

平成22年11月15日（月）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）9階共用会議室－1（903）

## 交通政策審議会第39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39回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成22年11月15日（月）  
開会 13時30分 閉会 15時30分
2. 開催場所 金融庁（中央合同庁舎第7号館）9階共用会議室-1（903）
3. 出席委員氏名

| 氏名     | 役職名                    |
|--------|------------------------|
| 家田 仁   | 東京大学大学院教授              |
| 上村 多恵子 | (社) 京都経済同友会常任幹事        |
| 木場 弘子  | キャスター・千葉大学特命教授         |
| 木村 琢磨  | 千葉大学大学院教授              |
| 久保 昌三  | (社) 日本港運協会会長           |
| 黒川 和美  | 法政大学教授                 |
| 黒田 勝彦  | 神戸市立工業高等専門学校校長         |
| 篠原 正人  | 東海大学海洋学部教授             |
| 松平 基嗣  | 全日本磯釣連盟会長・理事           |
| 三浦 憲二  | トヨタ自動車株式会社常務役員         |
| 村上 英三  | (社) 日本船主協会港湾物流専門委員会委員長 |

#### 4. 会議次第

- ① 国際コンテナ戦略港湾選定結果及び今後の取り組みについて・・・・・・・・ 4
  
- ② 国際バルク戦略港湾の検討状況について・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
  
- ③ 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
  - ・ 神戸港（一部変更）
  - ・ 広島港（一部変更）
  - ・ 平良港（一部変更）
  
- ③ その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 定刻前でございますが、委員の皆様すべておそろいでございますので、ただいまより交通政策審議会第39回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長の若林でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

まず、お手元の資料の確認をお願いいたします。

資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。議事資料として、資料1「国際コンテナ戦略港湾選定結果及び今後の取り組みについて」、資料2「国際バルク戦略港湾の検討状況について」、資料3-1「港湾計画神戸港一部変更」、資料3-2「港湾計画広島港一部変更」、資料3-3「港湾計画平良港一部変更」、資料4「特定港湾施設整備事業基本計画の審議のあり方について」の計6部と、委員の皆様には、資料4に関する前回第38回分科会の審議資料を一式、次回開催予定の第40回港湾分科会の日程調整表を1部、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の運営改善に関する意見・提案などについてのアンケート用紙を1部お配りしております。

アンケートにつきましては、今後の審議会の運営について改善方策を図るため委員各位のご意見を賜りたく存じますので、ご協力方よろしくをお願いいたします。議事終了までに無記名でも結構でございますので、ご記入いただいた場合は机の上に置いたままお帰りください。議事終了までご記入を終えていない場合には、お手数ですが、ご記入の上、配付いたしました封筒でご返送いただければありがたく思います。

このほか、お手元には港湾計画関係について、港湾管理者より提出された神戸港、広島港、平良港の港湾計画書も配付しております。

落丁などございましたらお申し付けくださいませ。よろしいでしょうか。

それでは、まず冒頭に、前回から新たに港湾分科会所属の委員としてご就任いただいておりますが、今回より初めてのご出席となります委員のご紹介をさせていただきます。

まず全日本磯釣連盟会長・理事の松平基嗣委員でいらっしゃいます。

【委員】 松平です。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】　　続きまして、社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長の村上英三委員でいらっしゃいます。

【委員】　　村上です。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した。

それでは、議事に入ります前に、委員の出席などのご確認をさせていただきます。

本日は、委員13名中11名のご出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数7名に達しております。

また、委員2名におかれましては、議事の途中でご退席される予定になっております。同委員のご退席の際には、本日の分科会の議事に関するご意見をいただくことになっております。

さらに、当方の港湾局長、審議官につきましては、所用により一時席を外させていただきますので、どうかお許しいただきたいと思っております。

それでは、本日予定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】　　それでは、早速議事に入らせていただきたいと思っております。お手元の議事次第をごらんいただきたいと思っておりますが、本日は、報告案件が2件ございます。審議案件が、いずれも港湾計画の一部変更3件でございます。そして、その他ということで進めさせていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。3時半には終了したいと思いますので、ご協力よろしくお願いいたします。

それでは、まず最初の報告事項でございますが、前回の審議会でも一部ご報告いただきました国際コンテナ戦略港湾について、選定結果及び今後の取り組みを簡単にご報告いただきたいと思っております。事務局からよろしくお願いいたします。

【経済課長】　　それでは、港湾経済課長の永松でございます。よろしくお願いいたします。資料に基づきまして、「国際コンテナ戦略港湾の選定結果及び今後の取り組み」につきまして簡単にご報告いたします。

資料の1ページ目でございますが、もう委員の皆様ご承知のとおりでありますけれども、新成長戦略にも位置づけられております施策でございます。アジア、北米、欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大しようということ、選択と集中を通じて実施するものであります。目標につきましては、2015年に国内ハブを完成し、東アジア主要港で

のトランシップ率を半減、2020年、国際トランシップも視野に入れまして、東アジア主要港として選択される港湾を目指すというものでございます。

実現の方策につきましては、資料の①から⑥まで挙げてございます。貨物の集中、集中的なインフラ整備、それから、港湾経営主体の設立という民の視点による港湾経営等を通じて実現を図っていこうというものでございます。

それでは、資料の2ページ目が検討の経緯とスケジュールでございますが、今年の12月15日に第1回目の検討委員会を開催いたしまして、国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等を決定の上、公募をいたしまして、応募のあった港湾管理者等によるプレゼンテーション等を経まして、8月3日に第7回目の国際コンテナ戦略港湾検討委員会を開催いたしまして、検討委員会としての結論を得たということでございます。そして、8月6日に、阪神港及び京浜港の2港を選定するということを、前原前国土交通大臣のほうから発表したという経緯でございます。

資料の3ページ目が、国際コンテナ戦略港湾の各港からの提案の骨子でございますが、前のご報告させていただきました内容でございますので、説明は省略させていただきます。

資料の4ページでございます。これに基づきました計画書の評価の結果ということであります。結果といたしましては、阪神港が配点総点数769点で1位と、京浜港が729点で第2位ということで、この2港が国際コンテナ戦略港湾として選定をされました。

なお、伊勢湾につきましては、実現のための方策といたしまして、基幹航路の維持・強化のためのコスト低減、あるいはその他荷主へのサービス向上、環境・セキュリティ等の観点でかなりの高得点を上げたところではありますが、この結果としては、2港に次ぐ次点という結果になった次第でございます。

今後でございますが、各応募の主体で着々と準備を進めているところでございますが、フォローアップ、中間評価につきまして、8月6日の前原前国土交通大臣の発表の際にコメントをしております。フォローアップにつきましては、目標達成年次であります2020年まで国際コンテナ戦略港湾検討委員会におきまして、毎年計画書の進捗状況を管理評価していくということでございます。実際にどの程度計画書に盛り込まれた事項が実施されているかということを検討委員会としてしっかりとフォローしていくことであります。

それから、中間評価といたしまして、3年後をめどに中間評価を行うと。中間評価におきまして、計画書の内容が着実に実施されていない場合には、国際コンテナ戦略港湾とし

での取り消しや入替えもあり得るといふ発言をしております。こういった方針に沿って、我々も今後進めていきたいと思っております。

今後、国際コンテナ戦略港湾、これを実現していくためにさまざまな支援措置を、国としても現在予算、税制の両面で要求をし、規制緩和等についても推進をしているところであります。

予算についてでございますけれども、基本施設整備におきましては、直轄事業の国費負担率の引き上げ等につきまして要求をしておるところであります。それから、上物整備につきましては、港湾経営会社への無利子貸付制度へ拡大をしていくということ、それから、高能率ガントリークレーン整備に対する支援制度等を新しく創設することなどを要求しております。それから、集荷の促進ということで、現在もモデル事業を行っておりますけれども、それをさらに拡充いたしまして、フィーダー支援の強化等を図っていく、こういった要求を現在しておるところでございます。

また、税制についてでございますが、大きく民営化を促進する税制と、それから集荷促進のための税制と、2つ要求しております。民営化促進税制につきましては、港湾経営会社が取得しました荷さばき施設等に係ります固定資産税、あるいは都市計画税の減免、それから、その中でも一体運営、あるいはふ頭の24時間化等に取り組むターミナルにおけるものにつきましては、上記の特例をさらに深掘りして減免をしていくというような要求をしておるところでございます。

また、集荷促進税制につきましては、内航をはじめとするコンテナ貨物の集荷に係る固定資産税・都市計画税の減免等を要求しているところであります。

また、規制緩和につきましては、こちらは内航総連のほうで実施しているものでございますが、内航海運暫定措置事業の特例を、フィーダーの強化という観点から、国際コンテナ戦略港湾にフィーダーを行う船舶についての特例などの創設を行っていただいているところであります。また、そのほかにも、港湾における45フィートコンテナ積載車両の通行実現のための支援などを実施しておるところでございます。

簡単でございますが、私からの説明は以上でございます。

**【総務課長】** 続きまして、私のほうから、港湾法の改正につきましてご説明を申し上げます。

先ほど国際コンテナ戦略港湾の方向性につきましても、民の視点の導入による港湾の一体的な経営、さらには、国際コンテナ戦略港湾への重点化がうたわれていたところでござ

いますが、それを踏まえた法改正を、時期通常国会提出を目指して、現在内閣法制局などとの協議を踏まえながら法制化を進めているところでございます。

その主な改正事項でございますが、まず民の視点の導入による港湾の一体経営を進めるために、民の視点を港湾の経営に導入し、港湾の一体経営を実現するために、港湾ごとに一つに限って指定する「港湾経営会社」制度を導入することを考えております。

さらに、公設民営化を徹底するために、国有港湾施設の港湾管理者への管理委託義務制度を見直して、国及び港湾管理者から港湾経営会社に対して行政財産を長期一体的に直接貸し付けることができるようにする旨の法改正を考えております。

さらに、このたびの国際コンテナ戦略港湾の選定などを踏まえまして、直轄工事に係ります国費負担率及び対象施設の見直しを行うなどの措置を講じて国際戦略港湾へのバックアップを行っていくというものを考えているところでございます。

具体的には、まず国・港湾管理者から会社に対して直接的に行政財産を貸し付ける、しかも、長期的に貸し付けていくことができるようにしたいと思っております。その港湾経営会社は、自ら料金決定を確保した上で営業活動しながら、そして、公設民営化でございますので、荷役機械などはこの港湾経営会社が自ら整備していくこととなります。それに対しまして、国からもきちんとした税制・無利子貸付・補助などの支援をさせていただこうと考えている次第でございます。

さらには、監督といたしまして、先ほどありましたような目標達成状況のレビューのほか、公共性確保のためのチェック、または有事における受忍義務などを考えているとともに、大口株式保有への規制も考えているところでございます。

さらに、港湾計画というものは今、港湾管理者が計画することになっておりますが、港湾経営会社におきましても、港湾管理者に対して提案を行うことができるようにするなどの主体的な動きができるような法改正を考えている次第でございます。

港湾法改正につきましては、以上でございます。

**【分科会長】** はい、ありがとうございました。

ただいまご説明いただきました国際コンテナ戦略港湾の選定結果及び港湾法改正に関する主な取り組みということで、もしご質問等がございましたらお願いしたいと思います。はい、どうぞ。

**【委員】** 着々と、その選ばれました国際コンテナ戦略港湾に対する支援制度が進められていることは大変結構なことで、よりスピードを上げていただきたいと思います。少し



細かいというか、具体的なことなのですけれども、先ほどありました直轄事業の国費の負担率の引き上げというのは、どれぐらいの比率を考えておられるのかというのをお聞かせいただきたいのと、それから、港湾経営会社への無利子貸付制度の拡大ということなのですが、これは新規のいわゆる資金だけでなく、旧来の乗りかえのものも範囲に入るのかという2点、ちょっと具体的なことですが、今考えていらっしゃる範囲で結構ですので、お願いいたします。

【分科会長】 事務局のほうからお願いいたします。

【計画課長】 まず最初の1点目の国費率のかさ上げについては、現在財務省・財務当局との折衝をしているところで、基本的な考え方は、国の責任をきちんと果たせる分をきちんと国費率として負担をしていこうということで、現在細部の詰めをしているところで、具体的には、現在財務当局と折衝をしていますので、その折衝過程において最終的に詰めていきたいと思っているところです。

【委員】 分配はどうですか。

【計画課長】 具体的には、現在は折衝過程なので、具体的な比率についてはご議論をさせていただいているところなので、また最終的に決着いたしましたら、ご報告したいと思っています。

【分科会長】 2点目はどうですか。

【総務課長】 前港湾経済課長の若林でございます。無利子貸付でございますが、基本的に新規なのですけれども、全部もうリプレースすると、これはもうぼろぼろで、やめてリプレースするというものも、これを一応対象としていきたいと思っておりますが、具体的なことのご相談によろうかと思っております。あまりお答えになっていなくて申しわけございません。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに。どうぞ。

【委員】 1点ちょっと質問をさせていただきます。この選定の結果の中に、評価結果の中に、目標位置づけというのがございますね。釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであることという、この点なのですけれども、私、港湾経済研究者としましては、きわめて違和感のある言葉なのです。1年ぐらい前からこのことが言われてまいりましたけれども、釜山港もシンガポール港も中継港なのですね。中継をすると

ということでコンテナの取扱量を増やしてきた、そういう港なわけですね。したがって、入って1回、出て1回という、2回カウントができるものが多いと思うのですけれども、我が国の港湾というのは、神戸港も含めまして国際的に大きな中継港の役割を果たしたことはないのではないかと考えております。きわめて小さな規模でしか、それは果たしていなかったはずですが、こういう目標を掲げられますと、レビューしたときに、本当にそんなことが可能だったのだろうか、最初からちょっとおかしかったのではないかと、こういうふうに言われかねない表現ではないかなと考えておりますが、この点について、委員会でどのような議論がなされたか教えていただけますか。

**【総務課長】** 委員会でいろいろとお世話になりました担当課長としてお答えしたいと思います。確かに釜山港、シンガポール港は本格的な国際中継港湾としての位置づけになっており、神戸港、横浜港につきましては、そういった意味で本格的に戦略的な、いわゆる国際的な中継基地としてなってきたということはなかったのかもしれませんが、ただ、委員の中で、委員会における議論にもありましたが、やはり今、なぜこれだけスーパー中継港湾における、いわゆる基幹航路の数が減っているかということ进行分析した際に、少なくともここまでの地方港からいたずらに釜山港なり、上海港なり、そういった港に荷物が行っているのではなかろうかということが指摘をされていたのではないかと思います。それを考えたとき、何を比較対象として、我々は今後中継港湾としたのか。1つはコスト、これは確かにもちろんありますけれども、いわば港を点としてとらえており、いわゆる国内物流としての大きな面としてとらえることをしていなかったのではないかと、そういう反省から、今度新たに選定された港につきましては、そういった機能をきちんとあわせ持った、そういった意味で釜山港ときちんとした競争ができるような港を作っていく必要があるのではないかとのご提案をいただいたということになっているのではないかと考えております。従いまして、後で、後々レビューというのを、1年に1回することになっておりますけれども、その中でも、そういった競争条件が本当に近くなっているのかどうかということを中心にした議論になってくるのではないかなと、このように考えているところでございます。

以上でございます。

**【港湾局長】** よろしいでしょうか。

**【分科会長】** はい、どうぞ。

**【港湾局長】** この釜山、あるいはシンガポールの港に伍するサービスの提供を目指し

たものであるという目標は、実は平成16年にスーパー中枢港湾プロジェクトというものを施策として掲げたときに、既に入っていた目標です。今、委員ご指摘のとおり、こういう言い方をすると、この目標そのものが、釜山、あるいはシンガポールのようなハブの機能そのものを一つの目標としているというふうに受け取られてしまうところがあります。実はもともとこの目標が入ったのが、サービスレベルの目標として釜山、あるいはシンガポールのコスト、その港での貨物のハンドリングのためのコストでありますとか、あるいはそのリードタイム、輸入貨物の引き取りに要する時間ということでありますけれども、これが相当日本よりもレベルが高いということで、当面その目標とすべき港として、具体的にその釜山、シンガポールという名前を挙げております。実は今回の国際コンテナ戦略港湾では、今お配りをしております資料の1ページ目に、2015年で「国内ハブの完成」という言い方をし、2020年では「国際トランシップも視野」という言い方にしてあるのです。再確認ということになります。釜山、シンガポール並みにということの意味は、サービスのレベルとして、この2つの港が最先端だろうということの名前を挙げて、そこを目標にしましょうと言っているということと、それから、積みかえという機能を強化するために、この2つの港がさまざまなサービスを提供しているわけですが、そのサービスの内容というのは、これに書いてありますような国内ハブの完成、あるいは将来的には国際トランシップも視野に入れるという意味では目標たり得るものではないかと、そういう整理をさせていただいております。そういう意味で、ちょっと具体的な港名が挙がると、港の性格がという議論がございますけれども、そういうものとして掲げさせていただいたとご理解いただければと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 この問題については、議論し出しますと何時間もかかりますので、また別の機会に譲りたいと思います。

【分科会長】 はい、ほかにご質問ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 質問じゃないのですが、要望です。そんなあこぎなことは要望しませんから。この資料の5ページのところで、今後の取り組みで、フォローアップが書いてあるので、大いにフォローアップをお願いしたいと思うのだけれど、ここに書いてあるのは性格上、今回選定された港湾の関係の方々はどうやるかのフォローアップだというふうに読めるのですが、同時に重要だと思いますのは、日本はあくまで比較的ですが、分散的に港を使ってきたので、足が短いんですよね、港からの。それは陸上にしろ、あるいは

内航にしるそうなのですが、そこを何とか延ばすことがあわせて当然必要なわけで、したがって、フォローアップは、この港湾管理側の、個々の港湾側の管理フォローアップだけじゃなくて、国土交通省自身が、この内航の体制、外航とどのようにつなげていくのか、これとあわせて目標なり戦略を立ててロードマップを引いて、それをフォローアップする。この戦略港湾検討委員会とかが、そこもやっていただかないと片手落ちだと思いますし、同時に、高速道路との結節性が常に問題に上がっているけれども、必ずしもぴったり高速道路がくっついているわけでもないし、それからまた、高速道路の料金のことは取りざたされるけれど、こういう国際コンテナ戦略港湾のように足の長いことを図ろうという場合には、それこそ料金割引をコンテナ車についてとりわけのことを考えると、そういう戦略性を持った料金制度であるべきですね。港湾局のおやりになっているところだから、つついそこら辺があまり書かれないのだけど、やっぱりぜひそのところをご配慮いただきたいというふうに思います。

以上です。

**【港湾局長】** ありがとうございます。ご指摘と、自らもしっかり省みるということでやらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

**【分科会長】** はい、ほかに。はい、どうぞ。

**【委員】** はい、ありがとうございます。非常に素人の質問になってしまうかもしれませんが、先ほどの委員のところ、せっかくおさめてくださったのですけれど、少し私のほうからも質問させていただきたいと思います。目標の中に釜山港とかシンガポール港というのが出てまいりました。実は私、半月ぐらい前に韓国に、こちらは原発の取材でしたが、ちょうど釜山港の横を通りまして、どこまで走っても港が続いていて、もうその広さに愕然というか、圧倒された覚えがあります。私のほうからは、せっかく目標にしているこの釜山港が、例えばさっきのコスト面でも大分日本と比べていろいろな面でかなり安いという説明を事前にもいただきましたが、それが一体日本の現状と比べてどのぐらい安いのか、何割安いのかを知りたいと思います。やはり、その差を埋めていくためにこれからご努力されていくと思いますので、現状を教えていただいて、その差を埋めるためにどういうご努力をされるかという部分を、今ではなくても結構ですので、今後説明をしていただけると、私のようにあまり詳しくない者でも把握できるかと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

**【総務課長】** それでは、これも話し出したら長くなりますので、手短かにということで。

【委員】 はい、お願いします。

【総務課長】 コスト差でございますが、今新たに出てきました釜山新港と、我が国の代表的な京浜港とのコスト差でいきますと、今大体4割ほどの差、100対60。我々の京浜港のほうも、大体この10年間約2割ほどのコスト削減に成功しております。釜山旧港のほうとは大分差が詰まってきたのですが、いきなり新港が出てきたことで約4割ほどの差があるということは、調査の結果、わかっております。それはあらゆる形で、面的な取り組みも含めて詰めていこうというのが、我々の中の取り組みだということでございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。他にございますか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 それでは、簡単な質問で。「港湾経営会社」という名称を明確にした上で、国・港湾管理者によって港湾経営会社が指定されるという仕組みを考えられているようですが、そもそも論から言えば、港湾の管理権、究極的な管理権がだれにあるのか、国にあるのか、地方公共団体にあるのかという議論があるべきでありまして、私個人としては、国が究極的な管理権を持っているのだから、国が指定してもいいというふうに考えてはおりますが、いろんな妥協の産物としてこういう形になるのも理解できるところでございまして、最終的な形式としては、国と港湾管理者の間で協議がなされるのか、それとも港湾管理者の同意を求めるといった形になるのか、その辺の形式を伺いたいというのが第1点でございます。

それから、もう一つ形式的なことですが、この港湾経営会社というのを港湾法のどこに位置づけるのかによってそもそも論に影響してくると私自身は考えていますが、あり得るのは港務局とか、地方公共団体が港湾管理者になる場合という章立ての後に置くのか、それとも、雑則の中で管理委託なんかの後に持ってくるのか、私としては、前者が好ましいというふうに考えていますが、どちらの方向性をお考えなのかお聞かせいただければ幸いです。

【総務課長】 お答えいたします。まず指定のところでございます。これ、国・港湾管理者により港湾経営会社を指定することにつきましては、実は港湾経営の民営化につきましては、いわゆる国際コンテナ戦略港湾だけでなく、いわゆる重要港湾全般につきましても、やれるところ、やりたいとお考えのところはぜひお進めいただきたいというのが、

私どもの基本的な姿勢でございます。したがって、港の格によりまして、その指定する者が当然変わってくるものではないかなと思っております。国がなお一層関与の必要なところについては、国が指定するという事ではないだろうかと思っております。

それから、あと位置づけ、非常に鋭いご指摘をいただいております。そういう観点から見ますと、当然委員がお考えのように、雑則などにはとても置けない。むしろ今後の港湾法の中の大きな一つの柱として位置づけるような形で、結構大きな、長い条文になるのではないかなと、このように考えている次第でございます。

以上でございます。

**【分科会長】** はい、ありがとうございます。まだあろうかと思いますが、次の議題も残っておりますので、次に移らせていただきたいと思っております。

2つ目の報告事項でございますが、同じく国際バルク戦略港湾の検討状況についてということで、事務局から現状等をご報告いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

**【計画課長】** お手元の資料2になりますが、国際バルク戦略港湾について、現在の審議の途中経過についてご説明をいたします。1枚紙、1ページになってはいますが、1枚紙を開いていただきますと、国際バルク戦略港湾、これは先ほど国際コンテナ戦略港湾でしたが、こちらのほうはバルクということで、バラ積み貨物についての戦略港湾の選定作業を進めているものになります。この国際バルク戦略港湾といいますのは、ここのページの2に応募港湾とありますが、そこに対象品目である、石炭、穀物、鉄鉱石という、この3品目について、最近の船舶の大型化、こういったものに対して世界に対抗できるように、港の選択と集中を進めていこうというものになります。

これにつきましては、右のほうにスケジュールを書いておりますが、6月1日にこの公募を開始して、8月に応募者から1回目のプレゼンテーションをいただいているところで、応募者は、この左側にありますような、11の港湾管理者で、13の港から応募がありました。現在1回目のプレゼンテーションを受けて、選定委員会のほうから、それぞれの港と港湾管理者あてに意見を送付しているところで、それに基づいて12月に再プレゼンテーションを行うことにしております。最終的には今年末に港の選定を行うということで作業を進めております。

現在これについては、こういった選定作業中ですので、詳しくは、この選定の終わり次第、またご報告できるかと思っております。

以上です。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。国際バルク戦略港湾につきましては、現在、計画課長のほうからご報告ございましたように、まだ選定中ということで、目論見書等が管理者のほうに今フィードバックされている過程でありますから、詳しいお答えがでないかもしれませんが、もしご質問等ございましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

はい。特にないようでございますので、それでは、本日の審議事項の案件のほうに入らせていただきたいと思います。

議事の3番目でございます港湾計画について。一部変更の案件としまして、神戸港以下3港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたします。一部変更でございますので、3港について一括してご説明を受けた後、審議をしてみたいと思いますので、よろしくお願いいたしたいと思います。

【港湾計画審査官】 それでは、港湾計画の一部変更についてご説明いたします。私、港湾計画審査官の真田でございます。よろしくお願いいたします。

今日は3港ございますが、まず初めに、神戸港でございます。お手元の資料、表紙には今回変更の対象となりますポートアイランド2期地区と六甲アイランド地区を示してございます。

1ページおめくりください。今回の変更の内容でございますが、まず1つ、ポートアイランド2期地区のほうでございますが、既定計画に書いてございますように、ここ、PC15というコンテナターミナルの地区でございますが、ここを、右の今回計画にございますように、水深15メートルのところを水深16メートルにするということで、現在下のPC16と17が16メートル化の工事をしております。この計画を受けて進んでおります。今回の計画変更を得まして、PC15・16・17と3バース一体の16メートルバースというふうに位置づけていくというのが、今回の計画変更の内容でございます。

もう1ページおめくりください。神戸港ないしは今回の戦略港湾に選定されました阪神港のコンテナの話をするときに、国際コンテナ戦略港湾の話をしなければいけないと思います。もう前段の報告事項で概要はご説明をしてありますので簡単に申し上げますと、位置づけ、また、目標2015年と2020年に分けてございます。特に2015年の、今ご質疑にもありましたトランシップ率を半減する、これは具体的に申しますと、現在東アジア、東南アジアがトランシップ率18%、ここに書いてある東アジア主要港で9.7%、これは平成20年度調査結果に基づく率でございます。この9.7%を半分にしていこうと

いうことでございます。8月6日に戦略港に阪神と京浜が選定されました。

次のページでございます。この選定されました阪神港、いわゆる神戸港のロードマップでございますが、今回の一部変更のPC15の16メートル化が2010年の、この黄色のところでございます。来年ふ頭公社の株式会社化、一体運用、そして2015年には、この株式会社が大阪港の株式会社と一緒にするという経営統合、そして2016年には、今度16メートルから2メートル増深して主要なバースを18メートル化するということでございます。こういうスケジュールでもってやっていこうというものでございます。

次のページでございますが、今回PC15を16メートル化することについてでございますが、今申しました2016年に18メートル化をするというのであれば、今から余裕を持って18メートルの工事を進めておけばよろしいのではないかとご質問が当然出てくるかと思えます。

右上の図をごらんください。これは下の断面をとったところでございます。PC15の前面から船舶が入港して来る港口部のところまで断面でとった図でございますが、今回のPC15を計画変更して工事する部分というのは、この青いところ、非常に小さい、四角で囲っておりますが、ここでございます。18メートルの船舶が入港しようとする時、この赤い部分を浚渫しなければなりません。浚渫土量にしまして100倍以上のオーダーになります。また、港湾区域を飛び出るということで、今回の16メートルを第1段階としてまず完成をさせたいということで、事業規模としても全然違うということが一つございます。

それから、左の図面でございますが、今回そのPC15を16メートル化しますと、今までいろんな船の着船状況によって着けなかった大型船、特に基幹航路に就航している大型船が、このBでございますが、着けるようになります。こういう着けなくなるような頻度というものが、この神戸港の場合、大体週1回ぐらいありまして、1時間ないしは3時間ぐらいの遅れがどうしても生じることがままあるということでございます。そういうことで、この青いところの浚渫費用が、まあ、年間5,500万円ぐらいと見積もってございますが、一方で、この滞船費用にかかるコスト、これを便益というふうに換算しますと約1億円ぐらいということで、半年ちょっとで、この工事の便益はとってしまうというような形で、非常に緊急性のある、また、効率のいい事業をということで、早く一体的な運用を、まだ16メートルではございますが、図ろうというものがございます。

次のページでございます。阪神港が今回16メートルということで、3バース連続にす



るといふこと、それでPC-14、内港フィーダーのバースも含めて4バース一体運用が図られるといふこと、それから、戦略港湾の目標でございますが、まず一番重要な内航フィーダーの再構築をしていくといふこと、それから、今ご議論ありました港湾経営主体をつくっていくといふこと、こんなことから、阪神港では今現状2008年の400万TEUが外貿貨物2015年の第1段階には490万TEU。ただ、あまり貨物は増えませんが、見ていただきたいのはフィーダーが38万TEUから110万TEUという形で3倍弱ぐらいに増えていくといふこと、それから、今話題になりましたトランシップ率も若干増やしていこうといふことで、特に内航フィーダーを強化していくといふことを目標に頑張るといふことでございます。

次のページでございますが、今回水深16メートルの連続バースになるといふことでございますが、他港はどうだろうかといふふうに見てみますと、ここに書いてありますように、現在供用中の16メートル以上のコンテナバースは、我が国では、横浜港、名古屋港、大阪港にそれぞれ1～2バースございますが、今回神戸港が計画変更をご承認いただき整備しますと、これは今年度中に整備できるという予定でございますが、初めて3バース連続になります。1キロ超えの連続バースということが我が国に完成するということになります。しかしながら、下の図を見ていただきますように、上海、釜山新港では、この約1キロのスケールを当ててみますと、まだまだ大規模な、先ほど委員からございましたが、非常にスケールの大きい港が近隣に存在するといふことで、まだまだキャッチアップする部分がたくさんあるといふところでございます。

以上が、ポートアイランド2期地区の計画変更でございます。

もう一つでございますが、六甲アイランド地区に一つ計画変更案件がございます。六甲アイランドの、この赤で囲っているところでございますが、ここに300メートル超えの大型基幹航路の船が入るというので、入出港の安全を確保するために、泊地並びに航路を拡幅しようという案件でございます。神戸港には既にポートアイランドに入るような船がよく使う第3航路というものがございまして、現状で500メートルあります。この、今回対象とするところは現状350メートル、これを510メートルにしようといふことで、500メートル超えの航路をつくりましょうといふことでございます。それに伴って、下の既定計画のところに書いてございます第7防波堤、赤い枠線で書いてございますが、この第7防波堤の計画を削除するといふことでございます。この防波堤は、現状静穏度等を検証した結果、整備をする必要がないであろうという判断に立ちまして、今回の

計画に合わせて防波堤計画を削除したものでございます。

次のページをおめくりください。それでは、神戸港で今回500メートル超えの航路をまた設定するというところでございますが、日本全国どういうことになっているかといいますと、大型の基幹航路の船舶が入港する主要港、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、この4港で見えますと、おおむね500メートルから700メートルということで、やはり500メートル以上確保している港がほとんどということでございます。この数字のばらつきにつきましては、船舶が行き交う頻度、往復するかしないかとか、それから、防波堤があつてこれ以上拡張できない物理的な条件とかというようなことでばらつきがございしますが、少なくとも基幹航路に入るような船の航路については500メートル以上確保しているということで、神戸の今回の六甲地区の航路についても500メートルを確保しますということで、人並みになるということでございます。

以上が神戸港2件の説明でございますが、ご審議いただく視点として、表にまとめてございますのが10ページ目でございます。一つは、ポートアイランドのコンテナターミナルの大水深化と一体運用を図るということが、国の持つ基本方針や、今回の戦略港湾の施策上どういふふうに考えたらいいかというご審議、また、船舶の大型化に伴う航路・泊地拡大が、航行安全という観点から妥当かどうかというご審議をいただければと思っております。

以上が神戸港でございます。

続きまして、広島港でございます。

**【港湾局長】** 申しわけありません、今週木曜日に、今年最後の事業仕分けがございまして、その準備で政務三役と、今から打ち合わせが入っております、申しわけございませんが、ちょっと失礼させていただきます。

**【港湾計画審査官】** 広島港の説明に戻させていただきます。広島港は、表紙の写真にございますように、今回対象となるのが、出島地区と宇品地区でございます。出島地区は、コンテナターミナルの背後の土地利用、ここを変更するものでございます。

1ページめくっていただいて、今までの計画は、この出島地区のコンテナターミナル背後の大きい土地、ちょっと見にくいので恐縮ですが、黄色いところに交流厚生用地と書いてございます。この交流厚生用地を、右側の図にありますように、ほとんど港湾関連用地という、倉庫等を建てられるような種別に変えようというものでございます。この港湾関連用地というふうに計画変更いたしますと、将来、後でまた議論が出てきますが、通常い

つも7月の分科会で皆さんにご審議いただいている特定港湾施設整備事業基本計画の都市機能等用地ということにもなり、ここでの整地工事とか、道路とか、ユーティリティーの整備については、皆さんにご審議をいただくということになります。その前段の港湾計画の変更という意味合いがございます。

次のページをめくっていただきます。3ページ目でございますが、現在この広島港の出島地区の土地利用計画がどういう計画であるかということでございますが、約20年前、人流・交流機能ということで、この構想図にありますように、幕張メッセのようなエキシビジョン、コンベンション機能を立地しようというふうに思っておりました。倉庫等が建てられる港湾関連用地はたった7ヘクタールということございました。当時は、倉庫等も市内に点在しているのでなかなか移りにくいという状況、一方でこういう人流・交流機能が必要だということもございまして、こういう計画を立てておりました。

次のページでございます。あれから20年経ちまして、コンテナターミナルの背後の物流機能の強化ということで、倉庫業者が是非シームレスな物流を確保したいということで、ここにもやはりコンテナターミナル背後にこういう港湾関連の機能が必要でしょうということ、一方で、人流交流機能につきましては、皆さんご存じの広島駅近傍にあるマツダスタジアム、ああいう建物ができましたので、類似の交流施設ができたということで、都市側との機能分担等もありまして、人流・交流機能を縮小するということになりました。結果的に港湾関連用地を30ヘクタールほど増やすという計画に至ったわけでございます。

次のページをおめくりください。広島港における物流倉庫の現状。港湾関連用地にしますと、こういう倉庫が移ってくることを想定してございますが、現状ではコンテナターミナルからコンテナでトラックにより横持ちをしてこういう倉庫に運んでいるのですが、老朽化をしていたり、コンテナの取り扱いが非常に非効率な倉庫が多くございます。あれから20年経ちましたので、もう老朽化も甚だしいということで、今回この計画変更をし、背後に移ってこようということでございます。

次のページでございます。今回30ヘクタールを大幅に増やすということでございます。この大幅な増をどういうふうに考えればいいのかということでございますが、広島港は外貿で14メートル2バースに対して、今回37.4ヘクタールの港湾関連用地を確保するということになります。

次のページをごらんください。同じ国際海上コンテナを取り扱う地方の拠点的な港湾との比較で見ますと、一つは清水港、もう一つは那覇港の事例を出しております。清水

港でいきますとマイナス15メートルの岸壁2バース、マイナス12メートル1バースの計3バース、那覇港でも15メートル3バースということで、それぞれ外貿3バースに対して港湾関連用地を38ヘクタールないしは24ヘクタール確保するというので、広島港の場合は外貿2バースで37ヘクタールを確保するというので、今回は、過去の反省も踏まえて十分な物流施設用地を確保しているというふうに考えてございます。

最後になりますが、一つ前に神戸港のお話をいたしました。神戸港は国際戦略港湾に選定された港、そこで内航フィーダーの再構築が非常に重要だというお話をしましたが、広島港は、逆に言うと、その内航フィーダーで結ばれる、連携される港になります。コンテナ物流のお話をした際には、やっぱり地方の連携港がどうなるかという話をしなければいけないと思ってございます。広島港、現状は3パターンに分かれております。ご多分に漏れず釜山等のトランシップ、そして北米、東南アジア。それから、ダイレクト、シンガポールとか、高雄とか、ダイレクトで東南アジアに運ばれる。そして、現状でも阪神港の内航フィーダーが活躍しております。この3パターン、これを、今回の戦略港湾の施策に合わせて広島港としても、ダイレクトと内航フィーダー、トランシップをなくしていこうと、全部それを内航フィーダーに転換していこうという考えを持っておられます。現在、参考にご覧いただけますように、ダイレクトが6割、海外トランシップが3割、内航フィーダーが少しというふうになってございますが、これを大幅に増やしていこうという考えでございまして。

最後のページでございますが、確認の視点ということで、今回コンテナ取り扱いに関する物流機能の強化という観点、これを基本方針に、戦略港湾施策の観点から、物流拠点が適切に配置されているかどうか、または戦略港湾のほうでは、地方の港湾も含めて一体的に内航フィーダーを形成するというので、この観点からご審議をいただければというふうに思っております。

以上が、広島港でございます。

最後に、沖縄県の宮古島にあります平良港でございます。那覇と台湾のちょうど中間ぐらいにある宮古島の平良港でございます。写真にあります港の中央の地区、漲水(はりみず)地区と呼びます。

1ページめくっていただいて、既定計画と今回計画を書いてございます。非常にわかりづらくて恐縮ですが、平成20年11月に改訂をして、くし形のふ頭を、このような横一直線のふ頭を作りたいということで計画をしたものでございます。そのうち、既定計

画のマイナス9メートルの延長340メートルのバースというのがここに表記されております、このふ頭の左側から始まっております。それを今回は右側から始まるように位置をずらすというのが、計画変更の内容でございます。

この内容をご説明いたします。次のページをおめくりください。もともと平成20年の11月、この港湾分科会でご審議いただきましたが、なぜくし形ふ頭を埋めて横一線のふ頭にしかたと申しますと、特にここの民生、離島の生活を支えているRORO船が入港するとき、おしりから入るものですから、風を受けて非常に危ない操船をしていたということ、実際には右側の写真にありますように、岸壁の角にぶつけてしまって航行ができなくなったという事例も発生している、また、ヒヤッとハッとみたいな事例も多くあるということで、横型のふ頭にしたほうがより安全だろうということで計画を改訂したということでございます。

次のページをおめくりください。その際に、ここについては、いわゆる離島の港湾を支える物資を運ぶRORO船フェリーのほかに、台湾から来るクルーズ船、いわゆる旅客船も兼用するバースを作ろうという計画でございます。これらの船舶を対象とするマイナス9メートルのバースでございます。当時は、くし形のふ頭を埋めると工事が発生しまして、既存にくし形のふ頭を使っていた船舶は、どうしてもあるふ頭に集中する、それが黄色の所でございます。ここが非常に使われることとなりますので、ここのところから工事をしているのでは、港の機能が果たせないということで、緑の大きい矢印がありますように、左側から工事をしようということで考えてございました。そのときに、9メートルと7.5メートルがございますので、9メートルの旅客船を整備すれば、7.5メートルのRORO船も着けるようになるというふうに考えてございましたが、これを今回、旅客船を右側に寄せるということでございますが、それは次のページをごらんください。

実はこの赤く表示されておりましたクルーズ船でございますが、沖縄全体の旅客数、寄港回数をこの図の左側に示しております。平成18年にSARS等の影響でガクッと一回落ちてございます。しかしながら、沖縄はそもそも魅力のある県でございますので、寄港回数、旅客数ともすぐ回復しております。ただし、なぜかこの平良港のデータがなかなか戻ってこない、いわゆる実績が上がってこないという実態がございます。一方で、青色表示しておりましたRORO船フェリーについては、週3便生活物資を運んでくるのですが、大型化が甚だしい。1隻はもう既に大型化、あと2隻についても大型化をする計画が間近に迫っているということで、大型化しますと風を受ける面積が大きくなるということで、

より安全度が低下するというごまごまもございまして、このRORO船フェリーを先に整備しようではないかということでございます。

そういうことで、ちょっと4ページに戻っていただきたいのですが、図4の今回計画で、今度は赤い船よりも青い船の整備の需要が高まった、優先度が高まったということで、工事が着手できる左側に寄せる形で、まず青のRORO船フェリーから整備しようということで位置を変更したということでございます。

すみません、6ページに飛んでいただいて、6ページには、このRORO船がどういう貨物を運んでいるかというのを、全国の平均と比べたものでございます。離島港湾につきましては、すべての物資において海送、いわゆる海で運ばれる率が高いのですが、特に食料品、日用品、引っ越し荷物や宅急便など、そういう取り合わせ品などについては、全国の割合の10倍という率の物を運んでいるということで、こういう物が特にRORO船で運ばれているということで、生活するのになくてはならない物資、こういう物をRORO船が運んでいるので、安全性の確保という観点から優先的に整備をしようということになったわけでございます。下には、どんな物を運んでいるかという写真が出てございます。

最後でございますが、確認の視点として、安全な入出港確保のための今回のバース変更というものを、離島や地方の日常生活、地場産業を支える港湾としての役割の観点からご審議をいただければなというふうに思っております。

以上、3港のご説明でございます。よろしくお願いいたします。

**【分科会長】** はい、ありがとうございました。いずれも港湾計画の一部変更、3港の資料を同時に説明いただきましたが、審議は1港ずつ承ってまいりたいと思います。

まず神戸港に関連しまして、ご質問あるいはご意見ございましたらお願いしたいと思います。はい、どうぞ。

**【委員】** 一応この15メートル、16メートル、18メートル、想定の船の大きさと申しますか、これトン数ベースで書いておられるのですが、コンテナ船だと6千TEUだとか、8千TEUだとかがございますから、その辺が一つと、今神戸港で入っている最大船型はどれぐらいの船が入っているかというところ、現状でどれぐらいの大きな船が入ってまして、それから、将来に向けてどういうふうな計画、想定を立てられているかというところを教えてくださいたいと思います。

以上です。

**【分科会長】** はい、事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えをいたします。現状では最大で約7千TEUぐらいの船が入ってございます。今後その増進に伴って8千TEUから、下手したら9千TEUぐらいの船が入港するという事で想定をしてございます。

【分科会長】 はい、よろしいでしょうか。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 ほかに、神戸港に関連しまして、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 個別の質問はありません、結構だと思います。これからの議論の仕方、この種類の大きさの港についての議論の仕方ということで意見を言うておこうと思うのですが、先ほどコンテナ戦略港湾のような、ある種非常に高いレベルからの方針の決定と、集中の方式と、それから、アクションとしてのどんな政策をやっていくか、こういう世界がありますよね。今お話しになったのは、当然それを頭に置きながらこれをやろうということであって、今このところをこうするのですよという、非常にローカルな施策ですよ。非常に高位の戦略から、ローカルの個々のアクションまでつながっているのですよね、実はね。だから、期待したいのは、一部変更ももちろん重要なものだけれども、今回この戦略港湾になるに当たって、そこでは目標がかくかくしかじかあり、例えばトランシップで行っちゃうやつを半分にしようかねというようなたぐいのためには、そうするためには、港湾施設としては、あと10年でこれだけやらなきゃいけないとか、20年でこれぐらいのことをやるべきだとか、それから、ソフトでは、あんな政策、こんな政策とこうありますよね。そういう途中のプランニングのところ、恐らくはこの審議会としてはより重要な話で、個々に、じゃあ、すぐにこの一部を変更して作業しましょうというのは、本当言うと、私の意見では、別に霞ヶ関でやらなくてもいいのではないかという感じがしているのですけれども、その途中がスポンと抜けているかのようなところをぜひ埋めるような、今後の、この審議会の制度のあり方とか、検討の仕方なんていうのも、お答えは結構ですけれども、ご検討いただけたらありがたいなと思っているところでございます。

以上、意見でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。事務局から何か補足ございますか。

【港湾計画審査官】 委員からの貴重なご意見を生かしたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに、神戸港に関連しまして、ご質問等ございますか。よろしいでし

ようか。

それでは、引き続きまして、2件目の広島港の港湾計画の一部変更について、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたしたいと思います。はい、どうぞ。

【委員】 直接は今日の議題と関係ないのですが、広島港で、出島地区の航空写真を見てみますと、左の角地はまだ埋め立てておりませんね。今回は港湾関連用地の変更なので直接はないのですが、これはいつ頃でき上がるのですか。このコンテナターミナルというのは。

【港湾計画審査官】 はい、お答えいたします。広島港のコンテナターミナル、14メートル2バースの計画のうち1バースが完成しております、今ご指摘の2バース目は、今水面になっていまして、工事がされておられません。ここの着手をいつするのだ、整理されるのだということでございますが、はっきり申しまして、まだ予定はないです。もちろん、広島港でのコンテナの取り扱いの状況によると思いますが、その前段として、まずは背後の用地をきちんとして、コンテナが増加する素地を持った、きちんとするということがまず最初だろうというふうに思っています。その中で、近々広島港の港湾計画の改訂も近づいておりますので、その中で、この2バース目をどうするかということも、また議論になってくると思います。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。はい、お願いいたします。

【委員】 この広島港の問題も、先ほどのコンテナ戦略港湾選定と密接にかかわっております、まさに今回の案件は、この広島港から釜山に逃げていた貨物を阪神港に持ってこようという、こういう意図のもとに拡充していこうということなのですが、ただ、やはり港湾局で政策を策定される場合は、どうしても港湾建設ということにもものすごく重点が置かれる、歴史的なそういういきさつもございますね。しかし、荷主にしてみれば、安いほうを選ぶということにほかならないわけですから、その中には港湾コストの問題だけではなくて、内航船の費用、あるいは釜山に行く小型の外航船の運賃と、これの比較ということになるわけで、問題はそう簡単ではないわけですね。この内航船の問題というのは港湾局のらち外になってしまうかもしれませんけれども、あのごちゃごちゃと非常に危険きわまりない瀬戸内海を、外国の船会社にも完全に自由化して内航ができるようにすれば大変なことになってしまう。そういうようなこともあるわけですね。したがって、日本の会社で、日本人の船員さんが乗った物で、あそこはサービスをするのがきわめて適切



なことであるとか、こういう判断のもとに今までずっとやられてきたわけで、そのところを崩すのか崩さないのかという、ものすごく大きな問題ですね。まさに国家的な議論がなされなくちゃいけないわけで、この阪神港の役割というのは、そこで大きく変わってくるわけですね。

一方で、広島港というのは、釜山経由で輸出入するというよりも、むしろ最近では中国との直接航路がどんどん増えてきて、あそこは100円ショップの商品を輸入しているという事情もございますけれども、そちらのほうが、広島港にとってはきわめて新しい、かつ重要な事案であると、こういうような考え方もなされてきているわけですね。その辺も踏まえて、やはりこの議論をしていく必要があるなと思っております。

**【港湾計画審査官】** ありがとうございます。広島港の今後の戦略港湾施策を受けて、どのような形になっていくかということでございますが、今、委員のご指摘がありましたように、この資料3-2の8ページでございます、広島港の輸送形態の割合でございますが、マツダの自動車関連の部品・製品を主としてダイレクト航路がそもそも多くなってございます。その次に海外トランシップ、この3割の部分を内航フィーダーに、これは阪神港からのいろいろな条件提示、また、韓国船社とのいろいろな競争、そういう中で、荷主さんなり、船社さんが判断をしていくということだと思います。そういう中で、内航フィーダーは、日本の条件が合えばそっちを使っていくということでございます。そのために阪神港は、いろんな施策、また国の施策も含めて頑張るといふことだと思います。一方で、ダイレクトについては、今後もこれは伸ばしていくというふう聞いてございますし、広島港については、背後の自動車産業を中心とした中国ほかダイレクト、いわゆる自動車のノックダウンに対応するようなダイレクト航路での輸出のようなものがやっぱり伸びていくのだろうというふう考えてございます。

**【港湾経済課長】** それでは、ちょっと内航フィーダーの関係で若干補足をさせていただきますと、確かに内航フィーダーと現在の外航フィーダー、かなりのコスト差があるということで、特に広島に限ったわけではありませんけれども、最大で見ますと4割程度のコスト差があると、そこをどうやって埋めていくかというのが一つ大きな政策課題になっているわけでありまして。今回の国際コンテナ戦略港湾の施策の中では、貨物の集約というのが大きな施策の一つの目玉で、柱になりますので、フィーダー機能の強化というのをなるべく進めていくと、そのために国としてもできる限りの支援を行っていくと。先ほどご説明した中では、フィーダー機能の強化事業といったようなことで、国費も投入してコス

ト差を縮めるようなモデル事業を実施していくと。あるいは内航のフィーダー港におきまして、荷役機械等の整備を行う場合の支援でありますとか、その他税制につきましても、船舶に対する固定資産税、あるいは外航の船舶との差になっております石油石炭税の減免といったような、あらゆる措置を講じて、とりあえずできる限りのところまでコスト差を縮減していこうと、そういった施策を国としても積極的に進めていきたいと考えているところでございます。

**【分科会長】** よろしいでしょうか。ほかにご質問、どうぞ。

**【委員】** 2つ質問させていただきたくて。まず、この青い計画書を見ますと、平成11年と平成20年にそれぞれ、平成20年はこの場で審議がなされているのですが、具体的にどのような内容が審議されて、その上、それに対して今回どこが変わろうとしているのかというあたりを教えていただければというのが一つと、それから、20年間、この紙だけ見ると、審議はしているけれど何もやっていないというように見えるのですが、今回のご提案というのは、具体的にいつ頃までに、何を、だれがするか、という広島港側の具体的な意思というものがどうなっていて、特に8ページのところの将来図というのは、先ほどの戦略港湾との関係もありますけれど、2015年あたりを具体的にやっているのかどうか、その辺の具体的なお話を聞かせていただければと思います。

**【港湾計画審査官】** 2つご質問をいただきました。1点目は、この計画書に書いてございます平成20年3月の、この分科会での議論はどういうことだったのかということでございます。すみません、2年前のことでございますが、ちょっと手元に資料がございませんので、どんな計画変更であったかというのはちょっと今ご説明できかねます。

**【計画課長】** 確認して、その後で。

**【港湾計画審査官】** ええ、後でまたご説明をさせていただきたいと思います。ただ、港湾計画の改訂のような、がらがらぼんのような変更ではなくて、多分一部のところの変更ということだったと思います。

2点目の将来図に書いてある、だれがどのようにクレジットを持ってやるのかということでございますが、ここにつきましては、基本的には受ける広島港としては、当然これを配船する社がいるわけでございますが、今のところはまず戦略港湾が、選ばれた2港からどういうアプローチを受けるかということが一つあると思います。それぞれ国の施策、それから、管理者、その2港の施策が、こういう地方港にどう響いてくるかということ、それを受けて港湾管理者なり、地元の関連の企業の方々が、それではという形になるのだら

うと思います。特に広島港の場合については、港湾管理者も今こういうふうにしたいということで、それは別にこういう理由でコストがこうなるから、これは確実にこうなります、ということではないというふうに、まずご理解いただきたいと思います。はい、すみません。

【総務課長】 ちよつといいですか、すみません。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【総務課長】 先ほどのご質問の8ページのところの内航のフィーダー港、この図をどうやって具体化するかということなのですが、実はこれ、広島港サイドのほうの計画がなかなか明らかになっていないのでございますけれども、国際コンテナ戦略港湾選定時に、実は阪神港といたしまして、具体的なもくろみを出していただいております。その中には、特にどの地域、広島港だけではございませんけれども、阪神港として内航フィーダーでかき集める具体的なターゲットについて、阪神港といたしましては、かなり具体的な、ここまで書いていいのかなというぐらい具体的なターゲットをはっきりお書きいただいていたと思っております。そのことを反映した形で、先ほど最初のほうで、冒頭港湾経済課長がご説明いたしました阪神港としての提案の中の評価におきまして、特に集荷についての高い得点を、阪神港の提案の中でなされていたということがあろうかと思っております。ちよつと具体的にどういうふうな、何年後にどれぐらいの荷を広島港がとるかということについての数値は本当はないわけですが、そういうふうな形で、阪神港側の戦略として立てられておるということをご報告申し上げたいと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 これとはちよつと直接関係ないかもしれませんが、内航フィーダーを海外の船会社にも開放するような議論というのはございますか。

【総務課長】 ございます。ございました、と言ったほうがいいかしら。これは私どもの国土交通省におきますところの成長戦略会議におきまして、船主協会の会長さんにも出ただいただいていたのですが、かなり激しい議論がございました。当時、並行しまして沖縄に関する、いわゆるカボタージュの一部開放の話があったものですから、相当激しい議論のやりとりがありました。いろんな方々のご議論の中には、例えばもう内航は高どまりになっているのであれば、むしろ安い海外船社に入っていたいただいたほうが、日本国全体としてはいいのではなかろうかというご議論、片や、だけど、それは国家戦略の安全政策、安全保障の問題ではないかというご議論、さまざまあったことを記憶しております。いずれ

にしましても、きちんと内航フィーダーとして、できるところまできちんと安くして、安い、適切なコストでの提供がなければ、そのご議論がまたまた出てくるのではないかと、いろいろなことを踏まえまして、内航総連の皆様の方でも真剣なご論議をいただいて、実は暫定措置事業というのがあったわけでございますけれども、それを5年間停止していただくということをしていただいたというような議論の経過でございます。

【委員】　　ちょっと思いましたのは、アメリカだと、有名なジョーンズ・アクトとかいうのがあって、内航はもうアメリカ籍船と申しますか、欧州でも、いろんな国でも大体そういうふうになっていますので、何か急に日本だけ行くようなことになっているのかなと思った次第でありました。どうもありがとうございます。

【分科会長】　　はい、ありがとうございます。ほかに、広島港に関連してご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、それでは、最後の案件ですが、平良港の港湾計画の一部変更について、ご質問、ご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いします。

【委員】　　それでは、1つだけ。これも大いにやっていただきたいところで、もうとにかく僕は離島に行くのが趣味の一つですが、そこに行くと物価の高さに驚くのです。地元でとれるものは安いけれど、ほとんどの物資はよそから持ってくるというか、本土側から持ってくるので、それはこういうところに依存して高くなっているのだなと思うと、ぜひお願いしたい。それで、ちょっと質問なのですが、今交通基本法の議論がいろいろやられているところであると伺っておりますけれども、そういう中では、主としてローカルのバスの確保等々とか、あるいは海上でいえば旅客船の就航を維持するっていうオペレーションのところ非常に着目されているし、それはそれで結構なのですが、ただ、同時にそのオペレーションを確保するために、実はこういうようなミニマムの施設整備というのが要るわけですね。そこら辺があんまり強調されていないような感じも、私だけかもしれないのだけど受け取っているのですが、港湾サイドとしては、交通基本法、特にこういうような港についてどのような状況なのか、ちょっと教えていただけたらありがたいです。

【計画課長】　　交通基本法は、人を中心に考えられていて、その移動権とか、そういう権利をどう保障するかということにはなっているのですが、そういった意味では物流も基本法の中では対象になってはいますけれども、それほど、委員がおっしゃるように注目はされていない状況なのです。まずは人からどういうふうに移動権を保障していくかと。とこ

ろがこういう離島については、船が生活物資を運んでいて、おっしゃるとおり物流が生命線になっていると。そういう意味では、人が直接移動するわけではないのですが、いわゆる国の政策としてナショナルミニマムをどこまで基本的に保障するのかという、そちらの観点では重要であると理解をしています。そういった意味では、基本法の中ではそれほど重きを置いていなくても、別途こういった物流体系をどうしていくのかというのは、この審議会なり、またはいろんな場できちんと位置づけをして、我々としては考えていくべきであると理解をしています。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 この件は離島の、特に地域の暮らしを支える機能ということで、一日も早く整備されるということが大切だと思います。この一部改訂の全般について関連するのですが、ぜひ予算の概算というのを、次からで結構ですので、一部改訂のときに、この段階ではまだそんなにきちんとしたものが出ないというのはもう重々理解してはいますけれども、大体どれくらいのオーダーなのかは出せないのでしょうか。ゼロが思っているよりも1つ違うのか2つ違うのかで随分違うと思います。いわゆる予算と投資と効果、というものも多少絡んでくると思いますので、その後の、この次の議論で、これからの審議のあり方というところにも、これ関連してくると思うのですが、やはりこの一部改訂なり、また、変更されたものが、後の整備事業の基本計画の審議というところとつなげて、イメージというか、その一連のストーリーとして、起承転結としてやっぱりつなげていくほうが、より位置づけとか、どのように判断するかというようなことの方が深まると思います。ぜひ、先ほどの神戸港も広島港もそうですが、大体どれぐらいの一つの概算のところなのかというのとセットで、審議のときにでも、参考でも結構なので、つけていただくと、それが非常にまた後の何年度にわたりながらずっと整備していくというところに、ずっと審議していくときの、そのイメージがつながっていきます。そういったことがもし可能であれば、次からそのようにしていただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

【計画課長】 おっしゃるとおりだと思います。といたしますのが、例えば今回の事業仕分けでも、費用対効果の議論が相当あります。その費用と効果、両方をどうとらえるかという中で、そういった議論がある中で、こういう港湾計画を立てていく段階から、どのように整理をしていくかなど、内部でもいろんな議論をしております。今回の港湾計画のこういう一部変更なり、いろんな場面で、その事業費を含め、どういうふうにしていくかと

いうのは、内部で検討して、最終的にどういう形にするか、ご報告をしたいと思っています。

【分科会長】 はい、ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ご審議賜りました3件の港湾計画の一部変更について、答申案文についてお諮り申し上げたいと思います。委員が先ほどご退席されました。意見書を置いていかれましたので、私のほうで預かってございます。あわせて、それぞれの場面でご紹介申し上げたいと思います。

まず神戸港に対する答申案文でございます。お諮り申し上げたいと思います。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である。」という案文でいかがでしょうか。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ちなみに委員からは、「適当であり、特段の意見はない」というご意見を賜ってございます。

それでは、先ほど申し上げましたような答申案文で議決させていただきたいと思います。

引き続きまして、広島港でございます。答申。広島港。「国土交通大臣に提出された広島港の港湾計画については、適当である。」、この案文でご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、ありがとうございます。委員からも、「適当であり、特段の意見はない」というご意見を賜ってございます。

最後の平良港でございます。答申。平良港。「国土交通大臣に提出された平良港の港湾計画については、適当である。」、この案文でご異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、ありがとうございます。委員からも、「適当であり、特段の意見はない」というご意見をいただいてございます。

それでは、以上3港につきましては、ただいまの答申ということで決定させていただきたいと思います。

それでは、審議事項はこれで終わりましたので、その他事項でございます。事務局からその他事項につきまして、ご説明をお願いしたいと思います。

【港湾振興企画官】 港湾振興企画官の井上と申します。よろしくお願いいたします。

事務局のほうから、前回の7月の審議会におきまして、特定港湾施設整備事業基本計画、いわゆる港湾の起債事業の基本計画につきまして、ご審議をいただいたところでございます。その際に、この計画の審議のあり方につきまして、委員の先生方からさまざまなご意見をちょうだいいたしまして、今回の、本日の審議会におきまして、事務局から、今後の審議のあり方について提案すべきこととの宿題をいただいております。この点につきまして、その後私どものほうで検討させていただきました内容を、ただいまからご説明をさせていただきます。席上にお配りさせていただいております資料4に沿ってご説明いたしますが、別途ご参考に、前回の7月審での配付資料を、参考資料（資料4関連）といったことにお配りをさせていただいておりますので、ご参照賜ればというふうに思います。

資料4につきましては、この資料の意味でございますが、今後のご審議での配付資料のサンプルという趣旨で、4月にご承認いただいた22年度の基本計画の内容をベースに作成しております。参考資料としてお配りしている前回7月の審議会の資料のほうは、基本計画の本体資料2といったものと、その参考資料1としての説明資料、それから、参考資料2としての各港別の説明資料という三部構成になってございますが、この3番目の各港別説明資料が、今回お配りする資料に置きかわるといったイメージでご理解いただければというふうに存じます。それで、前回いただきましたご意見を踏まえまして、改善点として、ポイントは大きく2点ございます。一つは、審議のための情報が不十分である、あるいは長期的なスパンの中で、事業の進捗状況や達成度といったものも、その全体像を少し、もっと示すべきではないかといったご意見を踏まえて、事業内容、あるいは実施状況についての情報を充実させるといったポイントが1点目でございます。もう1点のポイントは、どのような考え方で、どのような検討を行って基本計画（案）を作成したのか、結果だけではなくて策定のプロセスを示すべきであるといったご意見をいただいております。そういったご意見を踏まえて、基本計画（案）の作成に当たっての検討項目なり、検討結果といったものについての情報を充実させていただいたと、この2点が大きなポイントでございます。

それでは、資料4のほうでございますが、まず1ページをごらんいただければと思います。荷さばき施設のうちの一つである上屋を例にしてご説明をさせていただきたいと思っております。先ほどお話しした2点のポイントのうち、その事業の情報の充実といったところが

1 ページ目に対応させていただいております、2 点目の検討項目、検討結果、策定プロセスといったところについては2 ページ目に対応している部分というふうにご理解を賜ればと思います。

1 ページをごらんいただきますと、基本計画の内容に係る個々の事業について一覧となっております。これは、基本計画に位置づけるものと位置づけないもの、双方を含めて、港湾管理者等が起債事業としての実施を要望する事業、これをすべて網羅しておりまして、後ほど、位置づける位置づけないの○×をお示しするというふうな形になってございます。

1 ページ目の表の中ほどに全体計画という列がございます。ここにおきまして、その事業の事業期間、数量、それから事業費といった全体計画の内容についてお示しをしております。それに加えまして、右のほうに22年度の基本計画の数量と事業費がございますが、左右に、平成21年度まで、前年度までの事業費の累計額、それから、右隣に今回の22年度の事業を合わせて足して、トータル22年度までの進捗率をお示ししております、こうしたことで事業の全体計画と、その中での進捗状況について明示させていただきたいという趣旨でございます。

それから、右側に施策別という列の欄がございますけれども、こちらのほうは、事業の目的をお示するという意味で、当該上屋の施設が、前面の岸壁等と一体となってどのようなターミナルの機能を形成するのかといったものをお示ししているという趣旨でございます。

続きまして、2 ページ目をごらんいただければと思います。先ほど2つ目のポイントとご説明いたしましたその計画策定のプロセス、その中での検討項目、検討結果にかかわる部分でございます。中ほどの少し左のところに検討結果がございまして、こちらの欄にマルをつけた事業を、基本計画の内容となる事業として位置づけているという趣旨でございます。

検討項目として、まず①②につきましてですが、これは根拠法である港湾整備促進法に位置づけられておりますが、基本計画の対象事業に該当するかどうかといった、いわばテクニカルなチェックでございまして、①でその対象港に該当するか、②で港湾管理者が行う対象施設に該当するか、その場所についても含めてですね、そういった要件を示してございまして、それについての検討結果をお示ししているということでございます。

③につきましては、当該港の港湾計画の内容と整合のとれたものであるかどうかのチェックをしておるものでございます。



なお、荷さばき施設のうち、上屋と荷役機械につきましては、直接その港湾計画の計画書に書かれる提案計画決定事項ではございませんが、こうした施設の整備を想定して計画されたふ頭計画と特段の不整合がないかどうかといった観点でのチェックを行っているという趣旨でございます。

④につきましては、その荷さばき施設について、前面の岸壁などの関連港湾施設の整備と整合が図られているかどうかという観点でチェックをしております、前面の岸壁の事業の見通しが立っていないのに先行して整備しているという形になっていないかとか、そういった観点でのチェックを行っているものでございます。

それから、右端の欄についてでございますが、前回のご審議の際に、分科会長からご指摘をいただきまして、それを踏まえまして、当該施設にかかわる、関連する港湾計画に関して、港湾分科会でご審議いただいたものについて、その審議会の開催年月を記載してございます。先ほど広島港の港湾計画についてのご審議の際に、起債事業の対象である港湾関連施設の計画についてのご説明をさせていただいたところでございますが、そういった形で、港湾計画のご審議と、この起債事業の基本計画との関係をより明確にするといった趣旨から、こういった欄を設けさせていただいておるところでございます。

引き続きまして、上屋以外の施設についても、その3ページ以降をおつけしてございます。時間もございませんので、主要な相違点のみ、同様な形での資料を用意してございますが、主な相違点のみご説明をさせていただきます。3ページは荷役機械でございます。こちらのほうの事業の内容に係るところで、クレーンの種別について追記してございます。

それから、5ページ以降がふ頭用地にかかわる部分でございます、それで、検討結果にかかわる部分のページが、10ページから始まってございます。10ページをごらんいただければと思います。10ページのふ頭用地につきましては、検討項目にさらに追加分がございます。ふ頭用地については、土地の造成を伴う場合があることを踏まえまして、検討項目の中に④と⑤を加えてございます。④におきますその漁業補償、当該埋め立て造成にかかわる漁業補償の交渉等の同意済みであるかどうか、それから、⑤で、埋め立て免許について取得済みであるかどうかといった、事業の実施が今後確実なものであるかどうかの見通しにかかわる観点の検討項目を追加しているといった趣旨でございます。

あと臨海部土地造成事業につきましては、15ページ以降がその内容となっております。15ページは、都市機能等用地でございます。ちょっとわかりにくいのでございます

が、「等」の中に倉庫等の港湾関連用地を含んでいるという言葉の定義でございますので、申し上げます。

あと、内容として、特に先ほどご説明をしたように、漁業補償等の関係とか、埋め立て免許といった検討項目を含めて検討を行っているということでございます。

19ページ以降の工業用地にかかわる臨海部土地造成事業についても同様でございます。

最後のページに、ご参考までに策定プロセスにかかわるフローをお示ししてございます。港湾整備促進法に基づく港湾管理者からの資料提出から、最後の閣議承認までの流れを、簡単なフローをお示しさせていただいておりますが、先ほどご説明させていただいた計画内容の検討につきましては、真ん中の大きなますのところが該当するものというふうにご理解いただければと思います。

そういったことで、今回お示したような資料を、次回通常どおりでありましたら、来年の7月の審議会にお諮りする特定港湾施設整備事業基本計画のご審議の際に、事務局より御提示させていただきたいと考えておりますが、こちらの資料のほうは、個々の事業について一つ一つご議論いただくという趣旨ではなくて、こういった資料4でお示したような検討内容、検討結果をまずベーシックなものとしてご確認いただいて、その上で、その基本計画本体の総体的な計画内容についてご審議をいただきたいという趣旨で考えておるところでございます。

事務局からの説明は以上でございます。

**【分科会長】** はい、ありがとうございました。前回の審議会におきまして、複数の委員から、この基本計画の審議を、一覧表を見ただけでは何を審議していいかわからないということで、審議の仕方について少し考えてほしいという要望がありました。それに対応する今後の審議のあり方についてご説明いただいたのですが、これに関連しまして、何か追加のご意見等はございますか。はい。

**【委員】** ちょっと意見を申し述べさせていただきますけれども、この港湾分科会というのはどのように議論をするべきものなのかという問題は、前回、ある委員がご指摘されたような中に、素人にはわからないという話があります。それは今言われたような説明をずっとこう、縷々されても、やっぱりわからないのではないかなと思いますよ。それはプロフェッショナルなディスカッションをする場なのか、それとも、満遍なく各界から来ていただいて、わからないなりに何かここで頷くことによって審議会のお墨つきを得たとい

う場なのか、そこが問われているということではないのでしょうか。私はやはり、もっとプロフェッショナルな議論をきちんと時間をかけてやるべきなのではないかなと思っております。それは、個々のこういう事案については、もちろん、もう優秀な行政の皆さんが策定されたわけですから、あまり文句のつけようなんてもともとないわけで、その前に、じゃあ、日本の国土の中で港湾というのはどうあるべきなのかとか、港湾だけで解決しないことばかりでしょう、その場合は、そのインフラすべて、それから産業政策も含めた上で議論をしていかないと、何のための議論かわからなくなってしまうという、こういうことではないかなと思うのです。港湾政策というのは、何も港のコンテナの取り扱い個数を目的に議論しているわけではありませんから、やはり国民にとって港湾というのはどのような役割を果たしていくのか、それは東京湾と阪神港と、本当にそんなことでいいのですか、じゃあ、北海道と九州はどうなるのでしょうか、というような議論をするのが本来の我々の役目だと思っているわけですが、違いますでしょうか。

**【分科会長】** 事務局のほうからご意見はございますか。

**【技術参事官】** 前回出席しておりませんでしたので、ちょっと前回の議論はよくわからないのですが、委員のおっしゃるとおり、港湾をどう考えるか、これを議論する場が一つこの場なのではあるのですが、もっと港湾だけじゃなくて物流という面で見るときには、他の産業政策とか、いろんなことを本来であれば一緒に議論をして、国土はどうあるべきかという議論が多分あるのではないかと思います。それを議論する場がこの場かどうかということについては、我々例えば社会資本整備基本計画とか、いろんな上位の計画が別途あって、その方向性を踏まえて、港湾の中でどういうふうにブレイクダウンしていくのかという、その議論はやっぱりこの港湾分科会の中で議論していただくということじゃないかなと。そういう意味ではどんどん専門化していきますので、確かに先ほど言われたように、もっと専門的なところを議論するのにどういう形がいいのかというのは別途議論が必要かもしれませんけれども、この港湾分科会に与えられたミッションというのは、私の理解では、そういった上位計画を踏まえて、港湾部門でそれを具体化していくのか、これをもっと港別に、港単位でどうブレイクダウンしていくのか、それがそういった方針とあっているのかどうかというのを大局的に議論していただくと。この港の政策を中長期的にどうするのかについては、基本方針というものが5年置きぐらいで見直しを行っています。ちょうど2年ぐらい前に基本方針に関する議論をする場がありまして、そこで、その港の方針というのを一度この場で議論していただいています。ですから、その方針に

照らして、例えば、今日審議していただいた内容が合っているのかどうかという面を、もちろん年数が経っていますから、そこでのバージョンアップはしなければいけないと思いますが、その中でまた直していただくと、軌道修正はその時点でしていくという手順ではないかなと思っております、いただいた意見である、港湾はどうあるべきか、ほかの産業政策とどう考えていくべきか、ということについては常に念頭に置きながら、政権も変わって、また方針が変わったときに、やはりもう一度見直すべきじゃないとか、その辺の議論はまたしっかりとさせていただく必要があるのかと思っております。

【分科会長】 まさに今日のアンケート用紙がございますが、社会資本整備審議会、あるいは交通政策審議会、私も両方出席させていただいておりますが、どのレベルの計画を議論するのかと、国家戦略構想的な整備計画を議論するのか、あるいは今日明日の実施計画的なことを議論するのか、整理してほしいという要望を出して、今どのレベルをすべきか、審議のあり方というのが、このアンケートで募集されていると思います。今まさに委員がおっしゃったように、この分科会はこういうものを議論すべきであって、こういうものはもういいのではないとか、そういう提案をぜひともここで議論していただいて、また、個人的にもこの意見書に書いていただきたいなというふうに思います。私の責任として思っておりますのは、この計画は先ほどもう、この今日の議論の審議の対象になりました計画で、これ、いつ事業が始まるのかというようなご質問があわせてありましたが、この計画を、我々が予算の裏づけがある、いわば実施計画として解釈しているのか、あるいは5年・10年先の基本計画として解釈していくのか、もっと長い地方の港湾の構想計画として解釈するのかによって、議論の中身が全く変わるわけですね。したがって、先ほどの事務局の説明では、僕は不適當だと思うのですが、これは実施計画ではございませんと、各港湾の基本計画ですと、したがって、予算の裏づけというところまで来ますと、実施計画を今度審議することになりますというようなご説明をしていただいたほうがわかりやすかったかなと思います。そういう視点から、じゃあ、ここの分科会では、どのレベルの計画を議論するのかということは、事務局も、その上の政策審議会が親の審議会ですので、分科会に与えられる使命との兼ね合いで決まるとは思いますけれども、分科会としてはこういうようにあるべきだという意見は上に上げておく必要があると思いますので、どしどしご意見を賜ればと思います。

【委員】 とりあえず前回までのデータの出し方よりは、今回のほうが全然わかります。それから、もう少し専門的だということもあるかもしれませんが、過去の事例を見た

ら、どれぐらいの状態だったら起債ができるのかとか、そういうことというのが見えてくるといいと思いますけれど、これはそのまま計画と数字だけなので、ここに入らなかった、提案して入らなかったものがあったりするのかとか、それも知りたいという感じはしました。だから、こういう形のデータが出てくることは、ないよりは全然よかったというふうに思います。それから、もう少し実施計画になっているものについては、進捗率と、それからB/Cというのが見えるようにしておいていただければ、どういうもので便益をはかって、どれぐらいの大きさだったかということがわかると、状況の把握がすごくしやすいというふうに思いますけれど。読まなくてもいいと思いますけれど、読める方々もいっぱいいらっしゃると思うので、できたらやっぱりいつもこう、どうせあるのだから、国側として私たちにを見せていただける部分については、見せていただいたほうがいいと思います。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。今の委員のご提案では、もう少しわかるものがあれば、できるだけ資料を出してほしいというご要望ですが、今後のここでの審議のあり方の資料の整理の仕方とも絡みますので、事務局のほうから、今のご意見に対して何かございますか。それはちょっとできないとか、あるいはできそうだとかということで、今の時点で、感想でもいいですから、もしありましたら。

【計画課長】 そのあたりについて、どのようにやるのかは、内部で検討して、またご報告したいと思います。これから内容的には少し詰めが要るかと思えますから、そこはまた、いろいろご相談したいと思っています。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 ひょっとすると、前にも申し上げたことをもう一度言うのかもしれないのですが、大変いい機会なので申し上げたいと思います。この審議会というものがどういう機能を持つべきか、というところで、この何かわけがわからないアンケートが最初に来たときに、ちょうど港湾が終わったところだったので書いて出して、それに類することを言うのですけれども。僕自身は、この分科会によらず、あるいはもっと上の会でも、下の小委員会とか、部会とか、何でもいいのですけれど、こういう種類のものには少なくとも3つの機能があると思うのですよ。1つは、今回の特定港湾施設もそうだし、先ほどの港湾計画の一部変更もそうだし、行政側としては、これでいいと120%確信持っているけど、みんなの意見を一応聞いた上でオーソライズしたいと、これは一つの審議会の重要な機能であって、先ほど委員がおっしゃったのでいえば、いろんな人の意見を一応チェ

ックするよという機能ですね。そういう意味でいえば、今、委員もおっしゃったとおり、資料も結構よくなってきたし、まあまあじゃないかと思っています。これは1個目の機能。

2つ目は、行政側でもどう決めていいかわからないけれど諮問したいという、そういう諮問ですね。そこのところは、僕は港湾審議会関係での経験は短いのですが、しばらく前に港湾計画というのはどういうものであるべきかみたいな議論を何かやったじゃないですか、何年前だったか忘れちゃったけれど。あれは、その2番目に類するような、つまり行政側で弾着点これってもう決め込んでいるつもりはないというような、したがって、1件の案件が何回かにわたって繰り返し議論されて、最終的にこんな線ですかねと言ってまとめる方式、これは重要だと思っています。

それから、3つ目の機能は、行政側もまだそれを重要なものとも思っていないし、あまり気づいていないかもしれない、少なくとも重要とは思っていないかもしれない、だけど、審議会の委員のフリーなディスカッションを通じて、次の時代の政策がどういうところに着目すべきかなど、そういうことを明らかにする、そういうフィルターリングみたいな機能ですね。この数回分の港湾分科会を拝見するに、1つ目の機能については大変にやっているのですが、2つ目と3つ目があまりないので、先ほどの委員がおっしゃること、僕も同感なのですが、そこのところこそが、こそ、と言うと1つだけになっちゃうけれど、少なくともそういうところについても、せっかく分科会があるのだったら、充実する余地があるなという感想を持っています。

以上です。

**【分科会長】** はい、ありがとうございます。委員にうまいことまとめていただきまして、3つの機能があることは確実でございます。特に先ほど私が申し上げました、港湾の国全体の基本的な計画というのは、基本方針という形とか、あるいは部会で議論していただいたものをここへ報告するという形でかなり10年程度の長期計画については別途審議されて、ここへ報告されていると。それも含めて、この分科会の最終的な役割でございますから、そういう機能もここでは果たされているということでございますし、また、実際の毎年実施されている予算に基づいた実施計画の審議もしていることは確かでございます。そういう意味で、どこまでここに資料をお出しすれば委員の皆様方に最もご理解がしていただきやすいかということ、さらに私と事務局のほうで整理させていただきまして、あまりデータを多くしますと、情報が多過ぎて何のことかわからんということになりますので、再度検討させていただきたいと思いますが、お預けいただけますでしょうか。はい、

どうぞ。

【委員】 今の委員、また、分科会長がおっしゃったような、審議会にはいろいろ機能があると思います。そしてまた、審議会令があつて、諮問事項もあると思いますので、ある程度オーソライズしていくというような機能も当然あるわけですし、また、そもそもの議論もぜひ、せつかくの機会なので、あるといいと思います。私は、今回この基本計画策定までの流れというのを再度確認したことで、非常によくわかると思うのです。つまり、今どのあたりを、どういうふうなところの資料なのかという位置づけが、たくさんの資料の中で出てきますと、なかなかわかりづらいので、今何を審議しようとしているのか、それがどういう計画、あるいはもっと前の年にどういうふうな、もう審議会で過去にきちんと審議されたものが、ここにこう出てきて、こうなのだという、そういう一連の時系列的なものがちょっとわからないと、なかなかパッと見てすぐには、専門的過ぎてわからないという意見になるのかもしれませんが。やはり絶えず、これはどの段階の、どのこととどういふふうにつながって今これなのだ、この段階ではこのように今審議しようとしているというのを、きちんとわかっていらっしゃる方はわかっていらっしゃるのですが、ちょっとやはり途中からとか、今までの流れが見えない場合もありますので、絶えず位置確認というか、そういうものを横に置きながら、今これを審議しようとしているのだというのを再度明確にしていくと理解が深まるのではないかと思います。そのところは、よろしく願いいたします。

それで、先ほど私、概算と言ったのは、実施計画でなければわからないということではなくて、何かもっと大きな、10億円単位なのか、100億円単位なのか、1,000億円単位なのかみたいな、そういうところでも結構ですので、そんな実際の実施計画になれば、またその数字が変わっても結構なのですけれども、大体のやろうとしているところがどれぐらいのことなのだということを、何かこうわかるといいな、港湾計画段階でもあるといいなと、そういう意味で申し上げました。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。

【委員】 1点だけ。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 最後に、分科会長が、もう一度事務局と持ち帰って議論させていただきたいというコメントをされていましたが、この資料を出していただいて、我々としても今までわからなかったことが見えるようになって、すごくわかりやすくていいことはいいと

思います。ここで言っていることは、お金を使っていく上での基盤が整備されていて、お金がどのぐらい使われているかという状況はこれでわかりますと。ただ、何のためにやっ  
ていて、その結果がちゃんとどうなっているかという、本来の目的に対して結果がどうな  
ったのかということは全く書かれていませんと。例えば、もう100%使用が終わってい  
るところの、平成22年の進捗で100%ガントリークレーンを入れましたと。でも、何  
のためにこれを入れて、その結果どうなりましたかというのを、できればやっぱり資料と  
して、我々、ある思いがある人たちが提案されたことが良いか悪いか見て、じゃあ、進め  
てくださいと。お金を使うことを目的としているのなら別ですけど、目的は他にあった  
はずで、その目的に対してちゃんと有効なお金が使われたかどうかに対する最後の判断と  
いうものもぜひ、もし可能であれば入れていただければなと思いますので、よろしくお願  
いしたいと思います。余分なことかもしれませんが、よろしくお願いたします。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。すべての事業は補助事業ですから、多分  
地方の公共事業審査会にかかっている案件だと思いますが、そこでどういう議論をされて、  
どういうB/Cということで認められていたかと、そういう資料もお出しできるのかどう  
か、後で事務局と少しチェックさせていただきたいと思いますので、この点は今ちょっと  
結論を出しにくいと思いますので、お任せいただきたいと思います。

ほかにご意見等ございませんでしょうか。もしないようでしたら、今日の審議案件、協  
議事項、全部これで終了いたしましたので、マイクのほうは事務局にお返しいたします。  
どうもありがとうございました。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。次回、第40回の港湾分科会につつま  
しては、2月下旬ごろの開催を予定しております。委員の皆様の配付資料の中に日程調整  
表がございますので、本日ご予約のご記入ができる方は、日程調整表にご記入いただき、  
机の上に置いたままお帰りいただければありがたいと思います。また、後日ご提出の場合  
は、11月30日までに、大変恐縮でございますが、FAXにて担当者へご送信いただ  
ければありがたいと思っております。なお、本日使用いたしました議事資料などにつつま  
しては、机の上に置いたままにしておいていただければ、後日郵送をさせていただきます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —