

令和7年3月11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95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95回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和7年3月11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
齊藤 由里恵	中京大学経済学部 准教授
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
丹澤 俊夫	(一社)日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会 委員
土屋 恵嗣	(一社)日本船主協会 常勤副会長
松本 真由美	東京大学教養学部 客員准教授
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)
吉田 晃朗	トヨタ自動車(株) 物流管理部長

<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)
 - ・金 沢 港(改訂)
 - ・和歌山下津港(改訂)
 - ・高 松 港(改訂)
- ② 令和6年能登半島地震における港湾の対応について(報告)
- ③ 「協働防護」による気候変動への適応について(報告)
- ④ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について(報告)
- ⑤ 国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について(報告)
- ⑥ クルーズの最近の動向について(報告)

交通政策審議会第95回港湾分科会

令和7年3月11日

【総務課長】 皆様、おはようございます。ただいまより交通政策審議会第95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。国土交通省港湾局長でございます。

本日、年度末のお忙しい中、第95回港湾分科会に御出席賜り、誠にありがとうございます。今回から吉田晃朗委員が新たに御就任されましたので、御紹介申し上げたいと思います。御就任ありがとうございます。これからも御指導、御鞭撻のほど、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

さて、本日3月11日は御承知のとおり東日本大震災から14年目ということでございます。改めまして、お亡くなりになられた方々の御冥福をお祈りするとともに、復興への決意を新たにしたいと思います。災害に関しましては備えていたことまでしかできない、というようなことが言われます。これまでの様々な災害で得た経験、教訓、これを踏まえて、しっかりインフラの強靱化を進めるとか、あるいはそれで防ぎ切れないところについては、避難等の訓練をしっかりとやる、そういうことで本当に備えを充実していくことが何より重要なことだと思っております。

その一環で、先月の7日でございますけれども、能登半島地震の経験を踏まえまして、港湾の防災拠点機能の強化、あるいは今後リスクが高まる気候変動に伴う海面上昇、こういったことに対応するための港湾法の改正案を国会に提出させていただいておりまして、今国会で審議いただく予定となっております。そういったことを含めました昨今の御報告を本日させていただくとともに、3港の港湾計画について、本日は御審議いただくという段取りとなっております。

限られた時間でございますけれども、活発な御審議、御議論いただきますようお願い申し上げます。冒頭の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは早速、次に進ませていただきます。新任の委員のトヨタ自動車株式会社物流管理部長の吉田晃朗委員でございますけれども、先ほど稲田より御紹介させていただきました。つづいて、委員に代わる出席者を紹介いたします。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けれども、久保委員に代わりまし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御出席をいただいております。

【理事】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 よろしく願いいたします。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15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いることを御報告させていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。円滑な議事の進行に御協力をお願いいたします。なお、カメラでの撮影はここまでとさせていただきます。以降の進行は分科会長をお願いいたします。それでは、分科会長、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。改めましておはようございます。年度末、今日は3.11の日ですね。朝から、東日本大震災をテレビでもいろいろ振り返り、先ほど稲田局長もおっしゃいましたが、「準備していたものだけしかできなかった」という教訓を取り上げておりました。港湾、ここで議論していただく話はもっと広い範囲になるかとは思いますが、このメモリアルな日は、一度思い出してみるのにいい機会ではないかなと思います。

そういう意味で、今回の港湾計画の改訂や、あるいは幾つか報告事項もございますが、皆様方から忌憚のない御意見をいただいて、できるだけ意義深い、あるいは実効性の高い計画等ができていく、あるいは施策に生かされていくということになるとよいなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事です。本日は審議事項3件、報告事項5件が予定されています。

まず、議事の①港湾計画についての審議に入ります。港湾計画の改訂が金沢港、和歌山下津港、それから高松港の3港でございます。初めに、金沢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、石川県土木部参与、港湾課長、それから北陸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、事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 では、初めに金沢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。

【参与】 おはようございます。石川県土木部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

資料の説明に先立ちまして、能登半島地震の発災以来、多々納分科会長様をはじめとする交通政策審議会港湾分科会の皆様、それから稲田局長様をはじめとする国土交通省港湾局

の皆様から、応急復旧及び本復旧に関しまして様々な御支援を賜っておりますことを心より感謝申し上げる次第であります。引き続き、早期の復旧完了、その先の創造的復興に向けまして、さらなるお力添えを賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料の説明に入らせていただきます。

まず、1ページ目でございます。左側の図にお示ししておりますように、金沢港の位置につきましては、日本海を挟みアジア諸国、極東ロシアなど日本海側対岸諸国を結ぶ交通結節点であります。また、日本の3大都市圏に近接し、北陸自動車道や東海北陸自動車道などの道路ネットワークが構築されており、地理的優位性も有しております。

右側にお示ししますように、金沢港は、オレンジ色の建設機械や産業機械、コンテナを扱う物流関連ゾーン、ピンク色の石油埠頭を有するエネルギー関連ゾーン、また緑色のクルーズターミナルなどが立地する交流拠点ゾーンなど、様々な機能を有しており、地域経済の活性化に寄与しております。

2ページ目を御覧ください。金沢港が担う役割の産業・物流関係であります。左上の写真にお示ししますように、背後には、建設機械や産業機械などの製造関連企業やセメント関連企業、エネルギー関連企業などが多く立地しております。左下の図には国際定期航路をお示ししており、中国や韓国と結ぶコンテナ航路が週7便、韓国と結ぶ国際定期RORO航路が週2便就航しており、県内の産業を支える国際物流拠点としての役割を担っております。

3ページ目を御覧ください。交流関係につきましては、左の写真にお示ししますように、背後には豊富な観光資源を有しており、また、右上のグラフにお示ししますように、令和6年は46本のクルーズ船が寄港し、令和7年につきましては、過去最高に並ぶ55本の寄港が予定されております。

また、右下の令和2年に開業した金沢港クルーズターミナルでは、クルーズ利用以外にも管内で様々なイベントが開催されており、にぎわいの創出の場ともなっております。

4ページを御覧ください。次に安全・安心でございます。中ほどにお示ししますように、能登半島地震においては、奥能登へのアクセスルートが一時遮断されたことから、被災地への支援物資などを海上輸送する活動拠点として活用されました。また、太平洋側での大規模地震の発生時には、太平洋側の港の代替機能を担う役割が期待されております。

続きまして、5ページを御覧ください。金沢港の目指す姿につきましては、昨年度、金沢港の長期構想に当たる金沢港将来ビジョンを策定しており、今回、その実現に向け、港湾計画の改訂を行うものであります。

6 ページを御覧ください。港湾計画改訂に向けた考え方といたしまして、1 の金沢港が担う役割につきましては、これまで御説明したとおりであります。

2 の今後の発展・振興に向けた金沢港の戦略については、1 つ目は石川県内のものづくり産業の国際競争力を強化するため、航路の充実による集貨拡大を進めてまいります。2 つ目は、日本海側のトップクラスのクルーズ船寄港地にふさわしい拠点づくり、周辺地域との連携強化を図ってまいります。3 つ目は、大規模災害発生時における物流機能の維持、防災拠点としての受入機能の確保を推進していきます。以上の3点を金沢港の戦略として展開してまいります。

3 の金沢港の現状の課題とその対応方策につきましては、次ページ以降で御説明をいたします。

7 ページを御覧ください。金沢港の港湾計画改訂の概要でございます。大きく5点あり、まず、画面右下の黄色でお示ししますように、コンテナ船の大型化、東南アジア向け貨物需要に対応するため、大浜沖合でのコンテナターミナルの新設と関連施設の追加を行います。画面左下、内貿貨物、外貿貨物の集約を行うため、コンテナ、RORO貨物、砂利・砂、スクラップ貨物の移転や集約を行います。画面左中ほど、クルーズ船の受入体制の強化に向け、戸水埠頭を一部旅客船埠頭へ利用形態を変更いたします。

また、無量寺岸壁につきましては、大型クルーズ船に対応するため岸壁水深を10メートルに増深いたします。画面左上、憩い空間の形成に向け、これまで埋立が実施された用地を県民が憩い、集えるレクリエーションの場として、土地利用計画の変更を行います。画面上、中ほど、今回の能登半島地震も踏まえ、災害時の緊急物資・幹線貨物輸送への対応として、耐震強化岸壁を新たに位置づけます。

8 ページを御覧ください。産業・物流に関しましては、画面左及び中ほどに現在の課題をお示ししております。1 つ目は、緑枠の中にお示ししますように、現在の御供田埠頭のコンテナターミナルは岸壁背後のヤード幅が130メートルと狭隘であり不整形となっております。このことから、コンテナ船や鋼材船、RORO船などの貨物動線が輻輳しており、また、将来的な貨物量に対しても埠頭用地が不足しております。

2 点目、青枠内にお示ししますように、国際定期RORO船の貨物については、戸水埠頭と大浜埠頭で受入れを行っており、1度の寄港で2つのバースを経由することは非効率でありますことから、荷役作業の効率化が求められております。

3 つ目は、オレンジ枠内にお示ししますように、五郎島埠頭では海上保安庁の巡視船2隻

が係留されておりますが、貨物船との利用調整が発生しており、双方の利用に支障を来しているところでもあります。これらのことから、画面右にお示しします外貿貨物は新大浜埠頭や大浜埠頭に集約をし、内貿貨物は五郎島埠頭から御供田・戸水埠頭に配置転換をすることで、金沢港の物流機能の強化を図ることとしております。

続きまして、9ページを御覧ください。次に、大浜沖合でのコンテナターミナルに着目し御説明をいたします。左上のグラフは日本に寄港している中国・韓国航路のコンテナ船の大型化の動向を示しております。近年日本に寄港するコンテナ船の大型化が進行しており、現在約57%のコンテナ船が金沢港への寄港が困難な状況となっております。

また、下の円グラフにお示ししておりますように、石川県を発着する外貿コンテナの貨物のうち、東南アジア方面の貨物量は約3割に達しております。今後につきましては、さらなる貨物量の増加を目指し、荷主企業や物流会社で構成される金沢港利用促進会議が本年1月に新たに発足し、金沢港の利用促進に向け動き出したところであり、官民が連携し取り組んでいくこととしております。

画面右にお示ししますように、今回計画する新大浜埠頭のコンテナターミナルでは、中国・韓国航路の船舶の大型化や、東南アジア方面への直行便に対応するため、水深12メートルから14メートルの岸壁を有するコンテナターミナルを計画するとともに、必要となる防波堤の延伸や、航路や泊地の新設、防砂堤などの新設を今回新たに位置づけます。

なお、北米・欧州方面などの長距離貨物につきましては、今後、日本海側の他の港や国とも連携をし、国際フィーダー航路の誘致に取り組み、国際戦略港湾である阪神港を利用した輸出入を推進していきたいと考えております。

続きまして、10ページを御覧ください。交流関係の内容であります。右上の写真にお示ししますように、現在は、戸水埠頭は公共埠頭として、無量寺埠頭は旅客船埠頭として計画され、利用がなされているところでもあります。今回、右下の写真にお示ししますように、将来的なクルーズ船の寄港増加や、クルーズ船の複数寄港が集中するシーズンに対応するため、クルーズターミナル周辺での2隻同時着岸が可能となるよう、戸水埠頭の一部を旅客船埠頭に変更いたします。

また、今後、大型クルーズ船の受入れにも対応できるよう、無量寺埠頭の岸壁30メートルの区間について、水深7.5メートルから10メートルへ増深する計画とし、クルーズ船受入体制の強化を図ってまいります。

11ページを御覧ください。緑と歴史に包まれた憩いのある港づくりを目指し、港湾緑地

等を利用した新たな憩いの空間を創出することとしております。

続きまして、12ページを御覧ください。防災関係であります。右の写真は、今回の能登半島地震を踏まえ、大規模災害時において緊急物資輸送を可能とするため、無量寺埠頭につきましては、耐震強化岸壁の水深計画を10メートルに変更し、港湾機能の充実を図ります。また、大規模災害発生時でも背後圏の経済活動を維持できるよう、新大浜埠頭と大浜埠頭を耐震強化岸壁に新たに位置づけをし、港湾施設の強靱化を図ってまいります。

13ページを御覧ください。金沢港におきましては、令和5年4月に金沢港カーボンニュートラルポート形成計画を策定し、港湾施設や荷役機械の脱炭素化に取り組んでいるところでございます。

14ページを御覧ください。本年2月に開催した石川県地方港湾審議会での主な議論の内容であります。港湾機能の強靱化につきましては、大浜沖合でのコンテナターミナル計画について、風対策について検討すべきとの御意見をいただいております。実施に当たっては、築堤や防風フェンスを設置するなどの検討を進めていくこととしております。そのほか港湾整備について、計画改訂後の速やかな整備促進や、能登半島地震で被災した施設の早期復旧に対する御意見をいただいております。これらの御意見を踏まえまして、港湾計画の改訂案について、原案のとおり適当であるとの答申をいただいたところであります。

石川県からは以上であります。どうぞよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 続きまして、事務局から今回の計画の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ページ目を御覧いただければと思います。

今回の計画では、コンテナターミナルに関する内容がございましたが、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。港湾計画の改訂内容についてもこの方向性に沿った内容であることを確認しております。

こちらの資料の下段にあるとおり、物流の2024年問題の対応についても言及されております。トラックドライバーの不足が見込まれている中で、国際フィーダー航路や内航フェリー、RORO航路などを活用して集貨によるモーダルシフトを推進していくということでお示ししております。

次のページをお願いします。こうした取組の方向性を示している中での今回の改訂内容ですけれども、金沢港は中国や韓国を結ぶ定期コンテナ航路が充実しておりまして、背後に立地している建設機械や産業機械を製造する地域の基幹産業、地場産業を支える物流拠点として大事な役割を担っております。今回新たに計画するコンテナターミナルは、背後企業

の東南アジア方面の貨物需要の増大に対応するとともに、国際フィーダー航路の活用によって阪神港への集貨促進をしていくものにもなってございます。また、今後のドライバー不足による輸送力低下に対応したモーダルシフトの推進にも貢献する内容でございまして、国の示している方向性と合っていると考えております。

次のページをお願いします。このほか港湾の基本方針との適合についても確認をしております。特に問題になるところはございません。

次のページをお願いします。以降のページにつきましては、貨物の状況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。

金沢港の説明については以上になります。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま御説明いただきました金沢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お願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございます。ここにお示しいただいている計画の中身に反対などはなく、むしろお進めいただきたいと思います。

ところで、この金沢港に限らず本日説明のある他の港湾もそうですけれども、資料の9ページを見ていただくと、基本的に直行航路を設けるということと、国際フィーダー航路の誘致に取り組み、コンテナ貨物の阪神港への集貨を促進することが特徴的です。このフィーダーの話ですけれども、そうなればいいなと思いますが、コンテナ貨物を阪神港へ集貨を促進するという、勝算のある戦略というかストーリーがあるのかなと思います。もしあれば教えていただきたいです。

逆に言えば、金沢港の場合でしたら、むしろ近隣諸国のハブ港がフィーダー港になる可能性も十分にあると思えるので、阪神港にどうやって集貨するという、その何か戦略があれば教えていただきたいというところです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。まず、港湾管理者から、阪神港に集貨しようとする戦略について具体的にどういったことを考えているかということをお答えできればと思います。それで、もし何か補足がありましたら港湾経済課からお願いいたします。

【港湾課長】 石川県港湾課長でございます。私から御回答させていただきます。

まず、阪神港への内航フィーダーによる集貨の戦略でございます。日本海側には、阪神港へフィーダー輸送している港はほかにもございます。北米、それから欧州等への遠距離、長距離の輸送貨物につきましては阪神港へフィーダー航路を、金沢港へも寄港していただいで、それで輸送に活用させていただきたいと考えてございます。東南アジアにつきましては

直行便ということで、2方向の展開で整理させていただいているところでございます。

【港湾計画審査官】 具体的な戦略について、もしさらに御説明できることがあれば、恐れ入りますが、よろしくお願いします。

【港湾課長】 失礼いたしました。北陸地方のほかの港とも連携した上で、フィーダー航路を誘致したいと考えてございます。

【港湾空港部長】 北陸地方整備局の港湾空港部長でございます。

石川県さんの戦略はそうですが、ここ数年日本海側の港湾の国際フィーダー航路は相当増えていまして、阪神港へたくさん持っていつている実績が積み上がっております。我々北陸地方整備局は、北は新潟県から南は福井県まで、一堂に会して物流戦略チームという場の中で、お互い連携しながら、フィーダー航路へ乗せるもの、あるいはそれぞれの港で独自で取り組むものをお互い整理をしながら、北陸の港湾物流の活性化を進めております。

そういった中で、今石川県からお話がいったような、阪神港へ持っていくもの、あるいは独自で取り組むものということのをうまくまとめながら進めたいと思っておりますけども、いずれにしてもフィーダー航路をまた増やしていくと。そのためには貨物を集めると。我々が聞いているのは1月に出来上がった利用者協議会の場でも、ある程度貨物を集めて阪神港へ持っていくもの、直接海外でやるものというような荷主と連携した取組が大事になってくるのかなと感じております。

【委員】 ありがとうございます。ここで終わりますけど、最後ちらっと出てきました、荷主の協力とか、それに伴ってサプライチェーンを組み替えていくということを同時にやらないと、恐らく、近隣諸国は強いので、取り込まれる可能性も十分にあると思います。港湾整備と同時に戦略をつくっていかないとと思う次第です。ありがとうございました。

【分科会長】 ほかに御意見ございませんか。お願いいたします。

【委員】 私から2点伺えたらと思います。1点目が県側の資料の8ページでして、いろんな貨物に対しての集約を行うということで、これはとてもいい取組だと思うんですけども、かなり住宅地も隣接している地域だと思いますが、これは港湾道路の整備等、物を動かす、中でもいろんなものが例えば今までは御供田にいたものが新大浜のほうに持っていった集貨といいましか、出ていくとか受け入れるということになるんだと思うんですけども、こういった道路整備も一緒にやられているのかということをお話しいただけたらと思います。

2点目が、10ページにクルーズ船受入強化ということで、公共埠頭をかなり狭くされて、

クルーズ船の2隻同時着岸等をうたわれているかと思うんですけれども、クルーズ船はかなり整備にお金、クルーズ船のための岸壁整備等にお金がかかる割に、県内の経済効果がどの程度あるのかというところがかなり疑問視されているところもあると思うんですけれども、ここまできちんと投資をされるということは、石川県にとってクルーズ船の整備はかなり経済効果がある、投資効果があるとお考えなのかなと思うんですけれども、その辺りのバックデータをもしお持ちでしたら少し御紹介いただけたらと思います。以上2点です。

【港湾課長】 大浜ないし新大浜埠頭へ外貿貨物を集約するという、こちらの戦略につきましては、御供田のほうから大浜につながる大浜御供田線という臨港道路がございます。今、片側一車線で供用しておりますが、20ページお願いいたします。こちらの下のほうから上のほうへ延びる大浜御供田線という臨港道路がございます。こちらを4車線化するということで、陸上の物流機能を拡充するということで対応させていただきたいと考えてございます。

【参与】 あと、クルーズについてお答えいたします。北陸新幹線金沢開業以来、クルーズ需要が増えまして、具体的には「レール&クルーズ」ということで、船で金沢港にお着きになって、そこから新幹線を活用してまた戻っていただく、その反対。それから金沢が発着港のクルーズも多数あります。プラス金沢港のクルーズ船はラグジュアリー船が非常に多くて、金沢港に御寄港いただくと、先ほどありましたように武家屋敷、兼六園、近江町市場、ひがし茶屋街と、その辺にバスでお出ましいたいて、遠くは白川郷まで足を伸ばされている状況であります。

具体的にはそういうふうに回っていただいておりますので、金沢をはじめとして県内に対する経済波及効果が大変多くて、地元の経済界からも、ぜひクルーズの誘致をしっかりとやってくれと、港の設備、バースが足らないとか、港が混み合って船が寄れないことがないよという声をいただいております。具体的な数字は今持ち合わせておりませんが、そういう状況でございます。

【委員】 ありがとうございます。特に具体的な数字はとても大事だと思いますので、しっかり投資効果を測って、クルーズ船誘致等々をやっていただければと思います。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。御意見があれば、お願いいたします。

【委員】 よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

今回コンテナターミナルの整備という項目が入っていますけれども、その理由としてコ

ンテナの大型化に対応するということが記載されています。先ほどの説明でも中国、東南アジアとの直行、もしくは国際フィーダーに対応するということで、7ページ目のところに12メートルから14メートル岸壁とあります。一方、9ページ目のところに、小さく記載されていますが、船社のヒアリングで今後2,000から3,000TEUの船が主流になるとあります。私も現状では多分それぐらいの船型がせいぜいではないかなと思うのですが、3,000TEUであれば、通常であれば12メートル岸壁で足り得るのではないかと思います。今回の14メートル岸壁ということは、場合によっては5,000TEUぐらいの船まで受入可能となるような岸壁を整備される御予定ということなので、この辺の整合性について伺いしたいと思います。

【港湾課長】 9ページの左側にお示しさせていただいているこちらの船につきまして、は中国・韓国航路の船の動向でございます。これは確かに2,000TEU程度ということですので、水深12メートルで足りるかなと考えております。

ただ、東南アジアダイレクト航路ということになりますと、さらに大型化する可能性が非常に高いということを船社側からもヒアリングの結果、情報をいただいておりますので、それに対応するには5,000TEUぐらいまで対応できるような12メートルから14メートルの岸壁を計画で位置づけさせていただいておるところでございます。

【委員】 5,000TEUぐらいまで受入可能な岸壁を今回整備されるという理解でよろしいわけですね。

【港湾課長】 さようでございます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、この計画について皆様の御意見は一応出そろったかと思いますが、特に大きな反対等はなかったような気がいたしますけれども。

【港湾経済課長】 よろしいでしょうか。先ほど委員から、国際コンテナ戦略港湾政策、特に阪神港への集貨戦略について御質問がありましたので、それを所管しております港湾経済課から補足説明させていただきたいと思います。

まず、委員がおっしゃいましたように、まさに荷主への国際コンテナ戦略港湾の利用を働きかけていくこと、さらには国際フィーダー航路としての内航船社への就航を働きかけていくことというのは非常に重要だと考えております。そのため、港湾運営会社におきまして、国際フィーダー航路の開設や増便を行うための内航船社へのインセンティブ措置、それか

ら国内の各港から海外港湾を経由する輸出入を、国際コンテナ戦略港湾を経由する輸出入に転換する場合の荷主に対するインセンティブ措置といったものを準備しております。

さらに、港湾背後の物流倉庫に関しましても、国は創貨施策促進の一環といたしまして、港湾の周辺に物流倉庫などの整備を行う事業者に対する無利子貸付けなどの支援措置を準備しているところでございます。

先ほど、部長からもお話がございましたように、国といたしましては、本省それから地方整備局のネットワークも活用いたしまして、国、港湾管理者、港湾運営会社などの支援措置の紹介、さらには安定輸送を確保する上で、国際基幹航路を利用することの重要性などの説明に取り組んでいくことを通じまして、金沢港におきましても、国際コンテナ戦略港湾のさらなる利用促進に向けた働きかけを推進していきたいと考えてございます。

以上、補足説明となります。

【分科会長】 ありがとうございます。先生の御懸念は、例えば16ページを見ても、最初のページを見ても、国際定期航路が書いてあるだけですよね。フィーダーの話も出ていない。データに関しましても、その仕向け国、あるいは受入れ国のデータはあるけれども、それはどこ経由か分からない。言い方を変えれば、釜山経由で東南アジアに行っているものなのか、あるいは阪神港経由なのか分からないというようなこともあります。

全部直通なら直通でいいですが、今回の計画で予定されるような拡張が、結局、どのような形で最後実現されるであろうかということと関連すると思います。その辺りは実際の実現に向けて調査いただきたいとも思いますし、できれば、そういったところのモニタリングを、特に経済課さんのほうでやっていただいて、政策の効果がどうあるかということを見ていただけるといいかなとは思っています。

少し思いがあったもんでしゃべってしまいましたが。本計画は、国際戦略港湾等の発展にも資する計画になっていると思うので、皆様方の御意見をお聞きしたいわけです。本件はいかがでしょうか。大きな異議等がございましたら言っていただければと思いますが、ありませんか。

そうしたら、答申としまして以下のようにしたいと思います。

金沢港。「国土交通大臣に提出された金沢港の港湾計画については、適当である」と。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、異議なしということでございますので、答申案のとおり報告い

たします。よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

それでは、金沢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。鈴見参与、納橋課長、佐々木部長、ありがとうございました。

次に、和歌山下津港の港湾計画の改訂について審議を行います。本日、和歌山県県土整備部港湾空港局長、それから港湾漁港整備課主任、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、事務局より御説明をお願いしたいと思います。準備できましたらよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、初めに和歌山下津港の港湾計画の改訂について港湾管理者より御説明いただきます。

【港湾空港局長】 和歌山県県土整備部港湾空港局長でございます。本日は和歌山下津港の港湾計画改訂について御説明の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。そうしましたら資料１－２に基づきまして説明をさせていただきます。

まず、和歌山下津港でございますけれども、１ページ目、左下に地図がございますが、大阪湾の湾口に位置しまして、大阪湾を取り巻く経済圏を支える一翼を担う国際拠点港湾でございます。こちらは３市にまたがる、南北に広い範囲にまたがる港湾でございます。鉄鋼業、石油精製業、化学工業、機械産業等の多数の企業が臨海部に位置してございます。

これらの企業の原材料、それから製品の物流の拠点となっているところでございます。また、四国徳島とのフェリー航路を有しておりまして、四国の玄関口として長年機能してございます。県内の港湾の取扱貨物量において、和歌山下津港が約９４％を占めておりまして、和歌山県内の海上物流の一大拠点となっているところでございます。

続きまして２ページ目でございます。地域産業の物流拠点ということで、こちらの和歌山下津港は、フェリー、コンテナ、ＲＯＲＯの定期航路を有してございまして、また、地域産業の物流拠点としての役割を担っているところでございます。周辺には世界的なシェアが高い企業が立地しておりまして、シームレスパイプを作っている鉄鋼関連企業ですとか、あるいは編み機を作っている機械産業の工場などが立地しているところでございます。また、素材や化学などの産業が原料を受け入れまして、また製品を加工して全国にこの和歌山下津港から出港しているという状況でございます。

下のほうに幾つか工場を整理していますが、例えば化学工業ですと、花王さんの日本で一番大きな工場が和歌山下津港のすぐ背後にございます。また、塩を加工して化学製品などの

原料に使ったり、あるいは食用塩などに使っている工場なども立地しているところがございます。

次のページでございます。交流・にぎわいの拠点の関係でございますが、和歌山下津港のクルーズ寄港隻数については、令和5年度は過去最多の7隻を記録いたしました。来年度に関しましては25隻の寄港を予定しているところでございます。高速道路のアクセスなどが向上してございまして、今後も寄港増が見込まれると考えてございます。みなとオアシスもございまして、こういったにぎわい空間を整備しながら交流の拠点として機能していくような形を考えてございます。

また4ページ目でございます。緊急物資輸送の拠点の観点でございますけれども、まず、和歌山下津港に関しては、現在の計画に基づきまして、既設の耐震強化岸壁が1バース、また、計画上将来に整備することとして1バースが位置付けられているのが既定計画でございます。緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っているということでございます。

現在も防波堤の粘り強い化などを実施してございまして、また、大規模津波防災総合訓練を、国と連携しながら昨年、この和歌山下津港において実施したところでございます。

次5ページ目でございます。カーボンニュートラルポートの観点でございます。まず、和歌山下津港のカーボンニュートラル施策については、左下でございますようにモーダルシフトの推進を現在実施しているところでございます。陸上輸送から環境負荷の小さい海上輸送へのモーダルシフトを推進するということで、RORO船などの誘致を含めてその施策を推進していきたいと思っております。輸送全体のCO2の削減を図っていきたいと考えております。

それから将来の展望といたしましては、右のほうにございますけれども、藻場、干潟の整備等を実施しまして、ブルーカーボンを導入することにより、CO2のオフセットを図っていききたい。また、荷役機械の更新などに併せまして、脱炭素化を図るほか、陸上電源などを整備することも将来的に検討していきたいと考えてございます。

これらを踏まえまして、6ページ目に港湾計画の方針を整理させていただいてございます。将来像としましては、近畿経済圏のサウスゲートウェイ「和歌山下津港」と題してございますけれども、太平洋の近さ、近畿圏とつなぐところの位置づけを生かしまして、首都圏あるいは東アジア等を結ぶサプライチェーンの強靱化に寄与するというところでございます。物流・産業の観点からしますと、地域の産業・物流を牽引し、近畿圏のサプライチェーンの強靱化に資する港と書いてございますが、昨今のトラックドライバーの不足などに対応し

たRORO船の誘致なども進めてございます。

太平洋の近さを生かした海上輸送網の構築として、モーダルシフトの推進、あるいは船舶も大型化してございますので、そういったものへの対応、また、企業の立地の観点からも港内の用地の確保による物流拠点の創出や、内陸部との連携による港湾の活性化などを図っていきたいと考えてございます。

また、真ん中の四角、交流・観光のところでございますけれども、インバウンド・国内観光と地域の交流場としての港ということで、クルーズ船の受入体制の強化、あるいは交流空間、活力や癒やしを感じられる空間の創出ということで、クルーズ船の誘致の推進、あるいは観光拠点の形成による観光産業への貢献などを果たしていきたいと考えてございます。

また、一番下の四角でございますけれども、安全・安心ということで、暮らしや企業活動を維持し、国土強靱化を支える港ということで、耐震強化岸壁の整備等による大規模災害への備え、それから老朽化施設の再編・整備ということで災害に備えていきたいということで考えているところでございます。

7ページ目でございます。以上の観点を踏まえまして、港湾計画の改訂に向けた考え方でございます。1ポツのところについては、先ほど説明させていただきました。2ポツについては、戦略ということで、1つ目の丸、大阪湾口に位置する優位性を生かしまして、沖合を往来する内貿ユニットロード航路、RORO船などがございますけれども、こちらの寄港誘致、拠点化を和歌山下津港で図りまして、モーダルシフトの推進に寄与していきたいと考えてございます。

2つ目といたしまして、クルーズ船の受入体制の強化を図るということで、多様な観光資源等を活用した地域の活性化、港の魅力向上を図ってまいりたいと考えてございます。

3つ目、安全な暮らしや企業活動の維持のため、大規模災害時の物資輸送拠点として貢献することによりまして港湾の強靱化を図ってまいりたいと考えてございます。

対応方策につきましては、8ページ目以降で詳細に御説明させていただきます。

まず8ページ目でございますけれども、今回の港湾計画の案の主立ったところについて御紹介をさせていただくページになってございます。

北から順番に紹介いたします。まず右上の北港区から紹介させていただきます。こちらは、日本製鉄の工場、製鉄所があるところでございますが、そのほか発電所が立地する計画がありました、それが中止になっております。それから、一番左の赤く塗られているところにつきましては、は現計画においては緑地ということで整理されているところでございます。

こちらは現在水深が10メートルの岸壁が1バースあるところでございますけれども、こちらを利用する船舶が大型化していること、それから埠頭の周辺に立地したい企業の要望があるということを踏まえまして、こちらの岸壁を新しくもう1バース増やしまして、また背後の周辺の緑地を一部工業用地などに改めまして、企業の立地を推進していきたいというものでございます。

また、左側の大きな写真のあるところは、次に北から2番目の位置するところになりますけれども、和歌山港区でございますが、こちらのコの字型に、下に掘り込まれているところの右側ですけれども、内貿ユニットロードターミナルを整備していきたいというところで考えてございます。現在、コの字型になっているところの水面を一部埋め立てまして、連続バースをつくってきたいというものでございます。

また、沖合の外貿バルク埠頭も整備していきたいということでございます。それから少し上、上側の小島のようになっているところに赤く塗られているところがございますが、先ほど北港区で緑地を一部工業用地に変更するということで、その代替といたしまして緑地を青岸地区に位置づけているという状況でございます。

また、一番南の和歌浦海南港区、右下の写真でございますが、こちらにRORO船の岸壁を位置づけていきたいということでございます。詳細は次のページ以降で紹介したいと思います。

9ページ目でございます。まず和歌山港区、先ほどの写真の左側の大きな写真の右側のほうの埠頭になります。今左下のほうが現状の図面でございますけれども、こちらの金属くずや化学製品などを扱う岸壁が左側の中埠頭、それから右側のほうが西浜の岸壁ということで、こちらのほうでコンテナ船やRORO船、クルーズ船などを扱っているという状況でございます。それからその右側のほうに原木や原塩を扱うバルクバースがございます。こういったところが公共岸壁として主要な岸壁ということになります。

この主要貨物を扱っている和歌山港区でございますけれども、最近企業立地が進展しまして、ほぼ用地の空きがない状況になってございます。したがって、立地企業からこちらの用地の拡張を求められている状況ですけれども、現在の狭隘の状況を何とか改善してほしいということでございます。

現在最大の公共岸壁であるこの西浜第5岸壁は水深13メートルでございますけれども、国際フィーダーコンテナ航路をはじめとしたコンテナ船、それからクルーズ船の受け入れなどが行われているところでございますが、3年前、令和4年10月から、この岸壁にRO

R O船が就航してございます。これは堺泉北港から千葉港へ向かう航路が週に1回、和歌山下津港に寄港するようになったものでございますけれども、こういった貨物が増加している状況を踏まえまして、現在、用地が不足している状況、あるいはバースが逼迫している状況でございまして、クルーズ船などの受け入れも一部断っているような状況もございます。

今後、九州のコンテナ航路である中国航路の復活ですとか、あるいはR O R O船の増便などのために航路を誘致していきたいと考えてございますけれども、そうしますと、さらなる岸壁の逼迫が想定されるということでございまして、クルーズ船についても、こういった需要に応じて柔軟な受け入れも求められている状況にございます。

ただ一方で、こちらのコの字型に掘り込まれているところについては、水深が浅い、それから利用頻度も低い状況になってございまして、あるいはもう供用後50年近く経過している状況でございますので、こういったところの埠頭を再編しまして、埠頭用地を確保し、岸壁を確保するという観点から、埋め立てて前面にR O R O船の岸壁、あるいはバルク貨物を取り扱う岸壁を位置づけまして、一直線の連続バースを形成していきたいという計画に今回改めていきたいというものでございます。

続きまして、和歌山港沖地区について御紹介させていただきます。10ページでございすけれども、こちらは和歌山下津港において原塩の輸送拠点としての機能を持っているところでございます。現在は西浜の第3岸壁水深12メートルバルクバースで取り扱っているところでございますけれども、運搬船が現在大型化してございまして、喫水調整を強いられているところでございます。

事業者からは、原塩を輸送する船舶の大型化に伴いまして、船舶の入港が可能な岸壁を求められているところでございます。事業規模の拡大を求められているところでございますので、荷さばき量の拡大等に対応できない状況を改善してほしいということで沖合の和歌山港沖に水深14メートルの岸壁を整備していきたいというものでございます。

続きまして、11ページ目に北港沖地区でございすけれども、こちらはスラグ製品を輸出しているところでございますが、こちらも喫水調整が入ってございますので、こちらのほうに水深12メートルの岸壁を位置づけまして、さらに企業としてはコークスの扱いなどを進めていきたいというところがございすので、そういったニーズに対応していきたいと考えてございます。

続きまして、12ページ目でございます。船尾地区の計画でございす。こちらの立地予定の企業として鉄鋼関連がございすけれども、こういったところの企業さんがR O R O

船を使いたいという話がございます。また、周辺もRORO船を使って輸送したいというニーズがございますので、こちらの船尾地区のほうにもRORO船の岸壁を整備する計画としております。それから一部小型のクルーズ船を受け入れて、周辺の観光施設である和歌山のマリーナシティなどにお客さんを輸送できるようにしていきたいと思っております。

それから13ページ目に防災の観点でございますけども、大規模地震の発生に対応した緊急物資輸送対応の岸壁につきましては、現在1バース整備されているところでございますが、人口規模を考えますと3バース程度必要だということで、それと加えまして、幹線貨物輸送が可能な岸壁を位置づけて合計で4バースを位置づけまして、将来的には大阪湾も含めました災害時においても物流拠点として機能できるようにしていきたいと思っております。

14ページ目に地方港湾審議会における議論の内容を紹介してございます。和歌山下津港沖地区の埋め立てについては、地元のコンセンサスを取っていただきたいという話があったので、自治体と連携しながら進めていきたいと思っております。また、直線的な連続バースというのは非常に好ましいということもいただいておりますので、RORO船の受け入れも含めまして対応していきたいということで考えてございます。

この結果、答申としましては、計画改訂案について原案を適当と認めるという答申をいただいております。

和歌山県からの説明について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、今回計画に関して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。

15ページ目を御覧いただければと思います。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して、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見込まれてございますので、港湾の機能強化を図っていこうという方向性を示してございます。

次お願いします。こうした方向性を示している中での今回の変更内容でございますが、和歌山下津港に関しては、大阪湾の湾口部に位置しているということで、太平洋を行き交う航路からの近さを活かして、海上輸送網の構築が期待されるところでございます。また、港の背後では道路の整備も進んでおりまして、2022年の10月にはRORO航路も定期航路化しているということでございまして、物流の結節点として今後ますます重要な役割を担っていくものと考えております。

他方、和歌山県をはじめとした近畿圏の発着する貨物流動に関しては、この右側のグラフのように陸上輸送が大半を占めてございまして、今後ドライバー不足によりまして、輸送力低下が見込まれている中で、こうした課題に対して今回の計画に関してはRORO船によるモーダルシフトの進展を見据えた、国内物流を安定的に支える航路網の構築に貢献するものと考えてございます。

次お願いします。そのほかの点も含めまして、港湾法に基づく基本方針との適合についても確認してございます。特に問題になる点はございません。

次お願いします。以降のページに関しましては、貨物量ですとか港湾計画図を御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。

和歌山下津港に関する説明については以上になります。

【分科会長】 ご説明ありがとうございました。和歌山下津港の港湾計画の改訂につきまして、御質問等がございましたら挙手をお願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。資料の2ページ目に行っていただけますでしょうか。和歌山下津港の周辺には世界的にシェアが高い企業が集積しているということで、この説明を見ますと、大規模で世界的に競争力の高い企業が集積していますので、地域経済のさらなる発展でしたり、支えていくという役割が和歌山下津港にとって重要だと思います。

それに関連して6ページ目のスライドに行っていただけますでしょうか。サプライチェーン強靱化に資する港になるという将来像を目指されていますが、具体的にどの計画がサプライチェーン強靱化に資するところになるのか、具体的に確認させていただければと思います。

これが1点目、それと2点目は、8枚目のスライドで、これも含めてですけれども、緑地を工業用地等に変えるというお話がありました。ある程度は仕方がないのかなと思いましたが、どの程度削減されるのか、御説明を聞いていますと大規模には削減されないということが分かりましたが、具体的にどの程度削減されるのかも確認させていただきたいのと、緑地がある程度港に存在するということは大事だと思いますが、これについて、今後の計画でどのようにお考えなのか、教えていただけますでしょうか。

【港湾空港局長】 まず1つ目の御質問でございますけれども、世界的にシェアの高い企業について、産業・物流の観点で計画改訂内容のどの辺りでカバーしているかという御質問だったと思います。まず、先ほどの産業機械などに関しましては、コンテナ船、あるいはR

ORO船を使用しているという状況でございます。

まず産業機械に関しましては、例えば国際フィーダー航路で神戸港に輸送して、そこから世界的に輸出するということをやっています。ただ先ほど御紹介いたしましたが、中国航路については、休止中でございますので、そういったところについては、一部はどうしても神戸港まで輸送をかけて、そこから中国航路に載せているということもございます。ですので、私どもとしては、コンテナ航路などを誘致しやすい港づくりを進めまして、航路を誘致し、そこにできる限りこういった産業機械のものを載せていきたいと思っております。

また、シームレスパイプに関しましても、原料の輸入などを港湾で行っておりますので、その輸入などをやりやすい環境ですとか、製品出荷に関しましても、一部はフィーダーを使っていたらと、また企業のほうに働きかけをしてまいりたいと考えてございます。

それから2つ目の御質問に関しまして、緑地の変更でございますけれども、8ページ目でございますが、その右上の写真に載っておりますけど、緑地に関しては約4.4ヘクタール縮小をしまして、一部を工業用地等に変更していきたいというものでございます。

それについては、対応方針として、左側の大きな写真の左上のほうの青岸地区に関しまして、一部海面に緑地機能を持たせまして、ここに環境改善などを含めた対応ができるようにということで緑地として位置づけたいと思っております。ここに5.2ヘクタールというところでございます。こちらは完全に埋め立てるということではなく、周辺の環境を改善できるような一部干潟みたいなものを作りながら、環境の改善などを図っていきたくて考えてございますので、それを合わせまして、全体的に和歌山下津港で環境の改善も含めて、対応していきたいと考えてございます。

【委員】 ありがとうございました。

【港湾計画審査官】 今の回答について補足させていただきますけれども、委員からのサプライチェーンの強靱化に関して今回こういった計画が含まれているかという話がございましたが、ORO船の今回新規の計画に関してございましたが、こちらについては耐震強化岸壁で計画を位置づけさせていただいているということでございまして、サプライチェーンの強靱化にも対応した計画とさせていただきます。

【委員】 ありがとうございました。

【分科会長】 ほか御意見はございませんか。それでは順番にお願いしたいと思います。

【委員】 どうも御説明いただきまして大変ありがとうございます。和歌山下津港が非常

に重要な拠点であるということを改めて確認させていただきました。

参考までに質問させていただきたいんですけれども、3ページにクルーズ船の入港実績が、令和5年度が過去最多で7隻ということで、令和7年度は25隻ということで、大幅に増えるということなんですけれども、令和4年度までしかデータとしてないんですけれども、これまでは大体平均すると入港実績としては年間5隻未満ということがほとんどだったんでしょうか。教えてください。

【港湾空港局長】 お答え申し上げますと、ほとんど1回から2回、あるいは3回が多かったという状況でございまして、主に日本の船舶、にっぽん丸ですとか飛鳥、こういったものが入港していたのが過去、平成の時代はそういう状況でした。最近、寄港の誘致を外国船にも行っているところ、和歌山周辺の高野山ですとか、あるいは白浜といった観光地に魅力を感じていただいてクルーズ船を寄せたいというようなニーズが増えてきたと考えてございます。ですので、寄港誘致をもっと積極的に行いまして、この25隻という実績から減らないように、もっと頑張っていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【委員】 御説明ありがとうございました。特に港湾計画の内容について異議があるわけではありませんが、これは和歌山下津港さんだけの話ではないかと思うんですが、モーダルシフトとの関係で、しばしば指摘される、トラックドライバーの不足との関係で航路の誘致といったことが指摘されているかと思います。しかし、一方、内航船も船員不足というような状況で、港湾のハード面をきちんと整備するだけでは航路の誘致というのはなかなか難しいのではないかと私自身印象として持っています。

ただ単に内航海運にモーダルシフトしていくというだけではなかなか難しいのかなと思っていますところではあるんですが。ソフト面で、港湾において、今回和歌山下津港で、この航路の誘致に関する施策を何か考えていらっしゃるのか、もしありましたら御紹介いただければと思います。

【港湾空港局長】 今回和歌山下津港に関しては、ソフト面というのはなかなか検討はしていないところなんですけれども、ただ一方で、3年前から寄港が始まったRORO船は、ちょうど沖合を航行していた船が寄港を途中でやっていたというということで、こういった形ですと、恐らく船員さんの数を増やすとか、そういうこともあまり考えなくても寄港が可能なのではないかと考えております。また、和歌山の貨物が一回大阪に行って、そこからまた太平洋に戻っていくと、こういった輸送になっているのを改善できるということもご

ざいますので、そういったところを和歌山下津港としては目指していきたいと考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 委員。

【委員】 御説明ありがとうございました。二点あります。18ページ目を拝見すると、和歌山下津港は2019年以降、貨物量がずっと減っており、コンテナの取扱貨物量も減少傾向にあるようです。まず、こうした減少傾向の生じている理由を教えてくださいませんか。次に、そういう意味で言うと、今回の提案は、需要の増加に対応するというよりは、非効率だからそれを改善したいということだと理解しました。ただし、その非効率性がどこに説明されているのかが、よく理解できなかったのも、もし可能ならば追加の御説明をいただけたらありがたいです。

【分科会長】 恐縮ですが、もう時間が大分減ってきているので、もう一件の御質問を先に聞いていただいてからまとめて御回答いただければと思います。それでは委員、どうぞ。

【委員】 質問というよりコメントになります。6ページに将来像が書かれているかと思えます。今回は経済や物流のお話が多かったのですが、この和歌山下津港の将来像の中のグリーンに着色されたところの観光のところで、他の港湾で多いのはにぎわいだけですが、この和歌山下津港においては、人の心のよりどころとなるという意味での「癒やし」というのと、「地域の交流」というのがポイントとしてあるかと思えます。これが他の港との差別化になっているかと思えます。今回のお話を聞いていると、こういったところが忘れ去られていくような感じがしましたので、こういったところを忘れずに対応していただければと思います。コメントです。

【分科会長】 ありがとうございます。今の点も併せてお答えください。よろしくお願いします。

【港湾空港局長】 1点目が貨物量の推移についてですが、減少した理由の大きなところには、ENEOSの製油所が撤退したというのが実はございまして、そういったところについて、今現在その跡地の開発などを誘致するようなこと、あるいは関西電力の発電所の建設が中止したということも紹介いたしました。その跡地に工場を誘致すること、こういったところをやっていきたいと思っておりますので、今一時的に貨物は減っていますが、それらの土地が企業によって開発されれば、港湾の利用も増えてくるのではないかと思います。が1点ございます。

それからもう1点が、RORO船の誘致という観点で、現在陸送で運んでいるものが大半を占めている中で、昨今のトラックドライバーの不足などの対応、あるいは環境改善の対応のために、モーダルシフトを図っていきたいと考えてございますので、船を使ったことがない企業が周辺に多くございますから、一度まずそれを使っていただいで試していただくというようなことで、RORO船のほうにシフトしていただくような施策を実施していきなとと考えてございます。そういったところで貨物量を増やしていければと思っております。

また、委員から御指摘がございました癒やしの観点でございますけれど、先ほど紹介しました青岸地区の緑地については、そういったところの観点も踏まえて整備を進めていければと考えてございますので、我々としても取組を進めていきたいと思っております。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。ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 コンテナの貨物が減っているという話と、多分それはコンテナも含めて非効率になっている箇所があったと思いますので、その辺、申し訳ないんですけども補足していただけますか。

【港湾空港局長】 コンテナに関しては、一度ガントリークレーンが台風で被災したときに航路が抜港してしまったというのがございまして、現在その休止している航路の再開に向けて働きかけをしているところでございますが、最近、航路全体を見ると、釜山港の船混みがすごくて、なかなか航路を和歌山に回す時間を取る余裕がないと聞いてございます。そういった観点からすると、釜山港が、もう少し改善する整備が行われている現状を考えますと、将来的には旧航路がまた復活して、そういったところに貨物を再開させていければと私どもとしては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。釜山港の混雑はこういうところまで影響するんですね。ほか御意見ございませんでしょうか。お願いいたします。

【理事】 コメント、要望事項でございますが、資料の13ページの防災のところ、緊急物資等の対応ということで、西浜地区が中心になろうかなと思います。それで、今後の南海トラフの地震等を考えますと、この防災ということが非常に大事なのと、あと防災部会でも議論がされたように、災害対応の、その港の背後圏だけではなくて、要は支援港としてもなると。特にこの和歌山県の南部のほうの小規模な地方港への支援をするような役割も担う必要が出てくるのではないかなと思います。

その観点から、西浜地区では、緊急物資の支援をするというようなことも可能なような物流拠点の整備ということをぜひ検討していただけたらと思いました。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。御意見ございますか。

【港湾空港局長】 まさにおっしゃるとおりだと思いますので、今後、国とも連携しながらそういった取組を進めていきたいと思えます。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。ほか御意見ございませんか。

私の進行の不手際で少し押し気味です。今いろいろ御意見をいただきましたけれども、確認事項等はありませんが、特に計画等について大きな変更を求めるような意見ではなかったように思いますが、よろしゅうございますかね。

それでは、ここでこの和歌山下津港についての答申を考えていきたいと思えますが、どうでしょう。この計画を出されているものについて適当であると判断してもよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、提出されました和歌山下津港の港湾計画については適当であるという答申で回答したいと思えます。答申案のとおり報告いたします。ありがとうございました。

それでは、この改訂につきましての審議はここで終了いたしまして、局長、主任、部長、どうもお忙しいところありがとうございました。

それでは、次の審議に入りたいと思えます。高松港の港湾計画の改訂についてでございます。本日は、香川県土木部部長、それから港湾課長、それから四国地方整備局港湾空港部長に御出席をいただいてございます。それでは、御説明を事務局からお願いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 初めに高松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。

【部長】 香川県でございます。本日はどうぞよろしく願いいたします。着座にて説明させていただきます。

それでは、資料1－3でございますが、次のページに行ってくださいよろしいでしょうか。まず、高松港でございますけれども、図の白点線で区切られています8つの地区から構成されておりまして、このうち赤色で着色されております朝日地区、こちらが物流・生産ゾーンと位置づけておりますけれども、県内唯一の定期コンテナ航路を有するコンテナター

ミナルや、神戸港とつながるフェリーターミナルなど物流の拠点としての機能を有しているところがございます。

また、黄色で着色している部分、玉藻地区でございますけれども、クルーズ岸壁や離島フェリーが発着する旅客ターミナルのほか、市街地に隣接しておりまして、ＪＲや私鉄の駅、バスターミナル等が近接しておりまして、県内の物流の拠点ともなっております。

次のページをお願いいたします。高松港が担う生産・物流拠点としての役割でございます。高松港の集貨エリア、香川県内ということでございますけれども、建設用クレーンの製造企業や、船用の液化ガスタンクプラントの製造企業など、世界シェアや国内シェアが高い製造企業が立地しております。また、高松港では、中国・韓国との外貿定期航路コンテナ、それから神戸港への国際フィーダー航路が就航しているほか、神戸港とつながるフェリー航路も就航しておりまして、地域の産業を支える物流の拠点となっております。

次のページをお願いします。次が高松港の玉藻地区でございます。左下に駅がありますけれども、市街地にも近接しておりまして、ＪＲやバス等の交通結節点であるとともに離島のフェリー航路などが就航しているところがございます。また、赤字で「１１万トン級岸壁」と表示しているところがございますけれども、現状は５万トン級、いわゆる飛鳥クラスのクルーズ岸壁でございますけれども、これがダイヤモンド・プリンセスクラスの１１万トン級の大型クルーズ船受入れのための整備を現在進めているところがございます。

また、先月の２４日に、ちょうど左下に白色のドーム状の写真をつけておりますけれども、中四国最大級のあなぶきアリーナ香川が開館いたしまして、周辺の港湾緑地を中心にウォーターフロントのにぎわい空間の形成をこれから進めようとしているところがございます。

次のページをお願いいたします。緊急物資輸送の拠点としての役割でございます。高松港は香川県地域防災計画におきまして、大規模災害時の１次物資輸送の拠点として定めているほか、離島などの２次拠点への物資輸送の役割の中心を担っております。高松港における耐震強化岸壁の整備は、朝日地区、真ん中のほうに赤色で着色しております水深１２メートル級岸壁が現状１バースのみでございまして、現在右側のほうに「耐震強化岸壁（整備中）」としておりますけれども、朝日地区に水深７．５メートル岸壁を１バース整備中でございます。

次のページをお願いします。参考になりますが、港湾脱炭素化についてでございます。昨年７月に策定いたしました高松港港湾脱炭素化推進計画の実効性を高め、産学官との連携を通じまして、２０５０年の目標達成に向けた取組を進めてまいるところでございます。

次お願いします。高松港の目指す姿でございます。これまで説明いたしました高松港の役割や課題、それから要請等を踏まえまして、高松港が目指すべき方向性といたしまして、青色で着色しております物流・産業分野では、アジアとつながり、地域産業の持続的発展を支える港と位置づけております。また緑色で着色しております交流・にぎわい分野では、陸海交通の要衝、快適で人々を引きつける港というものを目指すこととしております。オレンジ色で着色しております安全・安心分野では、災害時の市民生活や企業活動を支える港、この3つを柱としているところでございます。

次7ページをお願いいたします。今回の港湾計画改訂に向けた考え方でございます。今後の高松港の戦略、2ポツです。今後の高松港の戦略の一番最後、3つ目のポツに示しておりますとおり、効率的な物流施設の確保、それから、安全で快適なウォーターフロント空間の形成、それから大規模災害時に必要な機能の保持、これで県民生活や経済活動に貢献することとしております。

次のページをお願いいたします。高松港の港湾計画改訂の概要でございます。図中の赤色で示しているものが今回計画する箇所でございます。黄色で着色しているもの、図の黄色ですが、先ほどのクルーズ岸壁でございますけれども、クルーズ岸壁のところが既定計画のところでございます。まず、図中赤色で着色している部分の朝日地区の埠頭の西側にありますコンテナターミナルにおきまして、東南アジア向けの貨物需要への対応、それからコンテナヤードの荷役作業の効率化等のために計画を変更いたしまして、水深14メートルの岸壁の新設、それから泊地・航路の拡大及び防波堤の移設を計画いたします。

また、その朝日地区と書いてあるところの右側、国際物流ターミナルとしているところでございますけれども、PCC船、自動車運搬船の大型化に対応するため既設岸壁の延伸を計画いたします。さらに災害時の経済活動を支えるため、耐震強化岸壁を、先ほど説明いたしました朝日地区のコンテナターミナル、それからPCC船の大型化の部分と、その右側にあります幹線貨物輸送岸壁、それから玉藻地区はフェリーでございますけれども、玉藻地区において耐震強化岸壁の整備を検討することとしております。計画しております。

そのほか、図の左、玉藻地区のちょうど左側といいますか、西側の西浜地区におきまして、小型船溜まりがあるんですけれども、ここの港内静穏度の向上とにぎわい創出のために防波堤を計画するとともに、左下、弦打地区におきましては、浚渫土砂処分場の確保、それから土地需要への対応といたしまして、海面土砂処分場と活用用地の土地利用計画を変更いたします。

9 ページをお願いいたします。まずはコンテナターミナルの計画内容でございます。高松港は県内唯一の定期コンテナ航路が就航する港でございますけれども、左側の写真でお示ししているとおり、コンテナヤードが少し狭くて、形も真ん中にコンテナヤードとして使えない土地がございまして、形状もいびつであることから、非効率な荷役作業を現状余儀なくされております。

また、近年では香川県発着コンテナの貨物のうち、相手国が東南アジアの割合が2割ないし3割を占めてございます。東南アジア方面の貨物を取り扱う企業への聞き取りの結果、現在工場の施設増強等で生産量の増加を予定しておりまして、東南アジア方面の荷物の増加が見込まれることから、東南アジアとの新規航路就航のニーズが高まっていると考えております。

これを踏まえまして、現状のコンテナターミナルの北側を土地造成し、拡張するとともに、水深14メートルのコンテナ船用岸壁を位置づけます。あわせまして、14メートル級に相当する船が港内で回頭できるように防波堤を再整備することを計画いたします。

また、北米や欧州等の長距離貨物につきましては、国際フィーダー航路の利用促進に取り組みまして、阪神港への集貨及び阪神港からの国際基幹航路を利用した輸出入を推進していくとともに、トラックドライバー不足による輸送力低下等に対応したモーダルシフトを推進してまいります。

10 ページをお願いいたします。国際物流ターミナルに関する計画内容でございます。香川県内に生産拠点を有する企業が生産を増強する計画でございまして、産業機械、トラッククレーンでございますけれども、この輸送需要が高まっております、より一層の競争力強化を図るため、高松港から大型PCC船等による輸出を検討してございます。対象としております大型PCC船の寄港には、写真をつけておりますけど、このときも苦勞してつけたと聞いておりまして、既存の岸壁では延長が不足していることから、入港できる船舶、今主流になっているサイズに対応して利便性を高めるために、既設岸壁を30メートル延伸する計画を位置づけます。

次のページをお願いいたします。浚渫土砂処分場の確保、それから土地需要への対応についてでございます。航路や泊地の水深確保、港湾施設の整備等のための浚渫土砂は県内の処分場が逼迫していることから、弦打地区に既定計画でも海面処分場を位置づけており、今回計画においても既定計画と同じ埋立地を位置づけます。この埋立地の活用方針といたしましては、既定計画では岸壁を位置づけておりまして、原木の取扱いを想定していたんですけ

れども、この需要の変化によりまして、原木の取扱いは見込めなくなったことから、岸壁の計画を見直すとともに臨海部の高い土地需要に応えるために埠頭用地を企業用地とする港湾関連用地に変更する計画といたします。

次のページをお願いします。船溜まりの静穏度確保についてでございます。瀬戸内海は波が比較的穏やかで良好な景観を有するため、クルーズやヨットのマリンレジャーが盛んでございます。西浜地区の船溜まりは市街地に近くて利便性は非常に高いんですけれども、荒天時に少し静穏度が低いことから、今回、沖合に防波堤を計画することといたします。

次のページをお願いいたします。大規模地震対策についてでございます。大規模震災が発生した際、海上物流機能を維持するため、今回の改訂で耐震強化岸壁を計画いたします。具体的には、右側の朝日地区の7.5メートル岸壁で緊急輸送物資の役割に加えて、幹線貨物輸送の役割を追加しております。また、新規計画といたしまして、上部の朝日地区、先ほど言っていたコンテナ14メートル岸壁、それから左側にあります玉藻地区のフェリー、離島フェリーです。離島フェリーを耐震強化岸壁として計画に位置づけることといたします。

次をお願いいたします。今回の計画に係る地方港湾審議会での主な議論の内容をつけてございます。コンテナターミナルの計画につきまして、県内企業の生産拠点の東南アジアへの移転が進むとともに、船舶大型化に対応するため、14メートル級のコンテナ岸壁が必要であるといった意見、あるいは漁業への影響も十分考慮してほしいといった意見がございまして、この意見に対しましては、事前に丁寧な説明を行い、関係者の理解を得ながら実施する旨回答しております。

それから、土砂処分場について、あるいは国際物流ターミナルの必要性を認める御意見、大規模地震対策についても必要性を認める一方で、事業実施に当たってフェリーの岸壁として利用している船社との調整が必要といった意見をいただいております。

これらの意見を踏まえまして、港湾計画の改訂案について原案を適当と認めるとの答申をいただいたところでございます。

香川県からの説明は以上でございます。御審議よろしくをお願いいたします。

【港湾計画審査官】 国の視点での評価をこちらで説明させていただきます。

続きまして、15ページを御覧いただければと思います。金沢港と同様で、今回コンテナターミナルに関する計画がございまして、こちらの国際コンテナ戦略港湾政策の委員会で示させていただいております主な取組の方向性に沿った内容であるかというような確認

をさせていただいております。

次をお願いします。16ページ目でございます。高松港の港湾計画ですけれども、中国・韓国を結ぶ定期コンテナ航路に加えまして、神戸とのフェリー航路、また国際フィーダー航路が就航しているということと、また背後では道路ネットワークの整備も進められているということでございます。また、世界シェアも高い化学系企業ですとか建設クレーン企業も立地しておりまして、こうした背後の基幹産業、地場産業を支える物流拠点として高松港は大変重要な役割を担ってございます。

今回計画するコンテナターミナルについては、背後の企業の東南アジア方面の需要増大に対応するとともに、神戸港との国際フィーダー航路、そして内航航路の活用によって、阪神港の集貨促進にもかなっていくものとなっております。今後のトラックドライバー不足によって輸送力が低下するといったことに対して、モーダルシフトの推進にも貢献する内容となってございまして、国の示している方向性とも合っている計画変更と評価してございます。

次をお願いします。それ以外の港湾の基本方針との適合も確認させていただいておりまして、特に問題になるところはございません。

次をお願いします。貨物の状況ですとか港湾計画図をおつけしておりますけれども、説明は割愛させていただきます。

説明は以上になります。お願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは今の港湾計画の改訂につきまして、御質問等がございましたら御発言をお願いします。先生、どうぞ。

【委員】 御説明ありがとうございます。7ページの戦略ですとか対応方策の中で、離島への航路を災害時にも止めないということを触れられている点については高く評価したいと思いますし、その観点に基づいて、玉藻地区で背中合わせになっている、13ページですと左のほうになるでしょうか、そこに2つの岸壁を耐震岸壁としてというところ、これも非常に整合したものとして解釈いたしました。

若干補足をお願いしたいんですが、現在耐震化されていない、耐震化されない岸壁を使っている離島航路について、そこが被災してしまつて機能を失った場合、この耐震岸壁は生き残っている場合に、全てをこの耐震化されているところに集約するだけのキャパシティがあつて、離島航路を全く止めずに済むのかどうかといったような点、そこをまず一つ確認させていただきたい。

加えまして、耐震岸壁とはいっても、例えば瓦礫が流れ込んでしまったりして機能を失ってしまう可能性もあるということも想定しますと、ここで全てというようなことで安心してしまっては少し危ういのかなというような認識でおります。そのような観点で、県内の他港から離島に向けて航路を引く、あるいは現在就航しているところを増強するというような余地があるのかどうかというような点。

また、これは瀬戸内の地理的な特徴でもあるかと思いますが、県内の高松からかなり遠く離れた県内の港湾よりは、もしかしたら岡山県から香川県の離島に就航してもらったほうが、災害時に航路を引いてもらったほうが、かえって近くて便利というようなこともあろうかと思いますが、そのような県をまたいだ検討というようなことがなされているのであれば追加で教えていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

【分科会長】 お願いいたします。

【部長】 御質問ありがとうございます。まず、フェリーの耐震強化岸壁ですが、これから耐震性があるかどうかをしっかりと確認していくというところから始めますが、現在使っています小豆島等に行っている、両側あるんですけれども、これ以外にも、これのうちちょっと東側にも、もともと国道フェリーが使っていたような岸壁等もございますので、生きているものを使って、あるいは耐震強化の工事をやっているときも既存の岸壁を活用するということをしながら、順次耐震強化を図っていくということかなと思っておりますので、幾つかあるので、今でも確かにいっぱいいっぱい運用している実情はあるんですけれども、予備が全くないわけではないということだと考えております。

また、離島航路は確かに岡山からのほうが近い航路、離島もございますので、現状でも直島だとか小豆島は、本州側からの航路もございますので、その状況に応じて広域的な連携の下、整備局中心になってBCP等をつくっていただいているので、こういったもので対応していくものと考えてございます。

【港湾空港部長】 四国地方整備局から、県をまたいだ部分の御質問について御説明をさせていただきます。四国地方整備局の試算でいきますと、南海トラフ地震が発生した場合、香川県内だけで津波漂流物が42万トン発生するということで、港湾機能・産業活動に大きな影響があると想定しております。

このため四国地方整備局では、四国全体、それから四国以外の港湾としっかり、発災した際には連携をして対策を講じる必要があるということで、平成26年3月に南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送継続計画、いわゆる広域BCPを策定しております。

その広域BCPの中では、委員御指摘のありました中国地方の港、例えば高松の場合、宇野港が、直島や小豆島に近い港となりますけれども、そうしたところから緊急物資輸送ネットワークを構築するといったことが記載されております。

この計画の実効性を高めるために、令和4年から実際に情報伝達訓練であるとか、航路啓開訓練を四国地方整備局、中国地方整備局などの関係する整備局と、関係する海上保安部とも連携をして訓練を実施しております。緊急物資輸送の実輸送訓練にまではできておりませんが、今後さらに具体的にそうした取組を進めてまいりたいと考えております。以上です。

【委員】 どうもありがとうございます。港湾計画に関しない、超えた部分まで御丁寧に御回答いただきまして、ありがとうございます。

【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。よろしく申し上げます。

【委員】 3ページにクルーズ船の推移についてグラフがあったかと。右下ですね。これが2025年、V字回復する予定になっておりますが、その予想の根拠というものと、それから、クルーズ船を受け入れたいというのは分かるのですけれども、既に物流、さらにこの四国の間はたくさんの漁船なども走っているかと思えます。既にかなり航路は混雑しているのではないかと予想されますので、そういった中で、船の航路、航行の安全性についてどのような対策を考えられているのかお教えてください。

【分科会長】 いいですか。どうぞよろしくお願いします。

【部長】 クルーズ船の寄港回数の推移でございますけれども、2025年、今年度につきましては、大体1年前から予約が入りますので、今回予約が入っている数でございます、ほぼ間違いなく入る、予測というよりは予約が入ったものを示しているものが右下のグラフの今年分の数字でございます。

それから、航行の安全性の確保でございますけれども、確かに瀬戸内海航路は景色もよくて、非常に人気の航路です。漁も海の中に網を張ってという特殊な漁をしていたりするので、そういった時期を上手に回避する、来る時期は決まっておりますので、事前に十分調整をすることで、これまでもダイヤモンド・プリンセス号が来たことがございますし、回数的にも、しょっちゅう来ているというものでもないもので、ちゃんと、この時期に来ますということで、関係のところとは十分調整を取りながら入港をしているという状況でございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ほか御意見ございませんでしょうか。お願いし

ます。

【委員】 御説明ありがとうございました。コンテナターミナルの整備について、8 ページ目に、貨物の需要の増加とか大型化への対応ということで、確かに9 ページ目の最初にも年々増加傾向であるということが書かれてはいますが、一方、2 ページ目のところの数字だけ見ると、増加傾向とは客観的には見られません。おとしまでの数字ですけども、去年、今年の見通しを含めて、今後増加傾向というところが見えません。

ただ、国交省様の、ヒアリングをした結果も大幅に増える見通しであるというコメントが20 ページ、21 ページに書かれており、ここの数字では、大体4 割から5 割ぐらい増えることになっています。一方、増加傾向と言いながら実績は減っています。ヒアリングの結果、大幅に増えるというのであれば、具体的な根拠をお示しいただければと思います。

【分科会長】 よろしいですか。お願いします。

【部長】 今後コンテナ貨物が増加する理由といたしましては、県内企業のヒアリングをした結果に基づいているわけでございますけれども、特に東南アジア向けへの発着貨物が増加することとしております。タイヤの原料で世界シェア1 位を誇る化学工業で県内工場の施設増強を行う予定があること。それから和室の天井材などインテリア建材を扱う住宅内装総合メーカーで新工場の建設を行うといったこと。それから古紙の回収・販売を行っているのが海外の需要増加を受けて輸出を拡大するという引き合いが強いということ。これらの計画によりまして、貨物量の増としては5,000 TEU 程度、それから韓国経由で東南アジアに輸送している分は、ダイレクト航路に転換する分として1 万1,000 TEU 程度、それからトラック貨物、あとトラック輸送のモーダルシフト分として、神戸への陸送分を高松から直接出すという分といたしまして9,000 TEU 程度を見込んでおりまして、この分で増加を見込んでいるということでございます。東南アジア分が直行分の増で、振り替える分も含めて計画を見込んでございます。

【分科会長】 よろしいですか。もう少し何か資料の中に記載があると分かりやすいですね。ほか御意見ございませんでしょうか。

特にないようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。答申でございますが、高松港について、国土交通大臣に提出された高松港の港湾計画については適当であるとお答えしようと思いますが、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

したいと思います。ありがとうございました。

それでは、高松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。部長、課長、部長、ありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の令和6年能登半島地震における港湾の対応についてです。事務局からの御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【海岸・防災課長】 それでは、港湾局の海岸・防災課長でございます。令和6年能登半島地震における港湾の対応について御説明をいたします。

まず1ページ目ではありますが、これまでも何度か御説明をしておりますけれども、今回の能登半島地震ということで色分けをしているとおり、地震動、津波、それから地盤の隆起、こういった様々な被害があったんですけれども、特徴的なのは、左上の輪島港にあるとおり、岸壁の直背後が沈下をしたといったような、こういった被害が多くございまして、これを砕石だとか土砂で埋め戻したりといった応急復旧が必要であったりとか、あるいはこういった諸岸壁が使えるかどうかの利用可否判断に少し時間を要したといったことがあったというのが今回の教訓であります。

次お願いします。これに対して今現在復旧の状況ですけれども、いろいろ港の名前をお示ししておりますけれども、多くの港に「代行復旧」と書いておりますけれども、輪島港、和倉港といった港で、大規模災害復興法に基づいて国が港湾管理者の復旧の一部を代行するというので復旧を進めております。多くの港では、令和7年度の完成を目指して今復旧を進めておりまして、その例外が輪島港と和倉港ですけれども、輪島港と和倉港は令和8年度中の可能な限りの早期の完成を目指すということで進めております。その他の港は基本令和7年度の完成を目指して復旧を進めているという状況でございます。

次お願いします。冒頭、局長の御挨拶にもありましたけれども、この地震の教訓を次に生かすということで、昨年の7月に交通政策審議会の答申をいただいております。その内容がこちらでありますけれども、ハード面とソフト面それぞれございますが、例えば左の上のほうに書いてありますハード面の中では、先ほど申し上げたとおり、岸壁の背後が沈下するといったようなこともありましたので、こういったことがないように耐震強化岸壁に連なる臨港道路、あるいは直背後の用地、それから水域施設、こういったものが、一連の施設が健全で港がしっかり防災拠点として形成するように取り組んでいきたいと思っております。

あと左の真ん中にありますとおり、今回、受援側の港に加えて支援側の港も非常に重要であったということもございますので、支援側、受援側それぞれ広域防災拠点、地域防災拠点、

こういったものをしっかりと形成していきたいということでございます。

左の下にありますとおり、さっき申し上げたとおり、岸壁の直背後が沈下なんかをしますと、碎石で埋め戻す必要がございますので、こういった碎石あるいは土砂で迅速に埋め戻すことができるような取組をしっかりと進めていきたいと思っております。

右のソフト面の一番上にありますとおり、岸壁が使えるかどうかの利用可否判断、これも非常に重要でございますので、今後は設計断面なんかをしっかりと備えておくことで、この利用可否判断を迅速にできるようにしていきたいと思っております。

右側の真ん中ですがけれども、今回、国が港湾管理者の代行をして、こういった支援船の入出港の調整をやりましたけれども、先ほど申し上げたとおり、今後は受援側の港のみならず支援側の港でもこういったことが迅速に、円滑にできるようにしていきたいと思っております。

最後、一番右の下ですがけれども、民間の倉庫、たくさん港にございますけれども、こういったところがしっかりと支援物資の仮置き等に円滑に使えるように、あらかじめ協定を結んでおくといったようなことも制度化していきたいと思っております。

次のページをお願いします。先ほど申し上げたように、しっかりと港が防災拠点として機能するということが非常に大事でありますけれども、もちろんその運用面も大事でありますので、こちらでお示したとおり、タイトルはあれですけどもBCP、港の運用をしっかりと定める港湾のBCP、それから広域的な港湾のBCPをしっかりとつくっていくということで、そのガイドラインを、今、委員会を設けて検討しておりまして、昨日も第3回がございましたけれども、今後、令和7年度に入って、この港湾BCP、それから広域港湾BCPをしっかりとお示しして、港がハード面のみならず、運用面でもしっかりと防災拠点として機能するように取組を進めていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、御質問、御意見等ございましたらお受けしたいと思います。よろしいでしょうか。理事、どうぞ。

【理事】 資料の2ページのところで、先ほど金沢港の改訂案件が審議されたわけですけど、現在、制限付きで利用している状態と金沢港について書かれてあるんですが、耐震強化岸壁自体は大丈夫だったのか、それからまた、現在、今後の実際、耐震強化岸壁のところでの運営、さらなる災害があったときには対応が可能なかどうか、その辺りを教えていただけたらと思います。以上です。

【海岸・防災課長】 御質問ありがとうございます。耐震強化岸壁は金沢港にもございましたけれども、これはしっかりと健全でありまして、しっかりと支援物資の輸送等に使われたということでもあります。この制限付きというのは耐震岸壁以外の少し被災を受けた港の岸壁のことです。そういって、今、本格復旧を進めているところですので、そういう意味で制限を受けているということですので。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。お願いします。

【委員】 結構被害が大きかったと思うんですけども、全てを復旧するということで合意をされて、今実施をされているんだと思うんですが、これは復旧費用に見合わないから今後閉港するみたいな議論はあったんでしょうか。もしそういうのがあるとすると、どういう基準で、もうこの港は使わずに、隣の港に集約しよう等、議論が起こるのでしょうか。この辺り、少し今後の対応も含めて教えていただけるとありがたいです。

【分科会長】 事務局いかがでしょうか？

【海岸・防災課長】 御指摘ありがとうございます。港湾で被災を受けた港は、基本、災害復旧ということで、原則、原形復旧ということで、ほとんどのものは元どおりに戻すということで対応を進めておりますけれども、ごく一部、岸壁が少し入り組んだところ、入り江みたいになっているところを少し埋め戻して、岸壁の延長は少し短くはなるんですけども、土地をつくることでより使い勝手のいいような港にしていくといったようなところがございます。そういった形で復旧復興を進めているといったような形でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。難しい問題ですね。集約等が今後必要になることもあるだろうということですね。その港のニーズ等も考えて、機能の集積・集約化みたいなものも重要ではないかというご指摘だと思います。それについて今検討されていることあるかという御質問だと思いますが、どうですか。ありますか。

【海岸・防災課長】 港自体の集約ということではなくて、施設のということでいきますと、今ほど申し上げたように、複数の岸壁があるところを埋め戻して、延長としては短くなるんですけども、集約をして、土地をつくって機能をアップするといったような事例はございます。

【分科会長】 ありがとうございます。そういう御説明だということですね。

先生、よろしゅうございますか。どうぞ。

【委員】 手短かに。私はGISが専門なものですから気がついた点がございまして。3枚目のスライドで、岸壁の利用可否判断の事例という御紹介がありますけれども、利用可否判

断について、三次元点群データがGISのデータにありまして、事前に三次元点群データを取っておくと、被災した後に再度取ると、どの部分が壊れたかというのを瞬時に把握することができますので、もし御関心がありましたら御検討いただければと思います。以上です。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。参考にさせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、この案件についてはここまでとさせていただいて、次の議案に移りたいと思います。

報告事項の「協働防護」による気候変動への適応についてです。事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【海岸・防災課長】 引き続き、「協働防護」による気候変動への適応について御説明を差し上げます。

1 ページ目です。平成30年、令和元年と2年続けて関西、関東で台風による被害がたくさんありましたというのが一つと、あと2ページ目に行ってくださいまして、世界的に見ても、アメリカだとかアジアで、非常に激甚な台風等の被害が出ているというのが最近の状況でございます。

3 ページに行ってくださいまして、今お示したような被害が出ているというのを、少しデータの話を見ますと、平均海面水位でいきますと、日本を見ても、世界を見ても、IPCCの2度上昇シナリオでいきますと大体0.39メートルぐらい、40センチぐらい海面上昇が起これと予想されています。左の下、波浪ですけれども、日本近海も含めて非常に波浪が高くなるといった予測がされておりますし、右下にありますとおり潮位偏差、これも今後、最大潮位偏差はどんどん大きくなるという予測がされているということで、この平均海面水位、潮位偏差、波浪が合わさって、さっき言ったような大きな被害が出てきているという状況でございます。

4 ページ目に行ってくださいまして、どれぐらいかというところで、これは一つの試算の例でありますけれども、上半分に書いてありますとおり、これは東京港の例ですが、2040年時点で約1メートル、さっき申し上げた海面水位、潮位偏差、波高が上がるという予測もされているというような状況の中で、下の絵にありますとおり、港には公共の岸壁、フェリーターミナル等ありますけど、こういったものもありますけれども、石油コンビナートのような民有の護岸もたくさんありますので、こういった官民が入り交じった護岸の中で1か所でも低いところがあると、そこから浸水して周りに迷惑をかけてしまうということがあるので、そういったことがないように、「協働防護」という考え方で取組を進めてい

こう思っております。

5 ページ目に行っていただきまして、いろんな措置がありますけれども、この「協働防護」というのは関係者が一堂に会して、いつまでに護岸をどれぐらい上げようかといったような適応水準、適応時期の共通の目標を定めるということで、こういった共通の目標を定めた協働防護計画というものをつくるということと、あと関係者がしっかり取組を進めるように、「協働防護」に係る協定制度を設けるということで、これを今国会に提出中の港湾法の一部改正法律案に盛り込んでいるというところでございます。

それ以外に、予算の支援ということで、港湾管理者が策定する協働防護計画に対する策定支援を令和7年度政府予算案に計上しておりますし、税制ということで民間の方が護岸をかさ上げしたような場合の固定資産税を減免するというので、令和7年度税制改正大綱に盛り込んでおるということでございます。

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。御意見、御質問等ございますか。

私から一つお聞きします。海岸関係の所管されているところは4省庁ありますよね。そこの中でのすり合わせというか、そういったところも既にやられた上での話ではないかなと思うんですが、少し追加いただけますか。

【海岸・防災課長】 私の説明が不足しておって大変申し訳なかったんですけど、この「協働防護」の取組は、海岸保全施設で守られている堤内地ではなくて堤外地の取組ということになっておりまして、そういう意味でいくと、港湾施設、港湾の対策ということになります。もちろんこういった考え方で港湾の高潮対策、気候変動対策をやっていくということについては、海岸関係の方にもしっかりとお話をしておりますし、海岸保全施設について言うと、4省庁ともにこの気候変動に対してしっかりと海岸保全基本計画を変えていくという取組は足並みをそろえてやっているというところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よく分かりました。ほかございませんでしょうか。

どうも御説明ありがとうございました。ぜひ精力的に進めていただけるとありがたいと思います。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況についてです。事務局から御説明をお願いいたします。

【海洋・環境課長】 。よろしくお願いいたします。

それでは早速1 ページ目、前回からの御報告からの動きとして、主なものに下線をつけて

おるところでございます。11月から3月にかけて、洋上風力小委員会を3回開催させていただきました。今般の小委員会におきましては、この1月29日のところにありますように、「一般海域における占用公募制度の運用指針」の改訂ということで御議論いただいたところでございます。

また、主なトピックといたしましては、12月24日のところでございますが、「青森県沖日本海」及び「山形県遊佐町沖」の事業者を選定いたしました。それと、下から3段目でございますが、3月7日ですけれども、再エネ海域利用法の改正案を閣議決定したというところが主なトピックでございます。

次のページをお願いいたします。この洋上風力促進小委員会におきましては、この議題にありますように、電源投資を確実に完遂させるための公募制度の在り方ということで御議論いただきました。先生方御承知のとおり、世界的には、サプライチェーンの逼迫とかインフレによる費用増大ということで、事業の中断とか撤退というところが発生しているという背景がございます。

そこで、今回の改訂内容といたしましては、撤退や人員を抑制するための制度の見直しということなどをいろいろ盛り込んだというところでございます。これらを今後の事業者の募集に適用してまいりたいと考えておるところでございます。

次のページ、3ページ目でございますが、昨年12月に選定した事業者と事業の内容でございます。青森県におきましては、今回第3ラウンドと言われるところですが、3社の応募がございまして、つがるオフショアエナジー共同体というところを選定いたしました。山形県におきましては4社応募がございましたが、そこで、山形遊佐洋上風力合同会社を選定いたしました。運転開始の予定は、いずれも2030年6月とされております。

次のページをお願いします。4ページ目でございます。再エネ海域利用法の改正案でございます。昨年の国会で廃案になったものを再度提出するということで閣議決定をしたところでございます。

最後、その次をお願いします。あと5ページ目以降といたしましては、現在の洋上風力の計画箇所を示しておりまして、6ページ目以降におきましては、浮体式洋上風力の海上施工の官民フォーラム、あるいはその次でありますと基地港湾の在り方検討会の検討状況でございますので、これらの議論につきましては、今後取りまとめれば、改めて本会議等で説明させていただけたらと思います。

私からは以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。質問、御意見等ございますか。お願いします。

【委員】 今後、再エネということを考えると、この洋上風力というのは大変有望な手段だろうと思うんですけども、先ほど事業者の撤退も出ているとおっしゃっていましたよね。その一番の原因は何でしょうか、お聞きしたい。それから、浮体式と固定式がありますよね。日本の場合は浮体式がこれから中心になると考えていいんでしょうか。その辺の御見解もお聞きしたいと思います。

【分科会長】 お願いします。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。先ほど申し上げました、世界的に撤退等が相次いでいるというところにつきましては、サプライチェーンが逼迫しているとか、かなり費用が増大していると、かなり初期投資のコストが増大しているというところが非常に大きな背景ではないかなと考えております。

ただ、まだ我が国の部分の案件においては、そういった撤退というのはないものの、先般、先月、第1ラウンドで選定された事業者が事業全体を見直すということを表明しているというところで……。

【分科会長】 再検討ですね。

【海洋・環境課長】 再検討するというところですけども、ただ、先月エネルギー基本計画ができましたので、そこでは従来と同様、再エネは非常に、洋上風力は切り札であるということには変わらないので、我々、経産省と一緒に、しっかりと実現をしてもらうように適切に対応してもらうということを求めていっているというところでございます。

それと、あと浮体式と着底式というところでございますが、今の事業者が決まっているところ、10地域ございますが、これは今のところまだ全て着床式でございます。ただ、将来的には浮体式がかなり出てくると。今般、先ほどのEEZ想定というところもございましたけれども、ああいった利用はかなり浮体式が前提になると思いますので、そこはしっかりと技術開発を関係事業者と一緒に進めてまいりたいと考えているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。次は国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況です。こちらについての御説明をお願いいたします。

【港湾経済課長】 。私からは、国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況に関しまして御説明申し上げます。

2ページ目を御覧ください。昨年2月になりますけれども、今後5年間程度の国際コン

テナ戦略港湾政策の取り組むべき施策の方向性を取りまとめました、新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会最終取りまとめが公表されたところでございます。最終取りまとめ公表後、約1年たったということで、その取組状況などのフォローアップを行うために、去る1月31日に検討委員会を開催いたしました。

議事に関しましては、現在画面上に出ておりますとおり、まず港湾局から、国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について御説明を申し上げました上で、各港湾管理者から、あるいは港湾運営会社から、取組状況について御説明をいただき、意見交換を行ったという形でございます。

次のページを御覧ください。この1年間の取組状況、進捗状況の概要でございます。まず、集貨の関係といたしましては、特に海外ポートセールスなどを積極的に頑張っているところです。また、円滑な積替機能の確保による効率的な集貨という観点からは、一体利用に係る実証輸送などを行ってございます。また、多様な輸送モードの活用といった観点からは、JR貨物を活用した実証輸送を実施しているところでございます。また、創貨の観点といたしましては、財務省関税局との連携を深めておりまして、「国際物流の動向を踏まえた保税制度の在り方について」などが公表され、現在、関税手続の合理化、効率化に取り組んでいただいているところでございます。

次のページを御覧ください。競争力強化の観点でございます。大水深・大規模コンテナターミナル形成の観点から、今年の2月には、大阪港の夢洲地区のC12の拡張部分の供用がなされているところでございます。また、DXの推進などにつきましては、大阪港の夢洲コンテナターミナル、神戸港のPC-18でCOMPASの運用が開始されております。さらに、コンテナターミナルのゲート高度化に関しましても、初めての補助事業として2件の採択を実施してございます。

また、GXの推進の観点といたしましては、メタノールバンカリング拠点の在り方の検討委員会を設置いたしまして検討を行ってきているところでございます。また、港湾運営会社の集貨ネットワークや経営基盤の強化の観点といたしましては、国交省の港湾局、YKIP、HPCの3者で連携して、主要船社に対する共同のトップセールスを初めて実施するなど、様々な荷主へのアプローチも強化しているという状況にございます。

私からの説明は以上となります。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。御意見、御質問等ございますか。お願いします、先生。

【委員】 先ほどの質問に関連した質問になります。資料の3ページは、横浜港の努力の結果として、トランシップ貨物が増加しており、恐らく荷主さんとか船社さんとの連携とかセールスとかで、そのような成果が得られているのだと思います。同じような戦略で同じような効果を、阪神港の場合に得られますでしょうか。地勢的に横浜港は有利というか、東日本の太平洋側からトランシップ貨物を集めるのは比較的、地理的に優位で、一方、西日本は、近隣国のハブ港もありますし、先ほどのように瀬戸内海の航行の混雑もありますので、もう一工夫、阪神港の場合は要するという認識でいいでしょうか。それとも、横浜と同じ戦略で同じ効果が得られるという認識でいいでしょうか。そのあたりについて、もしありましたら教えていただきたいと思います。

【港湾経済課長】 御質問ありがとうございます。まさに我々は国際トランシップ貨物を増やしていくということは、基幹航路を維持するという意味で非常に重要なことだと考えてございます。ただ、同じ戦略をやれば京浜港も阪神港も同じように増えていくのかというと、それはそれぞれの港の特性であったり、前提条件であったり、そういうところに左右されると考えてございます。

特に横浜港の場合ですと、我が国唯一の北米東岸航路であったり、あるいは最近ですと中南米航路も京浜港からしか出ていないというような状況がございまして、総体的に北米へのトランシップということを考えた場合、有利な立場にあるというのは否定できないのではないかと考えております。

そのため、まず今横浜港でトランシップ貨物というのが増えてきているというのが数値として表れておりますけれども、さらに阪神港に関しましても、条件が違うものの、そのところを増やすための努力を試行錯誤しながらやっていきたいと考えています。

【分科会長】 よろしいですか。取組を継続していろいろ工夫していただけるということですね。よろしくお願いいたします。

ほか御意見ございませんでしょうか。では、よろしくお願いいたします。

それでは、最後の議題です。もう時間は12時になってしまったんですが、申し訳ありません。もう1件だけございます。お付き合いいただければと思います。

クルーズ船の最近の動向についてということで、事務局から御説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課です。クルーズの最近の動向について御報告いたします。

1ページお願いします。我が国へのクルーズ船の寄港は、2023年に再開した後、コロ

ナ前のピーク水準まで回復させるという目標を持って、ハード、ソフト両面から取り組んでまいりました。上段左のグラフ、これは訪日クルーズ旅客数ですが、昨年144万人、コロナ前の約6割まで回復しています。真ん中のグラフは外国クルーズ船の寄港回数、これは昨年ほぼコロナ前の水準まで回復しております。また外国クルーズ船が寄港した港湾の数、右のグラフですが、コロナ前と比べて1.5倍程度まで増加しているといった状況でございます。

2ページお願いします。訪日クルーズ旅客数、これは国別の内訳を見ますと、コロナ前に全体の8割を占めていた中国発クルーズ、オレンジの部分ですが、この回復が4割程度にとどまっています。その影響で旅客数全体の回復も遅れていると考えられます。

3ページお願いします。クルーズ船の寄港回数、これを船のクラス別に分類いたしますと、コロナ前、グラフの黄色の部分です。カジュアルクラス的大型船が多数でありましたが、コロナ後は比較的小型の高価格帯のクルーズ船の寄港が増えています。その結果、大型船が入れないような地方港湾など、寄港地の多様化が進んでいると考えられます。

4ページをお願いします。世界的なクルーズ需要の増加を受けまして、日本船社もクルーズ事業を強化しております。例えば郵船クルーズは、新造船であります飛鳥Ⅲを建造中、7月に就航予定となっております。就航後は飛鳥Ⅱと合わせて2隻体制になります。それから商船三井クルーズにつきましても、従来のにっぽん丸に加えまして、昨年12月から購入船をMITSUI Ocean Fujiとして就航させています。また、さらにもう1隻クルーズ船を購入して、2026年後半に就航させるという予定となっております。

5ページをお願いします。一方で、カジュアルクラスのクルーズ船につきましては、世界的に大型化が進んでおります。MSCクルーズが運航する定員5,600人乗りクラス的大型船も日本に寄港しているところでございます。

6ページをお願いします。このようにカジュアルクラスのクルーズ船は大型化が進む一方で、高価格帯の小型のクルーズ船、これが地方港湾に寄港するといった状況でございます。この両面の課題に今後対応していく必要がございます。

7ページをお願いします。こうしたクルーズ船の寄港ニーズの多様化に対応しまして、旅客の利便性や安全性の向上のため、検討会を設置いたしまして、クルーズ旅客の受入施設を整備する際に参考となるためのガイドラインの策定を行っているところでございます。港湾管理者や各地元自治体と連携しながら、クルーズ需要を着実に取り込んで、地域経済の活性化につなげられるように、今後ハード・ソフト両面からの取組をさらに強化してまいりた

いと思います。

報告は以上です。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。御質問、御意見等ございますか。よろしいですか。

どうもありがとうございました。これで、少し最後駆け足になってしまいましたけども、本日の議事は全部終了いたしました。港湾計画も3つありましたし、それから現在いろいろ取り組んでいただいているお話についても御報告いただけたということでございます。御意見もいろいろありましたように、今後も頑張って港湾の取組を進めていただければと思っています。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

【総務課長】 委員の皆様には長時間にわたり御審議をいただき、ありがとうございました。次回第96回港湾分科会は6月を予定しております。

また、松本委員におかれましては、これまで分科会委員として御活躍をいただきましたけれども、今月中の任期をもちまして御退任をされますので、この場をお借りして深く御礼を申し上げたいと思います。

以上をもちまして、交通政策審議会第95回港湾分科会を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —