産のファンドがたくさん動き出していまして、願わくば我が国にお金の落ちるようなバリューチェーンを形成するのが一番いいということもあります。大体民間が投資するのは倉庫等の物流拠点です。倉庫等の物流拠点の立地計画、立地誘導計画が非常に重要です。それゆえ、どのようなことになっていますでしょうか、お教えいただければと思います。

【分科会長】 よろしいですか。よろしくお願いします。

【港湾管理者（兵庫県）】 御質問ありがとうございます。

委員おっしゃいますように、尼崎西宮芦屋港周辺は高速道路網が充実しておりますので、非常に便利な土地となっており、近年は、工場跡地等に大型の物流施設、冷蔵倉庫等が立地している状況です。

都市計画法上は工業地域でございますし、臨港地区上も工業用地という形で、そういったところを積極的に誘致していくということです。物流・交通の関係ですが、東西方向は高速道路等を利用すれば、神戸港・大阪港とのアクセスは便利がよいですが、尼崎市の臨海部は埋立ての沖出しで発展してきたものですから、東西方向の一般道路が不足していますので、今回、計画で東西連絡道路を位置づけるとともに、今後、南北方向については、道路部局と

連携して検討し、物流や工場等の誘致を図ってまいります。

【委員】 ありがとうございます。おっしゃることはごもっともに思いますが、もうちょっと踏み込んだ、先ほど申し上げたような我が国にお金の落ちるようなバリューチェーンを考えて誘導していくとか、さらには、複合一貫輸送が活性化するように誘導していくとか、一步進んだ戦略を立てていくべきと思うのです。我が国はそのようなところがすごく弱いように思いますので、阪神港、尼崎西宮芦屋港がその先駆けとなることをすごく願っているところです。

【分科会長】 ありがとうございます。エールをいただいたということですかね。

もう少し物流施設等の誘致についても、こういう港湾計画を考える、あるいはその臨港道路を考えるときに、一緒に、先ほどまちづくりという言葉は川崎港でもありましたが、同じように、そういった戦略的なまちづくりといいますか、誘致といったものも併せておくと、バリューチェーンも生まれるのではないかと。先生、そういうお知恵を持っていられっやと思うので、また一緒に検討されたいかがかなと思いました。

ありがとうございます。

ほかに御意見ございませんでしょうか。

【委員】 質問ではなく、コメントとなりますが、今回聞かせていただいた内容には、自動車の完成車輸送に係る部分がありましたが、自動車業界では、特に完成車の輸送において、非常にドライバーの確保が厳しい状況にあります。完成車輸送は、一般の貨物よりも、限られた人で回している為、本当に厳しいのが実情です。

そういった中で、海上輸送をフルに活用するというのを考えていくに当たって、今回、完成車の取り回しの効率化を考えていただいたことは、自動車産業全体にとって非常にありがたいことだと思っています。ぜひ、こういったところを活用させていただいて、カーボンニュートラル、ドライバー不足に、我々自動車産業としても、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。今回の再編が非常に効率化につながると、こういう御意見ですね。

ほか御意見ございませんでしょうか。

お願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

この尼崎西宮芦屋港って、大阪と神戸の中心において、非常に便利な、そういった立地条

件になるかと思うんですけれども、一方で、非常に住宅地とも近接しておりますので、先ほど御説明の中で、東西のアクセスは、これからも今後も考えていかれるということもございました。

北に43号線と南に湾岸の高速道路がありますけども、現在でもこの南北のところでの渋滞も慢性的なところでもあります。ですので、先ほどもこの御説明の中でもありましたけども、例えばRORO船等を利用しての完成車をこちらから出すというようなこともされるんですけれども、しかし、京都のほうから、滋賀のほうから道路でここまで来ることになります。ですので、一足飛びにはいきませんが、今でもこの港を活発に使うようになればなるほど、一方で港と陸路等のこの一体のネットワークというものの、うまくスムーズに動かせるようなことがないと、ボトルネックになるということになると大変難しいなど。

背後に、周辺には住宅も一方でありますので、現状はどうしても車が動いてないところを見ておりますので、そういう現状からしても、どうぞ、もう一步踏み込んだ、うまく動かしていく、この地理的条件と、それから今の物流条件の中で、港も道路も、ROROも内航も使っていけるような、そういう場所としてもいいところにあるからこそ、いま一步のスムーズに動かす案をぜひお願いしたいと、一生活者としても思っております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしくをお願いします。

【港湾管理者（兵庫県）】 御質問ありがとうございます。今、委員がおっしゃったように、南北交通が混雑しているということで、高速道路ネットワークといたしましては、阪神高速5号湾岸線が、六甲アイランドまで供用していますが、そこからまだ西へ、ポートアイランド、和田岬へ延ばすようなところを直轄道路事業、そして阪神高速道路、そして直轄港湾事業と合併事業で整備していただいております。そうすると西からのアクセスが格段によくなると考えております。

それから、名神高速道路からのアクセスについては、今年度に有料道路事業の導入が決定した名神湾岸連絡線を経由しまして、末広地区に完成車を運搬します。さらに、さきほど説明しましたように、東西連絡道路が結ばれることにより、この辺りの交通の円滑化が図られるもの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】 はい。

【分科会長】 どのぐらい今のこの整備で混雑緩和できるのかとか、もうちょっと言っても

らえると多分納得しやすいのかなと思うんですが、何かそういうものもありますか。

【港湾管理者（兵庫県）】 道路部局と連携してシミュレーションを実施した結果、東西連絡道路を計画することによりまして、例として、渋滞している国道４３号の交通負担を軽減することを確認しています。

東西方向につきましては、今回計画する東西連絡道路の効果があると考えておりますが、南北方向につきましては、道路部局と連携した上で交通容量を増やしていくことが最も有効であることを把握しましたので、今後、道路部局と連携しながら、渋滞解消等に対応していきたいと考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。できたら、こういう議論、例えば南北も併せてやったとしたら、そのときにどのくらい、今のトラックの待ちが変わるのか。例えば４３号線に行く間に、混んでるときは３０分ぐらいかかっているんだけど、それがこういう整備を一体としてやった後には１０分ぐらいで行けるようになりますよみたいな議論になるとかということだと非常に分かりやすいですね。

実際に検討されているということですので、御興味がおありだったら、また後で見せていただくということもできるかなとは思いますが、効果がある、こういう形でやっていくのに加えて、南北もさらに頑張る必要あるけども、長期的な計画の下で、これらの今の道路も位置づけてやっておられると、そういうふうに理解いたしました。ありがとうございます。

よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか御意見ございませんか。

よろしくをお願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

今の東西連絡道路について、確認させていただきたいのですが、１０枚目のスライドの右の赤い道路、東西連絡道路の地図を拝見すると、この道路はどのような形で計画されているのでしょうか。具体的には、この左の写真を見ると、海とといいますか、水路になっているようなところに、地上にこの道路を置くのか、それともこの左の写真で見る、この左の青い縦の南北の道路と右の黄色の南北の道路に接続するような、地上とといいますか、高速道路のような形で置くのか、それによってかなり渋滞緩和等々への影響が変わるのではないかと思います。、このような確認をさせていただきました。

また、12枚目のスライドで、下のほうの御意見の中で、この東西連絡道路が将来の地元市の発展を担うという面からも整備を期待されているということです。もう一度10枚目のスライドに戻りますと、東西連絡道路の西側の山になっている辺り、これが飛び地になっているところをつなぐような形で、北側も南側も地面の連絡道路にもなるような形だと、かなり幅が広がるのかもしれませんが、そうするとかなり効果的なのではないかと思ひまして、質問させていただきました。

もう一つ、その前の9枚目のスライドで、今回計画に細長い縦の緑地が新たに計画されていますが、この緑地は、西側の21世紀の森を拡張する目的なのか、それとも、細長い形なので、新たにその上を歩けるような緑地にするのか、もし具体的な計画があるのでしたら教えていただきたいということと、あともう一つ、南側に、ROROターミナルの南に、薄い水色の海側に張り出した長細いエリアがありますが、なぜ現状にはない、このような、船のさらに南に延びている帯があるのか教えていただけますでしょうか。

以上です。

【分科会長】 3点ですが、よろしいですか。

【港湾管理者（兵庫県）】 御質問ありがとうございます。まず、東西連絡道路がどのような道路かということですが、委員がおっしゃいますように、この道路は高速道路ではなくて、一般道路として計画する道路でございます。

3ページに現在の航空写真がございます。海上には橋脚等を建てる必要がありますが、それは極力少なくして、既存の土地を活用して東西連絡道路の位置づけを考えています。無料の道路ということで、背後経済圏である尼崎市等にとって非常に効果がありますので、地元から期待されている道路です。

それから、緑地につきましては、現在の港湾計画図では埠頭用地等になっており、それを緑地に変更しますので、隣接する21世紀の森と一体化できるような緑地ということで考えておるところでございます。

それから、その緑地の下のほうに、薄い青色で南のほうに伸びているエリアについては、航路・泊地、航路の図でございます。今回、説明はしておりませんが、18ページの港湾計画図のところに、赤囲いで囲った水色のエリアがございますが、この部分と一致しているという形で計画させていただいております。

【近畿地方整備局】 若干補足ですが、船が通るときに、水深が浅いと大きい船が通れないため、水深の浅い海底を掘るエリアを示している図となります。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか御意見ございませんでしょうか。

先生、どうぞ。

【委員】 御説明いただき、ありがとうございました。

トラックドライバーが不足している中、RORO船の大型化がどんどん進んでいて、それに対応するために、末広地区に新たにROROターミナルを整備したり、物流の需要が増えるため、東西の通路を整備したりなど、インフラの整備を目指されているということで、すばらしい計画だと私は思いました。

その一方で、2024年問題が起こって以降、トラックドライバー不足はかなり喫緊の課題であるため、インフラの整備を待って対応するというのも重要なことだとは思いますが、さきほどの地方審議会でも早く対応したほうがよいという意見があったように、インフラ整備がされるまで短期的に何らかの対応をした方がよいようにも思われます。多分、完成自動車の需要もありそうですので、短期的にどのような対応あるいはやり繰りをされる御予定があるのかについて教えていただけるとありがたいです。

【分科会長】 よろしいですか。よろしくお願いします。

【港湾管理者（兵庫県）】 御質問ありがとうございます。完成自動車につきましては、現在、隣の東海岸町沖地区で、取扱いがなされているところでございまして、今後の需要増を踏まえて、埠頭用地等が不足するものですから、今回、末広地区に新たに埋立て計画するというところでございます。

その東海岸町沖地区で完成自動車等を扱っているところにつきましては、埠頭用地そのものの拡張というのはなかなか見込めないため、今後、工業用地等も分譲していくところではありますが、埠頭用地のほうが使い勝手がいいと自動車会社から聞いておりますので、早期に埠頭用地の整備を図ってまいりたいと考えております。

それから、渋滞対策につきましては、現在は、完成自動車が渋滞する南北道路を使って運ばれていますけれども、基本的に、道路拡幅等で交通容量を増やしていくこととなります。東西連絡道路が整備されるまでの当面の間については、例えば迂回の協力をお願いする看板設置やポイント的な交差点改良のようなソフト的な対策も併せて実施することで渋滞対策を図っていきたいと考えております。

【分科会長】 いいですか。

【委員】 では、一言だけコメントさせてください。いろいろと御対応、努力されていることはよく分かりました。

水深が浅いままで運用しなければいけないということだとすると、船が大型化してくるだけに、なかなか対応も難しいのだろうと想像します。そのときに、短期的に、例えば周辺の港と協力するとか、そういったことがあり得ないのでしょうか。それが受け入れられない場合に、どういう対応があり得るのが多少気になりました。

あくまでも、個別の港湾の計画ゆえに、あまり広域の議論はできないのだとすると、もしかすると、地方整備局から回答を得た方がよいのかもしれませんが、喫緊の課題だという皆さんの合意はあると思いますので、インフラが整備されるまで、どう乗り切るかを、うまく御検討いただけるとありがたいと思いました。

【港湾管理者（兵庫県）】 1点説明不足がございまして、現在、東海岸町沖で扱っておられる会社は2社ございまして、1社は5.5メートルの岸壁、それからもう一社は12メートルの岸壁を使っておられますので、当面の間の大型化には対応できると考えておるところでございます。

【委員】 なるほど。ありがとうございます。

【近畿地方整備局】 近畿地方整備局でございます。

委員からお話がありましたように、この港自体もかなり逼迫している状況であるのとは見てのとおりだと思います。当然のことながら、いろいろな港で総力を挙げて、こういった物流の問題に対応していかなければならないと思いますので、当然お隣の神戸港、大阪港、あるいは堺泉北港など、そういった近隣港の御協力も得ながら、トータルで大きな課題に対応していかなければならないと思ってございますので、引き続き御指導いただければと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

【計画課長】 少し補足いたします。

国全体では、昨年、関係閣僚会議で物流改革に向けた政策パッケージ、これを策定しました。そしてまた今年、いわゆる物流効率化法とトラック法が改正されました。先ほど先生から川崎港の港湾計画のところでも御議論ありました荷主さんへのアウトリーチというものも、規制的な措置という形になりますが、政策的に強めようとしています。その具体的な中身については、来年4月に向けて今議論を進めています。

国交省内では、物流・自動車局を中心に、あとインフラでは道路・港湾セットになって、様々な検討会をやっているとして、先ほど川崎港でも議論になった物流拠点の在り方についても、災害時の利用だとか、地方公共団体がどういうふうに通ずっていくのか、ちょっと今までと景色が変わってきているところです。いろいろな部局が連携して取組を進めているところです。

また、開発許可とかになると地方公共団体の皆さんのお仕事になりますので、まず国での議論を踏まえて、一緒に進めていくということだと思っています。

今すぐやらなきゃいけないのにと、先生からおっしゃっていただいているのですが、時間かかっておりますが、インフラも含めてですが、施策展開をしっかりしていくべく検討を進めているというところであります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

いかがでしょう。大分時間が超過してしまっているようですね。あと1件残っておりますので、そろそろ、この案件について、もし御意見、これ以上ないようでしたら、ここで取りまとめさせていただきたいと思います。

今いろいろ御質問いただきましたけれども、基本的には先ほどと同様、事務局のほうから適切にお答えいただけたのではないかなと思います。

特にこの部分を改訂に附帯意見をつけて何か言わなければいけないという状況ではないように思いますが、そのように考えて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、答申といたしましては、「国土交通大臣に提出された尼崎西宮芦屋港の港湾計画については適当である」ということで答申させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

それでは、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了いたします。

ありがとうございました。

それでは、次の議論に移りたいと思います。報告事項ですね。洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況についてです。

事務局のほうから御説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課長でございます。私のほうから、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況につきまして御報告させていただきたいと思います。

1 ページ目を御覧ください。こちらは前回御報告させていただいた以降の動きを一覧表にしたものでございます。官民フォーラムとか、洋上風力促進小委員会とか、それぞれの内容について、以下のパワーポイントで説明させていただきます。

2 ページ目を御覧ください。

今年の5月21日に、浮体式洋上風力発電の海上施工に関する官民フォーラムを立ち上げました。第3回を8月29日に開催いたしました。

この浮体式の洋上風力の様々な関係者から挙げられた海上施工に関する課題というものを、この8月に整理いたしまして、今後、こういった形で検討していこうかという形で、施工シナリオの検討であったり、港湾インフラ、さらには浮体式でありますので、関係船舶の確保、こういったものも重要となっておりますので、それらの在り方を検討するなどの取組方針ということでまとめました。

今後、官民ワーキングというものも新たに設置いたしまして、浮体の基礎の種類別などの複数ケースを取り上げました海上施工のシナリオを検討するなど、具体的な議論を進めていく予定ということでございます。

続きまして、3 ページ目を御覧ください。北九州港における洋上風力発電プロジェクトについてでございます。

今回、ひびきウインドエナジーと港湾管理者である北九州市と九州地方整備局の間で、この右下に図示しております基地港湾のエリアなんですけれども、この港湾施設について、9月3日なんですけれども、今回、日本で2例目となる、この施設の賃貸借契約というものを締結されました。

この北九州の洋上風力発電プロジェクトというものは、最大出力22万キロワットとなる、まだ着床式の洋上風力発電所でございます、2025年に運転を開始するという予定となっております。

続いて4 ページ目を御覧ください。前回御報告以降、洋上風力促進小委員会というものを合計3回開催いたしております、委員の皆様に御議論いただいております。これは経済産業省との合同の小委員会となっております。

議題にありますように、洋上風力発電に係る電源投資を確実に完遂するための公募制度の在り方ということで、事業者のリスクへの対応とか、そういった導入に向けた環境整備を進めていくべく、さらには、いわゆる第2ラウンドの公募参加者から、この制度、入札制度等についてお伺いした意見も踏まえて、この公募制度の在り方について議論いただいてい

るところでございます。引き続き経済産業省と連携して、洋上風力発電の導入促進に向けて、さらなる改良等の検討を進めてまいりたいと思います。

最後になりますけれども、洋上風力発電に係る区域整備について御報告させていただきます。

5 ページ目ですけれども、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定ガイドラインというものがございまして、このガイドラインに基づきまして、今回、新たに、9 月 27 日なんですけれども、秋田県秋田市沖、和歌山県沖東側及び、さらに浮体式の候補地といたしまして和歌山県沖（西側）と書いている、この3 地域を新たに準備区域として整備させていただきました。これによって、この右の表にありますように、促進区域は10 海域、真ん中の有望海域、これが9 海域、準備区域は11 海域ということになりました。

この促進区域の⑨の青森県沖日本海（南側）、⑩の山形県遊佐町沖につきましては、7 月 19 日に公募の受け付けを締め切ったところございまして、現在、事業者の審査、評価を進めているところで、今年の12 月に公表予定としているところでございます。

簡単ですが、状況につきまして報告させていただきました。ありがとうございます。

【分科会長】 御報告どうもありがとうございました。

いかがでしょう。御意見、あるいは補足等でも結構ですが、ございましたら、よろしく願いいたします。

御意見ございませんか。

よろしくお願いします。

【理事】 よろしいですか。1 点質問させていただきます。

北九州港のひびきウインドエナジー様の、新たに基地港湾としての契約ができたということは、さらに一歩進んだことだと思います。こういった基地港湾の整備とともに、その後というか、地域振興にうまくつなげていくという観点も、港湾関係として大事なところだと思います。

その観点で、例えば北九州市では、基地港湾をうまく地域振興につなげていくような取組、例えば洋上風力発電関係のいろいろな部品を製造したり、その部品製造の基地を整備したりなど、そういった動きがあるのかどうか、その辺り教えていただけたらと思います。

以上です。

【海洋・環境課長】 御質問ありがとうございます。今回、基地港湾の契約自体は日本で2 例目ですけれども、1 例目が秋田港を中心に基地港湾としてやりました。

秋田港のほうでは、部品の製造であるとか、あるいはC T V 船、メンテナンスのための船自体が、船の拠点として、日本郵船が支店をつくったりとか、そういった形で企業立地が進んだり、地元の企業が参加したりという活動が進んでおります。

さらには、地元の学校と連携して、高校生とかの関心を得るための教育機関とか、そういうところとも連携してやられているところがございます、北九州市においても様々な企業誘致の活動もございますので、そういったところをしっかりと我々としてもフォロー、支えていきたいなと思っているところでございます。

【理事】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

ほか御意見ございませんか。

先生、どうですか。いいですか。

【委員】 せっかく御指名いただきましたので、1点だけ質問させてください。

北九州の動き、このような形で進んでいるというのは大変前向きな話として受け取りました。これがこの後、どのようなスケジュール感でというところですか、あるいはスピードアップするとしたら、どこかに課題があるのかといったようなところについて、今後の見通しについて教えていただけますでしょうか。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。今後の見通しは、今も風車自体の建設工事は進んでおりまして、今年度、来年度早々には工事が終わって、運転開始が2025年と、もう来年から運転開始の予定ですので、そういった形で順調に進んでいるという段階でございますので、そういった、先ほど御意見ございました地域振興として、どういった形でやられていくのかというところも、しっかり見ていきたいなと思っているところでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。25基全部が同時にといいますか、もう相次いで。

【海洋・環境課長】 そうです。全体の運転開始ということでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、よろしいですか。

【委員】 今、2例目が北九州ですね。その後の何か動きというのはあるのでしょうか。あったら教えてください。1例目は秋田ですよね。2年目は北九州。

【海洋・環境課長】 既に、一番最後のページを御覧いただきますと、促進区域、一番上から、①から⑧ありますけれども、これが全て、一般海域においての事業者が決まっておりますので、そういった、今、2029年とか2030年とかの運転開始を目指して着々と準備を進めているという段階でございますので、これらの①から⑧までの工事が本格着工するに伴って、この基地港湾との契約がまた進んで、そういった形で進んでいく。今まさに、この⑨、⑩を審査、評価中ですので、これらも事業者が決まり次第、またその運転開始を目指して工事を進めていくという段階になってございます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほか御意見ございませんでしょうか。

皆さん、大変この洋上風力の話についても高い関心をお持ちの状況だと思います。非常に重要な施策だと思います。いろいろな委員会進めていただいている、それで着々と進んでいるということはよく分かりました。しかし、なぜこの公募の制度について3回も委員会やっていて、まだまとまらないのかとか、いろいろと懸念点もあろうかと存じます。洋上風力に関しては、この分科会で何か共有しておくべき内容というのはもうないんだろうかと思うわけです。ちょっと補足いただければありがたいですが。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。

先ほど第1ラウンド、第2ラウンド、第3ラウンドと申しあげましたように、既に、①から④までが第1ラウンド、⑤から⑧までが第2ラウンドで、今回、今、第3ラウンドという形で、⑨、⑩を選定しているという段階なんですけれども、様々な応募者、公募した際の応募者からの制度改善とか、そういった形での要望がございます。

かつ、海外に目を移しますと、ヨーロッパ等でも盛んに風車のプロジェクトありますけれども、公募しても参加者が手が挙がらないという例も、ヨーロッパのほうでは出てきているということでございます。

洋上風車の整備促進という観点で、できるだけ事業者が参加しやすいような環境をつかっていくというふうな観点で、今、この小委員会のほうで様々な議論をさせていただいているということでございますので、小委員会、今まさに真っ最中ですので、またまとまり次第、その内容については御報告させていただきたいなと思います。

【分科会長】 審議の途中で、どういうところが問題だと聞くのは非常にやばな話だと分かっている聞いています、ただやはり環境整備といいますか、特にこういう事業が

ちゃんと進んでいて、しかも安全に、効率的にというような議論も一方ではあるわけですから、それで持続可能性というのも事業としても担保しなきゃいけない。非常に難しいと思うんですよ。その辺りのところのノウハウみたいなものが将来的に引き継がれていくようなことが多分大事だなと思っております。そういったような内容のお話を、まとめられた段階、一つ区切り区切りで結構なんですけど、うまくいっていますよという議論だけではなくて、できれば、こういったところを考えて、こういう反省に立って、こういう制度に変えましたとか、それについて、今度、こう変わりますという話をしていただけると大変ありがたいと思います。この点に関しては、今後よろしくお願いいたします。

【海洋・環境課長】 はい。承知いたしました。

【分科会長】 お願いします。

【委員】 最初に促進区域が決まったときに、商社が結構かんでましたよね。特定の商社にちょっと偏り過ぎているんじゃないかという議論もあって、大分バランスがその後、取れてきているように私は思うんですけども、これからやる地域ではどうですか。商社の動きは。傾向を教えていただければと思います。

最初のうちは商社が中心の事業が多かったですよね。

【海洋・環境課長】 はい。第1ラウンドでは、三菱商事さん系の方々が多かったと。第2ラウンドの中では、比較的バランス取れた形での各社が挙げられたと。商社だけでなく、もちろん海外からの事業者が参画したり、日本の電力事業者が参画したりとか、そういった形の動きがある中で、事業者として、今年の1月、2月ですけれども、商社というか、事業者全体から成る技術研究組合というものも設立されておりまして、今後、浮体式の洋上風車という段階に入ったら、さらにいろんな事業者が参画してくるというところになると思いますけれども、ただ、そういったときに、商社がどう動くかというのは、ちょっと我々はなかなか把握しないところがありますけれども、できるだけいろんな参加者が出てきていただきたいなというところが我々の思いでございます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ありがとうございます。

すみません。大変、司会の不手際で、時間20分近く超過してしまいました。申し訳ありません。

ここまでで、もしよろしければ、今日の審議のほうを終わりたいと考えているんですけども、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、ここまでで、以上、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。よろしくお願いします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論、どうもありがとうございました。

次回、第95回港湾分科会は来年の3月を予定してございます。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会第94回港湾分科会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —