

平成23年11月24日（木）

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46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46回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成23年11月24日（木）
開会 10時00分 閉会 12時00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
赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
家田 仁	東京大学大学院教授
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
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長
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
吉野 理佳	毎日新聞社東京本社地方部長

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	．．．	4
・ 釧路港（改訂）	．．．	4
・ 茨城港、鹿島港、高松港、大分港（一部変更）	．．．	15
② 日本海側拠点港の選定結果について（報告）	．．．	25
③ 港湾における風力発電の導入促進について（報告）	．．．	38

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第46回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。それでは、まずお手元の資料の確認をお願いしたいと思います。

資料は、議事次第、それから港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしていません。

議事資料といたしましては、まず1つ目に資料1-1で、「港湾計画 釧路港 改訂」。

資料1-2が、「港湾計画 茨城港 一部変更」。

資料1-3が、「港湾計画 鹿島港 一部変更」。

資料1-4が、「港湾計画 高松港 一部変更」。

資料1-5、「港湾計画 大分港 一部変更」でございます。

それから資料2がございまして、「日本海側拠点港の選定結果について」。

資料3が、「港湾における風力発電の導入促進について」の計7部をお配りしております。

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釧路港の港湾計画書及び資料、並びに茨城港、鹿島港、高松港、大分港の港湾計画書、それから委員の皆様にご審議いただき、9月15日に施行されました「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の冊子を配付しております。ないものがございましたら、お申しつけいただけますでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、委員の出席等を確認していきたいと思っております。本日は、委員14名中10名の出席が予定されております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数は8名でございまして、残念ながら現在7名なのでございますけれども、予定されておられます委員の方々は速やかにいらっしゃると思っておりますので、過半数に達するものと考えております。そのときにまた一度リマインドしたいと思います。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思いますが、その前に1点お知らせしておきますと、この備えつけの目の前のマイクが使用できなくなっているようでございます。したがって、発言の際には係の者がマイクをお持ちしますので、そちらをご利用いただきたいと思います。それでは分科会長、以後の司会進行をお願いいたします。

それからカメラの撮影はここまでとさせていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

今、ちょうど委員がお着きになりました。

【委員】 すいません、遅れました。

【総務課長】 ちょうど今、これから議事に入るところでございます。定足数に達したことをご報告しておきたいと思っております。

それでは、分科会長、よろしくお願いたします。

【分科会長】 それでは、正式に定足数に足りたということですので、審議に入らせていただきたいと思います。

本日は、先ほどご説明がございましたように、審議案件5件、さらに報告事項2件でございます。審議案件といたしましては、港湾計画につきまして、改訂が釧路港1港、それから一部変更が茨城港、鹿島港、高松港、大分港の4港でございます。

それでは早速、第1件目の釧路港の港湾計画について、事務局から資料のご説明をお願いいたします。よろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 それでは資料についてご説明させていただきます。私、計画課港湾計画審査官でございます。

まず最初に、釧路港の港湾計画についてご説明いたします。

本日は、釧路港の関係者といたしまして、港湾管理者である釧路市の蝦名市長、北海道開発局の笹島港湾計画課長にお越しいただいております。

それでは早速お手元の資料1-1をご覧ください。表紙には、釧路港の航空写真が載っております。北海道東部の拠点となっている港湾で、西港区と東港区に分かれております。

1ページをおめくりください。「釧路港の概要」です。上の円グラフ、昭和45年と書いてありますが、釧路港は以前は皆さんご承知のように、日本でも有数の炭鉱でありました太平洋炭鉱が産出する石炭の輸出港で、石炭を相当量移出しておりました。移出量は全国4位でした。移入としましては、またご承知のように、魚の水揚げ量全国1位を長く維持しておまして、水産品の移入、そして漁船に使う燃料の重油等の貨物を主に扱ってい

る漁港機能も盛んでした。

今回、平成21年の貨物量を見てみますと、輸入では国際バルク戦略港湾の穀物として選定されたとおり、トウモロコシの輸入が非常に多くなっております。また、移出では背後の製紙業に支えられた紙・パルプの移出、そして最後にまた酪農業に支えられた牛乳等の移出が多くなっております。

1ページおめくりください。「釧路港背後の産業」ですが、今ご説明いたしましたように、酪農と紙・パルプ産業があります。酪農につきましては、北海道そもそもが乳用牛の飼育頭数で、また、生乳の生産量でほぼ半分を占めている中で、釧路港の背後圏におきましても、乳用牛頭数で全国の40%、生乳の生産量で全国の35%という大きなシェアを占めております。この大きな生産量を誇ります生乳ですが、RORO船のほくれん丸というホクレンの専用船で、デイリーで茨城港の日立港区の間で運行されております。この量は生乳処理量としては関東圏の1割に相当するものです。

一方、紙・パルプ産業ですが、新聞紙の生産が北海道だけでも40%強ありますが、釧路港におきましては全国の1割の新聞紙を生産しているということです。

また、釧路港は背後のエネルギーの基地になっております。

次のページにまいります。今回、港湾計画の改訂ということで、港湾計画の基本方針を見直しております。右側の赤いところですが、今回追加された主なポイントとしては3点あります。

国際バルク戦略港湾の選定を受けて、穀物取り扱い機能の強化を行うということ。

2点目が、紙・パルプや、また、酪農業から出てくる生乳を運ぶということで、外内貿のユニットロードターミナルの機能を強化するということ。

最後に、釧路港は東日本大震災でも大きく被災しております。それを受けて、防災対策を強化することが大きなポイントとなっております。

次のページにまいります。「釧路港の全体計画図」です。これは既定計画図ですが、この新釧路川という川を境に、東港区と西港区に分かれております。東港区が、後ほど説明しますが、石炭や水産品の取扱が主でございます。西港区が物流の取り扱いの中心地になっております。

次の6ページです。東港区の現在の利用状況ですが、まず、上の黒い点線の丸で囲まれた地域、東港区の南地区と称しますが、実はここは先ほどご説明しました太平洋炭鉱のいわゆる坑内炭、海底炭を移出しております。太平洋炭鉱そのものは、今、釧路コールマイ

ンという株式会社に移行しております。この釧路コールマインは、NEDOのスキームで、インドネシアや中国、ベトナムの坑内掘りの技術者を呼んで、今まで培ってきた坑内掘りの技術を移転させるODAとタイアップしまして石炭を掘っております。いわゆるOJTを行っています。その結果出てくる坑内炭を国内の火力発電所で海外炭と混ぜて、混焼して使っている状況です。年間約60万トンほどの石炭を日本各地に移出しております。

また、下の点線丸のところですが、ここが水産物を主に扱っている地区でして、シーズンになりますとサンマやイワシがたくさんとれますが、日本各地から漁船が集まって来まして、水面が見えないほどいっぱいになる地区でもあります。

最後に、左側に黄色い線があります。「臨港道路東港道路」と書いてあります。前回の改訂後、一部変更をいたしまして、この臨港道路を、一部は橋でございますが、つくろうという計画があります。左のほうに「幣舞橋」と赤字で3文字書いておりますが、歌にも出てくる有名な橋ですけれども、この橋が朝夕のラッシュアワーを中心に非常に混雑するというので、河口にもう1つ橋が必要ではないかということで計画されたものです。

次のページにまいります。西港区の利用状況です。ここは穀物、それから先ほど説明しました生乳、それから石炭、コンテナなど扱っておりますが、特に今回ポイントとなる穀物とRORO船の発着の岸壁等についてご説明いたします。

まず、赤枠で囲っているところが穀物の取り扱い場所です。背後に飼料関連企業が密集しているのが第2埠頭です。前面にマイナス12メートル岸壁がありまして、ここで現在輸入をしておりますが、一部副原料等を第3埠頭からも揚げておりまして、図にもかいてありますようにトラックで横持ちしております。

一方で、第2埠頭は穀物の中心基地でありながら、ほくれん丸のRORO船が着いたり、他のRORO船が使っているという非効率な状況になっております。

一方、第1埠頭はRORO船にほぼ特化した埠頭になっております。

8ページをご覧ください。「取扱貨物量の見込み」です。左側の折れ線グラフを見ていただきますと、平成7、8、9年と、貨物量が伸びておりましたが、9年をピークに右側に書いてありますように、釧路ー東京間で週3便ほどあったフェリー航路の廃止で、貨物量が少し落ちました。実際、フェリー航路がなくなると、港湾統計上の換算の関係で、貨物量がぐっと落ちることが通常です。

また、最後に、平成21年に王子製紙の釧路工場が幾つかの紙をつくる機械をとめて減産に入ったということで、紙をつくるときのボイラーに使う輸入炭が減り、紙を出す輸出

量が減ったということで、ダブルで貨物量に響いてきたということがあります。

今回、現状1,500万トンのところを、前回の2,700万トンほどは見込まず、港湾計画改訂に際して、現状より若干伸びる程度で、1,660万トン程度と見込んでおります。

次のページにまいります。今回計画ですが、矢印で示してありますように、先ほどご説明しました釧路港の東港道路を、地域の人口減少と、貨物量の減少ということで計画を削除しました。当面、この幣舞橋で何とかさばけるのではないかとという道路ネットワーク上の計算もいたしまして、新しい橋は当面いらないだろうということで、計画を削除いたしました。

次のページです。西港区です。赤が穀物、青がRORO船の場所です。今回、見ていただけのように、第2埠頭を完全に穀物を輸入または移出するような地区に特化させました。加えて、少し見にくくて恐縮ですが、第2埠頭の先端に栈橋を伸ばしまして、国際バルク戦略港湾の選定を踏まえた大型の穀物船が入れるような16メートル岸壁、または内航フィーダー用の10メートル岸壁を背中合わせでつけるような形で整備しようというものが、今回の穀物関連の計画変更です。

また、先ほど点在していたRORO船の発着場所も、第1埠頭と新しくつくる第4埠頭に集約しまして、特に第4埠頭については、背後に非常に広い埠頭用地を持った埠頭になります。

11ページ以降、穀物とRORO船について若干詳しくご説明させていただきます。国際バルク戦略港湾につきましては、この分科会でもご報告申し上げているところですが、今年の5月30日に釧路、鹿島、名古屋、水島、志布志、この5港が国際バルク戦略港湾の穀物港として選定されたところです。この黄色の字がこれらの拠点となる5港と連携する港をあらわしております。釧路港については次のページで詳しくご説明いたします。

12ページ目をお開きください。「釧路港における連携港湾」と書いております。釧路港には、ゆくゆくはマイナス16メートルのバースを整備し、ポストパナマックスという、パナマ運河が拡張されたときに、船型が大きくなった船がこの選定された港湾に入ってくるということです。

釧路港には大量の穀物が入ってきますが、この左の表で見ていただけますように、110万トンほどは釧路港背後、いわゆる北海道東部の酪農地帯で使われるのですが、ほかに連携港にも輸送されます。見ていただけるように、苫小牧に2港寄り、またそこから新潟港へ3港寄り、石巻港へ2港寄り、そして八戸港には積みかえて内航フィーダーという形

で運ばれることを想定しております。

左側の表にありますように、苫小牧港で釧路港の依存量が57%、いわゆる釧路港から輸入するものが57%、逆に言うと43%はダイレクトに持ってくる、もしくは他の港からも若干の2港寄りとかあるということです。

八戸港は31%。八戸港が若干数字が低いのは、ここは背後のサイロ、飼料工場の関係で鹿島港とのつながりが強いということで、鹿島港からの輸送が多いという事情があります。

石巻港83%、新潟港100%ということで、押しなべて言いますと、55%が釧路港に依存する。特に新潟港については、今後、穀物については全量釧路港経由で輸入するというので、今回の国際バルク戦略港湾の選定により、こういう連携の形が少し形づけられたことをお示ししております。

次、13ページです。RORO船の関係です。先ほど、第2埠頭で穀物を扱いながらRORO船も着いているということで、若干非効率だというお話をしましたが、左側の写真がそれを示しております。サイロの背後に工場が連立してございますが、左側のところに船が着いております。これが日立港へデイリーで運行されているほくれん丸ですけれども、実はROROのトレーラーが船に積み込まれるところに上屋がありまして、積み込み作業に非常に難儀しているということがあります。また、シャーシヤードも分かれていて、船を積み込むときに、運転手さんが自分の順番がいつなのだということが目で見てわからないことがありまして、本来ならば13ページの右のように、これは逆に言うと相手港の日立港区ですが、だだっ広い埠頭があつて、船に乗り込み待ちをしているトレーラーがいつ自分の番が来るかということがわかるように、整然とこのようにスペースを使ってシャーシが送れるというのが、RORO船の荷役の正常な状態だと言えます。

また、左側の図面にありますように、少し専門的でわかりづらいのですが、RORO船から出ているランプが実は急勾配でして、今回の地震ではありませんが、かつての地震でこの第2埠頭が沈下したことがありまして、特にミルクを満載した車が上がっていかねければいけないので若干大変だという話も聞いております。

最後に、防災の関係です。14ページです。今回の東北地方太平洋沖地震でも、釧路市においては2.1メートルの津波高を観測し、港湾の地域でもほとんどが浸水をし、浸水深の最大は1.5メートルを記録しております。また、埠頭にある、この黄色いところは倉庫ですが、床上浸水をして、肥料などが大量に水ぬれして商品の価値を失ったり、それから

右側の写真にございますように、釧路川の奥に、南洋材を貯木する貯木場がございまして、ここから1,400本ほどの南洋材が流れ出して、航行の妨げになったりという事例があります。また、漁船が岸壁に乗り上げているようなこういう写真は東北地域の被災港でもよく見られる写真かと思えます。

今回、こんなことを受けて、防災対策に特に取り組むということで、この枠囲みしている「港湾及び港湾に隣接する地域の保全」という中で、2行目から3行目に、「釧路港の「港湾のBCP」の策定に向け、取り組むこととする」と書いております。今回、釧路港が穀物のバルク戦略港湾に選ばれて、先ほどご説明しましたように、新潟港においては100%釧路港依存、石巻、八戸も釧路港に相当数穀物の輸入を依存することになるため、釧路港が被災したときに、穀物のデリバリーができなくなる。釧路港背後の道東のみならず、東北一円の酪農家にも迷惑をかけてはいけないということがありまして、釧路港の穀物取り扱い機能の重要性がさらに増したということで、このBCP、Business Continuity Planをしっかりと策定していかなければならないというようなことを書いております。

また、下から3行目に「避難対策の強化」などを書いておりますが、ご案内のように、釧路港の背後には国立公園釧路湿原があります。もともと海底が隆起した非常に低い土地で、釧路湿原までほとんど高台がないというところで、その前面に、西港区の物流地帯が形成されております。そのため、高台に避難されないような地域、背後にお住みになる住民の方々、または港湾で働く従業員の方々の避難をどうするかということを早急に詰めなければいけないということ、地域防災計画とあわせて、早急に検討していくということです。

最後に15ページです。「港湾の効率的な運営」と書いております。今年の港湾法の改正によりまして、港湾運営会社制度を創設しましたが、それに関連して、政令で港湾計画に定める事項があり、港湾の効率的な運営に関する事項を、すべての港湾計画に記載しましょうということになりまして、今後、随時港湾計画の変更にあたっては、この事項を記載していこうということになりました。港湾の効率的な運営に関する事項は基本方針のご審議のときにも第6章に追加させていただきました。釧路港も今回、計画変更ということで、下にありますように、西港区の第2埠頭におけるバルク貨物の取り扱いにおいて、効率的な運営体制の確立に取り組むこととしております。内容については、マイナス16メートル、それから12メートルの既存の岸壁などを活用し、またベルトコンベアなど荷役機械を民間企業に貸し付け、ターミナルと一体的な運営を行おうということを目指すもの

です。

最後、16ページですが、「確認の視点」です。1つは、国際バルク戦略港湾に選定された釧路港としてのバルク貨物の輸送の強化。また、主要3品である紙・パルプまたは牛乳等の本州への移出等を補う複合一貫輸送の強化ということ。それから大震災を踏まえた防災の強化ということを、基本方針のそれぞれの記述に照らしてご審議いただければと思います。

以上、釧路港の説明です。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました釧路港の港湾計画の改訂につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 はい。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 バルク貨物の輸送のことでお聞きしたいのですけれども、穀物のシェアトップの日本の商社さんが、釧路の南、十勝港を利用してサイロと飼料工場をつくられて、日高山脈の東にある十勝平野に点在している酪農家に向けて供給を開始したということを知っていますけれども、資料の12ページに出ています釧路港での取り扱いは、そういう状況を踏まえても変わらないのでしょうか。

【港湾計画審査官】 それではお答えをいたします。今、ご指摘のありましたように北海道にも幾つかの穀物の拠点港があります。今回、バルク戦略港湾に選ばれたのは釧路港、ここは大圏航路から航行したときに一番近いのも1つの売り物ですが、そのほかに12ページの絵に出ていますように、苫小牧港においても相当量扱っております。また、今ご指摘がありました十勝港、これは釧路港と苫小牧港の中間、この図面で見ますと、日高の襟裳岬と釧路港の間くらいに位置する港です。北海道の穀物輸入の取り扱い量の多い港は、釧路、苫小牧、そして十勝ということになるかと思います。釧路は北海道東部の一大酪農業を支える港というご説明をしましたが、ここに帯広がございまして、この帯広を中心とした平野にも相当な酪農業が展開されております。結局、十勝の背後圏である帯広も北海道東部と称しますが、十勝と釧路が相まって、北海道の東部の酪農業を支えているということです。

十勝についても、今回、新しいサイロと飼料工場ができ、十勝港の港湾機能を活用してやっつけようとしておりますが、ご質問がございました、十勝港と釧路港の機能が十分う

まく連携して、お互いに酪農業を支えるということで、今回十勝港で展開されました飼料工場、またサイロの建設と釧路港の今回のバルクの選定は、整合が図れている計画ではないかと考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにご質問ないしはご意見ございませんでしょうか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 最後のほうで出てきた港湾の効率的な運営について、15ページのところですが、港湾法の改正を受けた政省令の改正で運営に関する事項が追加されたことは極めて当然のことだと思います。ただ、港湾の運営を効率的にやるというのはどこの港でも当然に求められることでありまして、ある程度、取捨選択をして港湾計画に書かれることになると思うのですが、それがどの範囲で記載されることになるのか。特に、効率的な運営という言葉が意味するところなのですけれども、基本方針なんかでは民間の力、民間の視点を活用したという限定が付されていますが、同じ趣旨で限定した書き方をしていくのか、その辺の方向性をお示しいただきたいと思います。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。ご指摘ありがとうございます。

私ども、今回の政令の改正で、重要港126港において、この港湾の効率的な運営に関する事項を書くこととしました。基本的には、皆さんご案内のように、国際戦略港湾において港湾運営会社が創設され、これに対して効率的な運営を課すということを中心に基本方針でもご議論をいただきましたが、加えて、そういう港湾運営会社が想定されないような地方の重要港湾でも、これを書く。その濃度、濃淡というご趣旨だとは思いますが、ご指摘のように、すべからくの港湾で、この効率的な運営が如実に「こういうことをやります」というのがあるかと言うと、そうでないところもあるかと思いますが、基本的には港湾管理者財政が苦しい中で、何か工夫をして港湾の運営をうまくやっていこうという取り組みを書いていたideきたい。実際は釧路港のように、第2埠頭を中心として岸壁や荷役機械を貸し付けることが想定されることから、例えば埠頭運営とか日常の管理を指定管理団体などをお願いするとか、既存の第3セクターのようなところに委託をするとか、若干濃淡はあるかと思いますが、そういうことを港湾計画に書いていこうと考えております。

お答えになりましたでしょうか。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 念のためですが、基本方針の言葉遣いでは、民の視点を生かしたとかの限定がありますが、そういう限定ということで基本的にはよろしいのですか。

【港湾計画審査官】 はい。基本的には民の活力を活用してというのが基本線です。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 時間もあると思うので、手短かに3点ほど。

このたび事業仕分けが行われて、その場でも国民の視点はすごく重要視されてきていると思うのですけれども、説明責任を果たす説明ができる内容をきちんと備えておいたほうがいいかなということで、3点お聞きします。まず8ページにグラフがあって、右側の廃止とか減産が続いているという動向に応じて、グラフは落ちてきているわけですよね。今後は、ヒアリングを踏まえ現状程度の貨物量を見込むと書かれているのですけれども、多分、そのヒアリングの中で、今後貨物量はそのまま推移していくか、ある程度伸びていくだろうというところがあるかと思うのですけれども、そのこのところをもう少し説得できるような説明があればいいのかなと思いました。もし回答があれば教えてください。

2番目ですけれども、これも事業仕分けで議論になっていたのですが、今後の港湾でやはりお金が足りない中で、維持コストにもすごくお金が必要になってくるということで、例えば10ページとかですと、新たにもっと深く掘るということで、今後の維持する面積が増えるわけですが、今後、貨物量が一定とか、少し下がるのであれば、もう少しバースを集約していくという意味での効率化も心がけているという視点があれば、もう少し教えて頂きたい。荷物はここで言うと赤色と青色で荷物のタイプで集約していくかと思うのですけれども、その分また別のところでスペースがあいてくれば、そこをもっと効率化して維持費用を低減させていく試みをしているとか、そういう視点があれば教えていただきたい。

最後3点目が、11ページとか12ページのバルク戦略港湾との連携ですが、これはそういうふうになるだろうということなのか、その方向に向かって誘導をされているのか、そのこのところを教えてください。

【港湾計画審査官】 それでは、今の委員からの3点のご質問にお答えします。

まず1点目の貨物が現状から少し増える程度という推計の根拠はというご質問でした。基本的には、既定計画のような2,000万トンを超えるような貨物量は見込まないと。今

回、リーマンショック等もあって、1,500万トンと非常に落ちましたが、そこからの回復を見込んでいるということ。また、今回、国際バルク戦略港湾に選定されまして、今まで穀物は釧路港に入れるばかりだったのですが、これからは、入れて釧路港でおろして、背後の酪農業で使っていただく分だけではなくて、新潟だとか八戸だとか2港寄りではありますが、内航フィーダーで持っていく分は、輸入して移出するというようなダブルカウントで、港湾統計上出てきます。テクニックみたいな話ですが、そういうことも含めて若干増えると考えております。

それから2点目の、今回の16メートル岸壁と航路・泊地の浚渫で、維持する面積が増えてコストが増えるのではないかということでした。確かに今回、RORO船の集約でも第4埠頭を整備したり、16メートル岸壁を整備し、また航路・泊地を整備したりということがあります。先ほど、物流の中心は西港区で、東港区はここが石炭とここが水産ですという話をしました。釧路港の場合は、大分そういう傾向が出てきていますけれども、昔は東港区が物流の中心だったのです。東港区の北埠頭とか中央埠頭でいろいろな雑貨貨物、砂糖だとか飼肥料だとかを扱っていました。それが今、西港へ移動しています。東港区で貨物が西港区に移ったところでは、例えば一例として、官公庁船や作業船が着くようなバースに転換する。それからここはつい最近、大型の客船が係留できるような旅客船バースにしたりということで、いわゆる貨物は取扱わないのだけれども、それなりに釧路港の機能として重要なものを張りつけていくとか、そういう形でうまく有効活用していく、既存ストックを活用するような考え方で、この計画変更をしています。

3点目は、バルク貨物の輸送連携はどれくらいの確度があるのかということ。ここにつきましては、国際バルク戦略港湾を選定するときの委員会がありまして、釧路港のみならず、連携する港からも、きちんと民間と民間の間での話し合いも踏まえて目論見、計画を出していただきまして、それをご審議いただいて選定されたということなので、国際バルク戦略港湾に選定されなかった他の港湾に比べると、確度が高いものだと考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 追加です。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今、お答えいただいたバルク戦略港湾の委員会ではいろいろ議論されている中

で、具体的な時間的スパンというのですか、目標年次平成30年代後半と、15年先くらいまでのことについての今回の基本計画と書かれているのですけれども、戦略港湾の計画の中ではもう少し具体的なロードマップがあると理解してよろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。この国際バルク戦略港湾、特に第2埠頭関係のロードマップというお話でしたけれども、最終的にはここに16メートルバースをつくります。国際バルク戦略港湾の選定の際は、2015年と2020年のツーステップとなっております。いきなり各港で16メートル、17メートル級の深いバース、航路・泊地を持つということが物理的にも、また、財政的にも適当なのかということで2段階になっています。

また、2015年にちょうどパナマ運河が拡張されるということで、それまでの間は従来のパナマックス船が入ってくるわけなので、段階的に考えようということで、実際今考えておりますのは、一気に16メートルまでは行かずに、まず14メートルで2015年の目標に達するような形、その後、実際にパナマ運河が拡張され、ポストパナマックス船が建造されて運行されるようになれば、それに合わせて16メートルという段階計画です。

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

それでは、釧路港における港湾計画の改訂に関連しまして、質疑はこれで打ち切らせていただきたいと思いますが、今日、釧路から遠路、釧路市長がお見えでございますので、もし今の質疑等もお聞きになった上で、何か一言ございましたら、よろしく願います。

【釧路市長】 釧路港の港湾管理者、釧路市長でございます。

釧路港でございますけれども、これまで東北海道の物流拠点港といたしまして、この地域の産業、また、生活を支えてきたところでございます。その中で、先ほどのお話どおり、5月30日、国の選択と集中の政策のもと、国際バルク戦略港湾に選定いただいたことから、これは地元釧路市のみならず、背後圏でございます東北海道の各管内の方々からも大変大きな期待をいただいているところでございます。

釧路港といたしましては、国際バルク戦略港湾という大きな役割を担うとともに、背後圏でございます東北海道、日本の面積の5分の1の約右半分になるわけでございますけれども、その地域の特徴でございましたが、その持つポテンシャルを最大限に発揮しまして、食料、また、エネルギーの供給基地としての役割を果たすために、より一層の機能強化に取り組んでいくことが不可欠であると考えているわけでございます。

さらに、先般の東日本大震災の教訓を踏まえて、大規模地震、また、津波などの自然災害に備えた防災力の向上を喫緊の課題と認識しているところでございます。

これらの課題に対しまして、港湾管理者としても全力を挙げて取り組んでまいりたい決意でございますので、よろしくお願い申し上げます。

貴重なお時間をいただきまして、誠にありがとうございました。

【分科会長】 市長、どうもありがとうございました。

それでは、釧路港の港湾計画の変更に関しまして、答申案文を読み上げさせていただきますので、審議会の結論としていかどうか、よろしくお諮りいただきたいと思っております。

答申。釧路港。「国土交通大臣に提出された釧路港の港湾計画については、適当である。」。

この答申案文で、ご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。ご異議がないようでございますので、先ほどの答申案文をもって、審議会の答申とさせていただきますと思っております。

どうもありがとうございました。

市長、どうもありがとうございました。

【釧路市長】 ありがとうございます。

(釧路市長、課長退室)

【分科会長】 それでは、港湾計画の一部変更の案件が4件ございますが、いずれも一部変更の案件でございますので、4件を通じてご説明いただいた後に質疑応答に入りたいと思っております。引き続き、計画審査官から資料のご説明をよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは引き続き説明させていただきます。

まず最初に茨城港です。お手元の資料1-2をご覧ください。写真が載っております。今回変更いたしますところは、外港地区第5埠頭の一連の地区と、第3埠頭です。茨城港は、日立港区、常陸那珂港区、大洗港区の3港区で茨城港と称しており、一番北に位置する日立港区の計画変更です。

次のページです。まず、外港地区第5埠頭地区ですが、現在ここは一番先端に岸壁12メートルがあります。ここで後でご説明をいたしますが、完成自動車を扱っております。今回、この第5埠頭地区に東京ガスさんのLNG供給基地を建設する計画です。海に14メートルのドルフィンをつくりまして、前面の航路・泊地などを浚渫する。また、現在カープールになっている第5埠頭の一部を取得して、LNGタンクなどを立地、建設する計

画です。

次のページです。今回、LNGの供給基地ということで、一体、日本のLNGはどうなっているのかということで、若干触れさせていただきたいと思います。

左側の棒グラフですが、「一次エネルギー国内供給の推移」と書いております。この緑のところはLNGの供給、ここが化石エネルギーで、上が非化石エネルギー、いわゆる再生可能エネルギー等と言われているところです。見ていただけますように、この緑のところ、90年代からずっと供給のシェアが伸びておりまして、最近では14.9%から19.1%と、非常に伸びが激しいエネルギーです。

平成22年6月に、エネルギー基本計画が国で閣議決定されておりまして、左下のところですが、天然ガスシフトを推進すべきであるということで、国全体として天然ガスの利用を促進していこうということになっております。

一方で、このエネルギー基本計画が策定された翌年の3月に東日本大震災が起きて、福島原子力発電所の事故が発生したわけです。これを受けて、来年の夏を目途にこの基本計画を見直す作業が行われておりますが、エネルギーのベストミックスと言われている中で、天然ガスのシェアが増えこそすれ減ることはないだろうと見ております。

次の3ページ目です。我が国のLNGの受け入れ基地やパイプラインがどうなっているかを図で示しております。

まず、こちらの日本地図ですが、ピンクの筒のところはLNGの供給基地があるガス会社が立地しているところと考えていただければよろしいかと思います。一方で、四角や青い丸のところは供給基地、いわゆるLNGを輸入したり、移入したりしている港だと考えていただければよろしいかと思います。また一方で、ここには新潟を中心にガスパイプラインが伸びております。

ちなみに、ここに「仙台市ガス局」とありますが、公営企業として仙台市がガスの供給を行っておりますが、今回の大震災でパイプラインや供給網は大丈夫でした。それからタンクも大丈夫でした。しかし、よく言われるように、電気設備系統が津波でやられて、実はまだガスが仙台市民に送られていない事情があります。これを受けて、日本海側の新潟港の東港にLNGの一大供給基地がありますが、ここから、たまさかここにパイプラインがあったものですから、このパイプラインはもともと新潟沖でたくさんガスが出たことで引かれたパイプラインでございますが、今、仙台市民のガスは新潟港の東港からこのパイプラインで供給しているという重要な役目を担っているところです。

一方でこの表ですが、LNGの受け入れ基地といたしましても、ガス会社が背後の民生や産業用にお使いになるようなためにつくられる供給基地に加えて、火力発電所、電力会社等が設置する火力発電所を併設されるものがあります。今回の日立港はこの黄色いところですが、火力発電所の計画はありませんけれども、今後建設される供給基地には火力発電所併設の計画があります。火力発電所が併設されますと、基本的に輸入量のほとんどは火力発電所に輸送され使われることになります。

次の4ページ目です。今回の日立地区の受け入れ基地の概要と、東京ガスのネットワーク図です。基本的に東京湾に立地する扇島、根岸、袖ヶ浦が、関東一円の東京ガスの供給基地となっております。今回、日立港区に新しい供給基地を建設し、今、プロジェクターで示しておりますこのラインに新しくパイプラインを建設し、今、東京湾から伸びてきている北関東向けのパイプラインを補強するという計画です。

基本的にガス管というのは、ポンプのある基地から遠ざかっていくと、だんだんガス管が細くなって圧力も減少していきます。しかし、日立から供給すると、非常に安定供給に貢献するという計画です。これがLNG関連の計画変更です。

次にもう1つ、第3埠頭の計画です。現在、第3埠頭は海面処分場として、航路・泊地の浚渫で出てくる土砂を処分する用地として計画されていますが、ここに新たに主に完成自動車を取り扱う岸壁を整備しようという計画変更です。

次の6ページです。完成自動車の拠点港の配置という表を出しております。4月の三河港の改訂のご審議のときにも出させていただいた表ですが、ご覧になっていただけますように、この表の1、2、3、名古屋港、三河港、横浜港、この3港が日本の完成自動車の取り扱いのトップ3です。日立港につきましても、日本の中では拠点港の1つとなっております。ここに今、輸出「0」と書いてありますが、これは2009年のデータでして、2010年になりまして、背後の日産の栃木工場からダイレクトに北米に向けて自動車が出ております。

7ページ目です。今回の第3埠頭における完成自動車の取り扱いの計画内容です。今、ここは水面です。ここの第5埠頭地区にカープールがありまして、ここの12メートル岸壁は日産の完成自動車の輸出、移出基地であるとともに、輸入車であるベンツの日本の拠点港となっております。ベンツはドイツ等から持ってきた車を一たんここに揚げて、若干のいろいろなメーカーオプションなどを加えるなり装置をつけるなどして、日本各地にデリバリーしています。このような機能を日立港が担っております。ここの12メートル岸

壁を、ベンツと日産が共有しております。

しかし今回、東京ガスさんがこの用地を買収することもございまして、手狭になります。実はこの東京ガスさんの話がなくても、ベンツさんはこの辺り、日産さんはこの辺りでカープールを自前で用意して、この岸壁まで自動車をカーキャリアで輸送していたり自走していたり横持ちしており、非効率な運用になっております。

また、栃木工場が約12万台くらいの車両を生産しておりますが、今、半分の6万台くらいが日立港から出ています。一方、半分の6万台が横浜港から出ています。当然ながら栃木工場ですから、横浜港に持っていく陸上輸送距離は長いわけですし、首都圏になると交通渋滞等もあって、そこが隘路になっております。北関東自動車道も開通して非常に便利になったので、ゆくゆくはなるべく近い日立港を利用し、陸上輸送コストを抑えたいということが思いとしてあります。ただ、完成自動車を輸送する船の背後には広大な用地が必要で、今回ただでさえ狭いところに、用地が狭くなるということもあって、第3埠頭に用地を確保し、日産が主に使う岸壁として、12メートル岸壁を計画しようということで、完成自動車の効率的な取り扱いを行いたいというものです。

次の8ページ目をご覧ください。「北米向けの」と私、申しましたが、完成自動車の輸出はどうなっているのかということです。これが日本の自動車の方面別輸出台数で、当然世界的景気後退でガクンと落ちていますが、また急激に回復しております。北米のシェアはやっぱり圧倒的に多いということです。

基本的にはどのメーカーでもそうですが、高級車は日本でつくる。いわゆる大衆車や汎用車は海外で生産する傾向があるようです。北米ではある程度高級なハイクラスの車が売れるということで、日本の工場から出ていく分が多くなっております。

こちらの情報に、今回、日立港も被災をしましたが、7月にやっと自動車専用船の輸出が再開されたということが書いてあります。

輸出台数というところを見ていただきたいのですが、ここに生産された完成自動車の車種が書いてあります。インフィニティとか、フェアレディZ、基本的にこういう高級車を生産して、北米に出しております。最近、円高が進んで自動車メーカーならずとも日本の産業界が非常に苦しんでおりますが、例えば円高で北米における販売価格が若干上がったとしても、こういう高級車をお買いになる購買層はそんなに変化がないのではないかと思います。今後日立港は、ある程度堅調な利用をされていくのではないかと考えております。

最後に9ページ目です。茨城港の日立港区も、今回の大震災で大きく被災しております。先ほど仙台市のガス局の話がありましたように、電気設備の漏電、いわゆる津波で水ぬれしますと電気設備がやられて、代替品は大体特注になりますので、半年とかたってもできないことがあります。土木工事は早く復旧したりするのですが、こういう設備がなかなか復旧しないというので、港湾におけるこういう施設を何とか2階に上げるとか、予備の発電機を常備するとか、このようなことを考えていこうとか、それから従業員の避難や日立港も前面には住宅地が迫っていたりして、そういう方々の避難も大切ということで、波浪情報や津波情報をどう早く伝達するか、システムを導入しようではないかということを検討していくことにしています。それからここは完成自動車がたくさん置かれています。こういう物が津波によって背後の住宅地等に流れていかないようにという検討もしなければならぬと考えております。

また、LNGということで基本的には危険物ですので、原発の事故でこういうエネルギー関係施設の安全対策が議論になっておりますが、今回のガスの基地につきましては、兵庫県南部沖地震、阪神・淡路大震災を契機に、製造設備等の耐震設計が完全に見直されております。ですから、相当な地震が来てもタンクは倒れません。また、津波に対しては、この供給基地で電気を使ってポンプを動かしてパイプラインからガスを送り出すというポンプの機能がありますが、ポンプは電気で動くものですから、そういう電気設備などの設置高さを上に上げるとか、そういう検討もしまして、背後のユーザーに迷惑をかけないようにしようということも検討されております。

最後に「確認の視点」ですが、完成自動車の取扱拠点、または日本の産業、民生を支えるエネルギー拠点の立地として、バルク貨物の輸送拠点をどう考えるかという視点。また、LNG船は大型船舶でございますので、大型船舶の航行の安全、さらには東日本大震災を踏まえた防災という観点を基本方針に照らしてご審議いただければと思います。

以上が、茨城港です。

続きまして、鹿島港です。同じ茨城県の港で、工業港として有名です。この写真にありますように、Y字型に掘り込まれておりますが、右側に住友金属、左側に三菱化学などの産業が立地しております。今回の計画変更箇所は、この掘り込みの部分ではなく、外港地区です。

1ページをおめくりください。既定計画で、縦に点々と線が入っているのが耐震強化岸壁の表示ですが、ここに水深10メートル、延長170メートルの耐震強化岸壁が表示

されています。今回計画は、工事中の水深14メートル岸壁にこの耐震強化岸壁の位置を移すという計画です。

実はこの14メートル岸壁、工事中でした。今回の東日本大震災、津波、地震で被災して、今、復旧工事中です。茨城県としては、鹿島港に耐震強化岸壁がまだ1バースもないということで、この耐震強化岸壁を復旧工事に合わせて一緒に工事をし、早く整備したいという思いから、今回、一部変更に至ったわけです。

次のページです。今回の東日本大震災における耐震強化岸壁の活用事例です。これは仙台塩釜港仙台港区の高松埠頭の事例です。

奥に耐震強化岸壁で整備された岸壁があって、手前に耐震強化岸壁で整備されなかった、いわゆる普通の岸壁があります。見ていただけるように、ケーソンと言われる岸壁の本体部分が海側に滑動しております。岸壁法線より数メートル、「はらみ出し」と言いますが、前に倒れております。背後はそれを受けて、液状化もあつたのでしょう、こういうふうに完全に貨物が扱えないような、また、船が着けないような状況になっています。

実は耐震強化岸壁のほうは完全な無傷でございまして、この結果、このように震災直後に船が着いて緊急物資の搬入ができたということがあります。このような事例を受けて、茨城県としても鹿島港において早急な耐震強化岸壁の整備を図るために、現在計画されている位置を動かして、復旧中の岸壁で整備しようというものが今回の計画内容です。

4ページ目の「確認の視点」ですが、耐震強化岸壁の整備で、大規模地震対策の施設等を整備、推進するという観点からご審議いただければと思っております。

続きまして、高松港です。今回、高松港の朝日地区というところで、フェリーで対岸の岡山県の宇野港と結んでいるのは玉藻地区ですが、この朝日地区は主に物流を扱っている地区の計画変更です。

次のページです。既定計画は、ここに12メートル岸壁がありまして、この岸壁と合わせて12メートル航路・泊地を掘る計画でした。ここに「稲木出し」と書いてありますが、10メートル以浅の浅い部分がありまして、漁場になっているということで、既定計画を策定したときに、近隣の関連する漁業者との同意を得た上で、12メートルの航路計画を定めておりました。現在12メートル岸壁の工事が進んできて、岸壁はそろそろ完成します。しかしながら、12メートルの航路については、漁業者と同意を得ていたところ、違うところに拠点を持つ漁業者の方々がこの「稲木出し」で漁をされていることがわかりまして、計画上は同意をいただいたのですが、実施の段階になってペンディン

グになっております。ずっと交渉を続けていたのですが、なかなか妥結に至らないということで、今回、この「稲木出し」という部分を外す形で、いわゆる漁をする場所と船が通る場所を分離するという形で航路を15度から32度曲げる計画に至りました。この漁業者との交渉が長引き、12メートル岸壁が完成するのに航路が掘れていないと、12メートル対応の船がいつまでたっても入れず、こういう状態を放置するのはよくないということで、今回やむなく航路を曲げることにいたしました。基本的には航路を曲げると、航行安全について配慮が必要になってきます。そこで、ここに書いてありますが、丘に誘導標識、船が見通しとしてここに向かってかじを切れればいいという標識を立てることとしました。また、ここはもともと既定計画から、大型船には水先人が乗船する計画になっておりました。このようなことに配慮する形で、この航路計画についても安全を図りながら入ってこられるだろうということで、今回、計画変更をしております。

「確認の視点」、3ページ目ですが、航行安全の確保の観点からご審議いただければと思っております。

次、大分港です。最後の港湾計画案件です。東西に非常に長い港ですが、一番西に位置している西大分地区、ここはフェリーターミナルがありまして、背後の生活を支える重要な拠点になっております。

2ページ目をお開きください。今回、既存のフェリー埠頭があるところの前面の泊地、水深7.5メートルですが、その両脇を若干拡大する計画変更です。

概要は3ページ目です。フェリーは船首を陸側に着船いたします。規定計画では、出港するときに、このような形で右にバックして港外に出ていく。この計画をしたときには、フェリーを更新予定で、下の表にありますように約1万2,000トンくらいの船で、スクリューが2つある船を想定していましたが、現在はスクリュー1個の船が就航しております。最近ではこういうスクリュー1個の船が多くなってきているということです。

実際に運行しよういたしますと、入り方は同じなのですが、スクリューが1個ですと、必ずどっちかに傾きの力、偏心がかかりますので、左回りにバックしたほうが小さい泊地面積で曲がれるということで、そのように出港しているのが現状です。この状況で船舶のバックが少し長くなったりしますと、船首や船尾が若干浅いところに引っかかる。浅いところと言いましても急激にがけのように浅くなっているわけではなく、操船したときに若干下の土を巻き上げて、もしかしたら船底をするかすらないかという程度ですが、現地の航行安全の関係者と協議をして、念のため、この濃い青の部分の泊地を掘っておきましょう

ということで、泊地面積を拡張する計画です。

「確認の視点」としましては、ここも航行安全の関係からご審議いただければと思っております。

以上、4港です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました茨城港以下4港の計画の一部変更について、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

【委員】 鹿島港についてお聞きしたいです。

鹿島港の資料の2ページに、埠頭Bで高炉スラグと木材チップの取扱いを計画と書かれておりますけれども、この木材チップというのは製紙用でしょうか、それとも燃料用なのでしょうか。高炉スラグからは鉄粉が出ますので、製紙用でしたらこういう同じ場所に木材チップは置かないと思うのです。ここを1つ、ご回答お願いします。

2つ目は大分港です。3ページに当初の計画はスクリーンが2つ、現在はスクリーンが1つなので浚渫しないといけないというお話がございましたけれども、利益者負担で、例えばタグボートを利用して対応するというのはどうなのでしょう。

【分科会長】 事務局から、ご回答お願いいたします。

【港湾計画審査官】 鹿島港についてですが、ご指摘がございました14メートル2バースで高炉スラグと木材チップを同じ岸壁で扱うのはいかがなものかということでしょうか。これは2バースになってございまして、どちらがどちらを使うということは今後完成した段階で決まってくると思いますが、基本的には高炉スラグは背後に住友金属がございまして、その高炉スラグを大型船で出していく計画です。木材チップに高炉スラグの粉がまざると商品にならないということについては、例えば背後に野積みをする場合にはフェンスを立てるとか、そういう配慮は当然なされるものだと思っております。

【委員】 ここに、中国木材という大きな製材会社さんがありますね。ここから木材チップは出ますけれども、これは製紙用なんですよ。AとBと両岸壁ができて製紙用木材チップを片方に置くということでも、私ども木材屋さんに聞いておりますけれども、不可能なことだとおっしゃっています。

【港湾計画審査官】 ご指摘いただきました実際の利用者の声はそういうことなのかもしれません。今回、計画上そういうことを予定しておりますが、できた暁には、商品価値を失うような取り扱いをしていては、何のために岸壁を整備したのかということになりま

すので、ここについてはきちんと港湾管理者にもご指摘をお伝えして、きちんと利用上の配慮をしていただくというようにしたいと思います。ありがとうございます。

それから2点目の大分港のスクリューの関係ですが、タグボートをつけてはどうかというご指摘でした。基本的にフェリーは、皆さんご承知のように、定時制確保のため素早く入って素早く出るということで、タグボートは使いません。今回、わざわざスクリューが2つから1つになったのであれば、タグボートでも傭船したらどうかというご指摘だと思いますが、タグボートを使うと、また相当な費用がかかるということもあります。基本的にフェリーについては、多種多様な貨物を運んでいるという非常に公共性の高い輸送手段ということもあります。今回、公共性にも鑑みて泊地浚渫をしようということで、タグボートを使う計画には基本的にはなっておりません。

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

【委員】 今の大分港の関係で、私も受益者負担的な発想があってもいいのではないかとというのが正直な感覚なのですが、フェリー会社のほうでもいろいろ苦勞して経営されているのでしょうから、結論的にはこれでよろしいとは思いますが、ただ、こういったフェリー会社からの要望書が正式に出ているのかどうか存じませんが、そういう手続的なルールもある程度考えていただいたほうがいいのかと思います。そもそも論で言うと、港湾というものがこういった1社だけで利用されることも多いわけですので、公共財産的な説明に若干無理があるのではないかとというのが個人的な感想でございますけれども、いずれにしても今後ご配慮いただきたいということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。今、委員からご質問ございましたが、こういうターミナル利用者からの書面による申し出とかいうのはあるわけですか。

【港湾計画審査官】 ございます。今、ここにはございませんが出ております。

【委員】 その関連で確認です。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今回、回り方が変わるということで、この図で新たに少なくなっている部分も発生しているのですか。その部分はもう浚渫しないのですか。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。説明を割愛してしまいましたけれども、実は右回りにバックするときはこういう形になりますので、この部分も浚渫するということでしたが、今回、この部分はいらないということで、余裕幅もあります。

カットしております。

【委員】　　ということは、浚渫費用が面積に依存しているとすれば、コスト的には変わらない感じなのですか。

【港湾計画審査官】　　そうですね。浚渫しない部分で浮くお金と、ここを浚渫するお金と、若干持ち出しにはなるような感じになるかと思いますが、そういう相殺はあります。

【委員】　　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、この4件の一部変更について、ご意見がこれ以上ないようでございますので、答申案文を諮らせていただきます。1港ずつ読み上げさせていただきますので、その都度、ご意見を賜りたいと思います。

答申。茨城港。「国土交通大臣に提出された茨城港の港湾計画については適当である。」。こういう案文の答申でご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。ご異議がないようでございますので、茨城港の計画については適当であるという答申をさせていただきたいと思います。

引き続きまして、鹿島港でございます。「国土交通大臣に提出された鹿島港の港湾計画については適当である。」。

これにつきまして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】　　よろしいでしょうか。ありがとうございます。鹿島港につきましても、原文どおりとさせていただきたいと思います。

続きまして高松港でございます。「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。」。

この案文でご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。異議がないようでございますので、このとおりとさせていただきます。

最後でございます。大分港。「国土交通大臣に提出された大分港の港湾計画については適当である。」。

この答申案文でご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。それでは、以上4港の港湾計画の一部変更については、計画どおり適当であるという形で答申とさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

引き続きまして、本日の報告事項に移らせていただきたいと思います。

報告事項の1件目でございます「日本海側拠点港の選定結果について」ということで、事務局からご報告を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

【振興課長】 港湾局振興課長でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

日本海側拠点港の選定結果についてご報告をさせていただきます。資料は右肩に「資料2」と書いてあります。

1ページめくっていただきまして、「日本海側拠点港の形成」と書かせていただいております。まず、今回の日本海側拠点港なのですけれども、国際コンテナあるいは国際バルクのような戦略港湾とは違いまして、日本海側という地理的特性を生かして、対岸の中国、韓国、ロシア、こういったところの経済発展を日本側に取り入れるために、日本海側の各港と対岸との関係を強化していこうということでございます。

それと3月に東日本大震災がありましたので、これらを踏まえて災害に強い物流ネットワークの構築といったものを目的として、検討を開始したところです。

右側に「委員」と書いておりますけれども、そこに書いております方々をお願いして検討委員会を設置して、検討しております。

左側にスケジュールがあります。昨年11月24日に第1回委員会を行いまして、今回、公募形式をとっております。各港湾管理者さんで我ぞと思う方々から計画を提出していただいて、それを検討するわけですけれども、真ん中あたりの8月のところに書いておりますが、応募者さんからそれぞれのプレゼンテーションを行っていただいて、それを評価したということで、最後11月11日、先日ですけれども、選定結果を発表したという段取りになっております。

1ページおめくりいただきまして、右下2ページです。拠点港への応募状況を書かせていただいております。

左側に「応募機能(凡例)」と書いておりますけれども、今回は、例えばコンテナならコンテナ、フェリーならフェリー、クルーズならクルーズという分野別、機能別、貨物別

に応募を募りまして、それぞれで適当なところを選んでいこうと。要はそれぞれの分野ごとに機能分担を図っていくことを中心に選定させていただいたところです。

右側にいろいろな丸がついておりますけれども、それぞれの港が凡例ごとにどの分野で計画を提出してきたかということで、1つ出してきたところもありますし、中には6つくらい出してきたところもあったということです。

真ん中の下のほうに書いておりますけれども、もともと離島を除き地理的に重要港湾以上の26港を対象としておりまして、その中から数えてみますと23港、44の計画の応募がありました。

もう1ページめくっていただきまして、資料右下3ページになります。

選定結果ですけれども、後ほど若干追加のご説明をしますが、もともとは先ほど申し上げましたように、中段にございます日本海側拠点港、国際海上コンテナ分野、国際フェリー・国際RORO船分野とそれぞれについて応募を募ったということですが、一番上にございます総合的拠点港5港は、当初の応募項目の中にはなかったのですが、検討委員会の中で、終盤に、例えば博多港ですとか北九州港ですとか今でも総合的な機能を十分に果たしている港があるにもかかわらず、分野別にわざわざ指定することもないだろう、総合的なところは総合的に伸ばしていただければいいということで、そこに書いております5港、結果的には旧来の特定重要港湾、今で言います国際拠点港湾の5港を選定させていただいております。

それから先ほど申し上げました分野別の部分につきましては、一番上の国際海上コンテナから一番下のリサイクル貨物までそれぞれそこに書いております港を選定したということです。

先ほど23の港が応募してきたということで、それからトータルで言いますと19港が選定されたわけですが、残りの4港については、せっかく今回の計画をつくっていただいて、地元でも一生懸命頑張っていたというので、それぞれに課題を課して、その課題を実行できるようになったものについては、今後選定港にすることもあり得るということで、「拠点化形成促進港」ということで、そこに書いております4港の4計画を拠点港とは別に違うものとして指定させていただいております。もちろん、上に出てきた各港でも応募の中で選定されなかった機能もあります。それらも含めて、今後地元で議論していただくこととなります。

一番下に「フォローアップ」と書いております。今、計画を出していただいて優れたも

のを選定させていただきましたけれども、実際に実行できているかどうかを、今後1年に1回程度、フォローアップの委員会の中で報告していただいご議論していくという形になっております。

4ページ目をおめくりいただきたいと思います。ここからはそれぞれの選定結果の詳細を書いております。

左側の「総合的拠点港について」というのは、先ほど私が申し上げたことが書いてありますので省略させていただきます。

4ページの右側から、それぞれの分野ごとに配点のうち、それぞれの港が委員会という得点を得たかということが書いてあります。国際海上コンテナで言いますと、その表の中の博多港から金沢港まで、おおむね5割以上のところが合格ということで、先ほどの3ページ目に書かれているということでもあります。国際海上コンテナにつきましては、日本海側のそれぞれの地域でコンテナを取り扱う機能をきちっと地域的に配分すべしという議論が国交省の中であって、博多港から金沢港までということで、本州、それから九州の日本海側をおおむねカバーする形で選定させていただいたということです。

それからもう1ページおめくりいただきまして、5ページです。コンテナ以外のものについて、そこに書かせていただいております。ここでは例えばフェリー、国際RORO船、国際定期旅客等、それぞれの枠がありますが、それぞれ点数がおおむね6割以上の港について選定をさせていただいたということです。6割というのに特質な意味はございませんけれども、委員会の中では選定するという事になれば、全体の6割以上くらいをめどにしていくべきではないかということで、点数の6割以上のものが先ほどの3ページの港になっているということです。

もう1ページおめくりいただきまして、6ページです。先ほど申し上げました、すべての機能で選択されなかった4港については、拠点化形成促進港ということで、実現に向けてフォローアップを行っていくということです。例えば留萌港、能代港、七尾港、唐津港とありますけれども、3番目の七尾港につきましては原木の分野でご応募いただいたわけですが、現時点で評価はそれほど高くなかったということもございます。ただ、同港で具体的な商社さんが今後輸送のシステムを開始して、原木の外貿取り扱い貨物量が実際に動いてくる可能性があるということで、その状況が安定的に推移することになれば、その段階でフォローアップを行って、拠点港として考えていくこともあり得るということで、それぞれについてそういった課題を書かせていただきました。

下にはフォローアップのことを書いておりますが、先ほどと同様でございますので省略させていただきます。

報告は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。先般終了しました日本海拠点港の選定結果についてご報告いただきましたが、これに関連して何かご質問等ございますでしょうか。

【委員】 今回の日本海側拠点港の選定はかなり幅広く選定されたわけですが、私はそのほうがよろしかったと思っております。日本が戦後復興するときに、重化学工業を重点的に発展させるために港湾計画が大きな役割を果たしたわけです。つい最近までずっとその路線が続いていたと思います。ところが、残念ながら日本の重化学工業、重厚長大は縮小と申しますか、伸びを抑えざるを得ない世の中になりましたので、それにかわる日本の産業構造がどのようなものであるかということ踏まえながら、この港湾政策はつくっていかねばいけないと思うのです。今回の日本海側拠点港はまさにそれを主眼に置いたものであるはずだと考えております。特に考慮しなければならないのは山陰地方です。これから山陰地方の経済をどのように振興していくのかは重要な課題です。東京近辺にばかり人口と経済が集中していくのが一体どこまで続いていくのかという大きな危惧がございます。他方、山陰地方をはじめとした日本海側各地が、今後どのように豊かさを享受していけるかということに、港湾計画が貢献していけるのかを一言お尋ねしたいと思います。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【振興課長】 事務局でございます。

今回の日本海側拠点港について、もちろんのことながら日本海側各地域、各港の振興を図っていききたいということで、それぞれソフト、ハードを含めて総合的に計画を立てただいて得意分野を伸ばしていこうということでやらせていただいています。これらの実現については、必要なものについては港湾計画の中で位置づけて、実際に実現を図っていくことになります。ですから、港湾計画と日本海側拠点港の関係という形になれば、今回の日本海側拠点港それぞれの機能別の計画を実現する上で、港湾計画の手続を踏まえながら議論していただいて進めていくことになろうかと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは次、委員からお願いします。

【委員】 2点ほど質問です。資料の冒頭に書かれているように、目的は対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れていくことと、そして災害に強い物流ネットワークの構

築ですけれども、今回の拠点港の選定は、日本海中の港を全部選んだとも見えるほど選定港が数多く、拠点港と言えるのかという気がします。拠点を選んで戦略的なネットワークを構築していくという戦略性が乏しい印象を受けております。

そこで質問ですけれども、そういう観点で考えたときに、今回の選定によって、どういふふうに対岸諸国の経済発展が我が国の成長に取り入れられるとお考えなのか、また、どういふ目標設定をしていこうと思っているのかというのが1点目の質問です。できれば具体的な目標設定をして、着実に進めていく必要があるのではないかと趣旨です。

もう1点は、今回の取り組み自体に多額の予算がかかるのではないかとと思いますが、予算的な規模はどのくらいでしょうか、それもお知らせいただければと思います。

【振興課長】 事務局でございます。

まず、目標設定ということですが、それぞれ機能別に分野ごとに目標設定をしております。例えば数量的な意味というのはそれぞれの港ごとに、それぞれの機能ごとに考え方が違いますので、むしろ定量的というよりは定性的な話になりますけれども、例えばコンテナであれば、国際戦略港湾のように、北米を中心にした大型船を寄港させるようなことを考えているわけではなくて、ロシアですとか中国ですとかと、例えばピストン輸送みたいなものをイメージしていただければいいのですけれども、そういった対岸とのダイレクト航路をきちんと維持していくというものを目標として掲げさせていただいて、それに応じた計画をそれぞれの各港湾管理者さんが立ててきたという対応になっております。

それから、クルーズ船みたいなものについて言うと、それぞれ日本海側の港は背後にいろいろな観光地等も含めて持っております。いろいろなポテンシャルがそれぞれにあるということで、例えば今回の計画の中で出てきたのは、小樽と富山と舞鶴、こういったところが連携して企画を立てて、それを対岸なり中国なりいろいろなところに売り込んでいって、それぞれ機能の活性化を図っていこうということをされております。ですから、対岸との貿易量がトータルで幾らになるというような定量的な目標は残念ながら立てておりませんが、今申し上げましたような考え方を、それぞれの計画を立てていただいております。

それから予算の規模なのですが、現在、すべての選定された計画の中で必要になる予算がいくらになるというのはありますけれども、これは、それぞれの港湾管理者が出してきた言い値ベースのもので、それをすべて実現することはおそらくできないだろうと

思っております。ですから、特にハードについてどういうものを実際にやっていくかは、今後フォローアップの中でそれぞれ実現の時期が来たときに考えていくこととなりますので、トータルとしての予算規模が幾らということは申し上げられないかなと思います。ただ、ここには出ていないのですけれども、コンテナやバルクよりもさらに長い年次、2025年をある程度目標にしているということもございまして、全体としてはむしろ長期構想的な意味合いが多うございます。その中で、例えばもし必要な岸壁をつくることがあれば、それぞれの段階で熟度に応じて予算を計上していくことになろうかと思っております。また、計画の中では、既存ストックを有効活用しましょうということをもまず第一に、予算については必要最小限度でやっていきたいと思いますということを評価の指標の中に入れておりますので、そういった中で、今回の日本海側拠点港の選定に対して、とんでもない大きな額がかかることはないのではないかと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 ご説明ありがとうございます。さらに追加をすると、今後この結果を踏まえて、港単位でフォローアップしていくと、全体としての戦略評価が見えにくいのではないかと思います。先ほど海上コンテナについて、それぞれが出してきているということだったのですが、それらを統合したときに、対岸諸国の経済発展をうまく取り込んでいるかどこかでチェックする必要があるので、全体として日本海側の港湾計画のバランスがとれているのかどうか、それによって、対岸の経済成長をうまく取り入れながら、経済発展につながっているのかをどこかでチェックがされるのでしょうか。クルーズの場合はおっしゃるように、日本海側の何港かが連携を図ることが重要ですし、ならばこそ、どれくらいのニーズを想定して、いつまでにどれくらいのクルーズ客が入ることを目指して進めていくものか等も重要な検討事項かと思っております。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【振興課長】 ありがとうございます。全体的なチェックについては、今の時点でも基本的には私どもの中である程度の議論はしているつもりですけれども、今後、先ほど申し上げましたフォローアップの段階がございまして、これは当面の間は年に1回くらいやらせていただきたいと思っておりますので、その中でそれぞれの港の取り組みの熟度等も踏まえて、全体のバランスとしては私どもでチェックさせていただくことになろうかと思っております。

以上でよろしいですか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 それでは委員からお願いします。

【委員】 荷主の立場としての質問を幾つかさせていただきたいと思いますが、まず荷主というのはタイミングのよい物流と安いものと品質のいいものを期待しています。そういう意味からしたときに、特に国際海上コンテナに関してですけれども、これだけ選ばれたことによって、ほんとうにメリットを受けるところはどこでしょうか。くれぐれも、前回国際戦略港湾として選ばれた京浜港と阪神港が、対釜山に対してトランシップになるものを取られることのないようにというのが国策だったと思いますので、この港から釜山にダイレクトで荷物が出るということを確認されているかどうか。それともう1つは、我々、今回トヨタ自動車では三井さんとかいろいろところで新聞から出ていますけれども、極東とかでいろいろなことをやりたいと思って、以前も秋田の方といろいろお話をさせていただきましたが、結局秋田港から出すのを断念しているのはなぜかと言いますと、国内物流費が高過ぎるからです。要するに港をどれだけつくっていただいても、そこに荷物を集めるコストが日本国内の場合非常に高いということでは、港は使われませんということで、国として見ていただくのは国内物流費をいかに下げるかということではないかと思いますが、この2点についてはしっかり動いていただけると理解してよろしいのでしょうか。

【振興課長】 まず最初の釜山トランシップを増やすようなことになるのではないかとことなのですけれども、もともと今回の日本海側拠点港の中のコンテナの評価基準として、韓国向けについては評価しないということを言っております。ですからコンテナについて細かく言えば、中国、ロシアとのダイレクト便の計画について評価します、それ以外のものは評価しませんと言っております。もし韓国便を考えるようであれば、それはきちっとダイレクトだということを証明してくださいと申し上げております。ただ、実際どうなるかというのを100%我々が今担保できているわけではないので、これについては今後の状況を見ながら、フォローアップの中で実際にどういう荷動きをしているかをチェックしていくことになろうかと思っております。ですから、国際戦略港湾の政策と矛盾するような評価の設定の仕方はしていないということです。

それから国内物流費の関係ですけれども、少なくとも今回の日本海側拠点港の中で、国内物流費を下げる政策を何か打ち出しているかという点と、そういうことではありません。これは正直に申し上げます。一方で、各日本海側の港の管理者さんは、自分のところに何

とか貨物を持ってきたいということで、いろいろな取り組みをなされようとしております。ただ、国内の物流費そのものについて何か言及しているものはほとんどなかったのではないかと思います。例えば、日本海側のコンテナターミナルのヤードの中まで鉄道を引き込んで、鉄道を使うことによってある程度のコストダウンや環境への貢献ができないかということはございましたけれども、おそらくトラック、トレーラーとかそういったものについての物流費については、少なくとも今回、日本海側拠点港の中でそれを明示的にあらわしたものはございません。今後のことについては、また別の場でご議論いただくことになるのかなと思います。

以上でございます。

【計画課長】 追加です。計画課長でございます。

国内の物流費の話がございました。国際戦略港湾の京浜港、そして阪神港、こちらに向かう集荷のコストを下げるために、内航フィーダーをいかに活用していくか、発展させていくか、あるいは鉄道も含めてですが、そういった立ち上げのための補助制度を一昨年から運用していきまして、そこでの会社の立ち上げ、そしてそれを数年試行しながら実際に経済として成り立っていけるようなものを確立していこうということで進めております。

それから一方で、日本海側の港から釜山に流れてしまうのではないかといろいろなご懸念がありまして、これは国際戦略港湾施策にたがうのではないかとということでございますが、これに関しましては、各港湾管理者がいろいろと自分のところの港を使ってもらうために若干の補助金のようなもの、条例等、あるいは運用でやっているところがあるわけですが、こういった港に対しては基本的には国際戦略港湾の2港に集約していくという国の方針をしっかりとご説明し、ご理解していきながらということに取り組んでおります。一部の管理者では、釜山トランシップ貨物に対してのインセンティブといったものは既に取りやめが進んでおりますし、国としては引き続き理解を求めていきたいと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。委員からお願いします。

【委員】

事業仕分けにかかわったので、その観点で聞きたいのですが、まずこの日本海側拠点の形成のプロジェクトが始まったときは、まだ震災は起きていないのですよね。ここで1ページのところに入っていた「震災を踏まえた」というのは、震災でも活用したから

という意味でつけ加えられているのですよね。

【振興課長】　　そうです。

【委員】　　そうですよね。一般市民、仕分けのときもでしたけれども、それを理解していない人が、まず、災害をうまく利用していっばいつくろうとしているのではないかという誤解があったので、そういう点はきちんと書かれたほうがいいと思います。仕分けのときにも議論になっていたのが、仕分けで何を選定しようかというときは、そんなにプロではなくてあまり詳しくないですから、割といろいろな事業を見て、いろいろやっているところで突っ込みどころがないのかと担当官が考えると思うのです。今回、港湾が取り入れられたのも、やはりスーパー中樞港湾から国際戦略港湾、バルク戦略港湾と来て、そこでいろいろ選定していたのに、その流れで日本海側拠点港を見てしまうと、二十何港から19港も選ばれているという形で、ここにいらっしゃる方はみんなプロなので中身はしっかりしていることは理解しているのですけれども、やはりこれからはお金を入れていくとなると一般の市民の目線ということもあるので、今回のものがその流れの中で評価されてしまうと大変だということもあらかじめ理解して、拠点港の選定というよりは、それぞれの拠点をどのように生かしていくのかという意味の特徴づけとか、逆に言うと今回、選定から漏れたというか、例えばコンテナだったらコンテナで、ここはコンテナではないというような逆の意味の、国としてはそこには関与しませんよという撤退というか、これまでだったら全体を見てきたのを、もう絞ってこの中で本当に必要なところに行きますよという、より狭い分野に、そこでも広いのですけれども、国の範囲を狭めましたというような形の逆の説明をすると、もっと一般向けにもわかりやすいのかなと思います。ここではプロの議論でいいと思うのですけれども、一般の人が見たときに、そういうことではないですよというわかりやすい形の、選定と言うと選択と集中の流れがずっとイメージにあるので選択と集中なのかという議論が起きてしまうので、何か特徴づけというか、この分野でより頑張ってもらえるのですよという説明をされた方がよいと思います。予算は今後考えるところとおっしゃっていましたが、地方の努力を促して、そういう拠点港として頑張ってくださいということで地方の努力を促しますよというところを強調される形のほうが、今後やっていく上で重要なのかなと思いました。

以上、コメントです。

【分科会長】　　ありがとうございました。事務局から何かございますか。

【振興課長】　　事務局でございます。

大きくは2点だったと思いますけれども、おっしゃられるとおりでらうと思います。もともと、コンテナ、バルクの例えば16メートルとか18メートルとか大きな船を拠点的に入れるという発想でやっていたのではなくて、おっしゃられるとおり、それぞれの港の特徴を生かすためにいろいろな施策や労力をそこに集中して伸ばしていこうということでやってまいりました。ですから、拠点という名前が少しふさわしくなかったのかもしれないです。基本的にはやっぱり先ほど申し上げました役割の明確化、機能分担、こういったところを前提に、地元も今回このプロジェクトに応じて新しくいろいろな連携をとっていただいたりしたところもございますし、そういったものをぜひ伸ばしていきたいし、私も応援していくというスタンスだろうと思っております。

それから説明の仕方については、いろいろとご指導をいただきましたので、我々としても考えて、わかりやすくやっていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

以上です。

【港湾局長】 ちょっとすいません。仕分けを受けた当事者として、私も説明不足だったと反省しているのですが、委員がご指摘のように、もともと仕分けのテーマが災害に強い国土づくりの中で、港湾整備において平時の利用、そして選択と集中という施策をどうバランスをとるのかというテーマだったのですが、議論の中でもありましたように、取ってつけたようなテーマの設定でして、少なくとも私どもの港湾整備は、防災のための港湾整備ではなくて、あくまでも、ただ、整備をするときには防災という観点をしっかり考えますよということで、耐震強化岸壁にしろ、ずっと今までやってきているし、これからもやっていきたいと思っております。たまたま今回の震災の中では、東日本の港を西日本の港がバックアップした、あるいは太平洋側の港を日本海側の港がバックアップしたという事実がありますので、そういう意味でその代替性というものは今後ともしっかりと確保していきたいと思っております。

【委員】 ここにたまたまこう書いてしまったために、揚げ足を取られた感じで、理解していない人がそういうふうにしただけなのだと思いますけれども、事業仕分けではしっかりと、災害のためではなくて日本の成長のためにとということが明確化されたので、その点はよかったですと思います。

【港湾局長】 引き続き、しっかりとした説明をできるように勉強していきたいと思っております。ご指導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。それでは委員からお願いします。

【委員】

意見を申し上げますと、今の話で言うと、「災害とは関係ありません」なんて言っているようではこの話はだめだと思います。災害と直結しているような話だからこそ説得力がある。おととい、高速道路のあり方委員会でも大きな議論がありましたけれども、それは港湾とつなぐというのを、単に港湾とつなぐという平板な言い方ではなくて、災害のことも考えたときに、しかもアジアダイナミズムを利用すると考えたときに、どこの港湾とつなぐのが優先課題かというのが非常に大きな課題になっていて、今のお話の中で、「いや、結局、災害とは違うということを行いました」なんて言っているようでは、全然国民の感覚に合っていないと思うのです。ただ、選んだ結果はいいとして、例えばここで言うと新潟が関東とどうつながるか。それから、伏木富山が中京圏とどうつながるかというところは、明快な高速道路のルートがあるからわかりやすい。だけど関越は強化が必要であるみたいなのは見えると思うのですが、東北地方を日本海側でバックアップすると、どうなのか。今回は、今あるルートと、今ある羽越線や何かで何とかバックアップをしたけれども、それでいいのですかということが問われるのだと思うのです。

そういうふうに思いますと、当初の予定はどうだったかは知らないけれど、でも3.11が起こってしまったのだから、「当初の検討課題とは違います」なんて話ではなくて、3.11を踏まえてもこの結果というのは話が合っている、しかも3.11を踏まえると、港湾の拠点化だけではなくて、先ほどもお話がありましたけれども、陸上交通とのサービスリティも込みにした機能向上が必要であるみたいなところに発展させていかないと、何のために3.11を経験したのだということになると思います。

そういうふうに考えますと、この選んだ結果について、新潟と伏木富山が総合的拠点港というのは妥当な線だと思うのです。だからぜひ今申し上げたようなところをバックアップできるようなフォローアップをやっていただきたいと思うのが1つの意見です。

もう1つは、下関、北九州、博多について言うと、私はこの辺の港湾をどうして国際戦略港湾にしないのかというのは非常に不思議に思っていました。アジアの経済との接続性を考えると、この九州付近あるいは中国地方の西のほうとの結節性が非常に重要としましたので、今回は日本海側港湾としての総合的拠点港の5つのうちの3つということだけではなくて、国際戦略港湾としての意味合いも、この場所については持ち得るのだという理解を私はすべきだと思います。そのためには、京浜港やあるいは阪神港でやられているような港湾間の連携なり一体化なりをこの3つの港湾についても進めなければ意味がな

い。下関、北九州、博多の一体的運用に向けてのフォローアップをやるのが責務だと思います。それが2点目です。

それから3点目は、委員もおっしゃったし、何人かの方がおっしゃったように、二十何港あったうちの19港が拠点港ですということだけ単に報道されると、何をやっているのだという感じになる。だけど、今、課長からお話があったように、「実はこれは機能特化なのです。機能特化の選択なのです」ということを、もっと明確に出せばいいので、これは全部が日本海側拠点港なんていう名前にしないで、RORO拠点港とか、原木拠点港とかそんな名前と言わないと誤解されますよね。

【委員】 そう言えば2港とかになりますからね。

【委員】 そういう、国民に見ていただいてご納得いただけるだろうかというのは、ぜひ私も配慮していただけたらいいなと思います。

以上、申し上げました。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局からお願いします。

【振興課長】 事務局でございます。

まず、1点目の災害との関係についてなのですが、おっしゃるとおり、当初は災害の関係について特別に何か評価項目を設けて今回の応募をすることではありませんでした。応募しようという段階になって、3月に東日本大震災が起きました。実際にそこで日本海側の港もいろいろな機能を果たしたということで、その段階で災害に強い物流ネットワークを評価項目に入れて、それも含めていろいろな政策を展開することをおっしゃっていただくということになりました。ですから、関係ないという言い方はちょっと誤解を生んでしまったかもしれませんが、その中で、例えば太平洋側のリダンダンシーのみをもって何か施設整備をするようなことをやっているわけではない。ただし、例えば日本海側拠点港の計画の中で、コンテナを考える、あるいはフェリーやROROを考えるという中で、それぞれの計画の中で災害のことを考えていただきたい。自分自身の港の防災性も考えていただきたいということをおっしゃってきておりますし、実際にそういう計画を出していただいたと思っております。ですから、災害の関係を日本海側港湾の中で全く考えなかったということではないということで、誤解を解いておきたいと思っております。

【委員】 言いたいのは、ローカルには災害のことを考えるのは港湾の責務として当たり前で、それは言うまでもなくやってくれると思うし、やってきたと思うのだけれども、

今回求められているのは、より広域的な防災上の観点からの港湾の機能ですよね。そこをお考えいただきたいという意味です。

【振興課長】 すいません。委員のお話はよくわかりましたので、対応したいと思いません。

2つ目については私が答えるのは僭越ですので、3番目の拠点港と言ったのがいけないのではないかというのは、私自身も実はそう思っております。最初に、日本海側拠点港を何かやろうと思ったときには、当初は比較的絞り込むということも前提に置きながら議論しようとしてスタートしたものですから、名前だけが生き残っている状態です。ただし、日本海側の港は残念ながら太平洋側にあるような大きな港ばかりがあるわけではないと。そこをどう活性化させていくかという観点から言うと、やっぱり機能分担しかないのだろうという思考形態の流れといいますか、検討の流れになっておりましたので、それが残っているということですので、今後、特に日本海側拠点港という言い方については委員のお話も含めて対応を考えたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾局長】 九州の3つの港の話ですけれども、実は下関と北九州港については今回の提案自身、一緒に出してきていまして、関門港として出していまして、そういう動きとか流れというのは1つあると思っております。ただ、私も北九州港におった人間として地元の状況から判断すると、ほんとうは博多港と関門港がきちっと1つの港として打って出られれば、非常に大きな力になると思います。ただ、いわゆる歴史的な経緯とかいろいろなところがあるので、もっとそれを前面に出してやったらどうかという提案については、私も個人的には同じような思いがあるので、1つそんなところもこれから大きな課題として対応させていただきたいと思っております。

【委員】 よろしくをお願いします。

【港湾局長】 それと先ほど防災の話。個々の港というよりもやっぱり港のネットワークとして防災に強いというのは確かにそうだと思いますので、それは今回の震災を踏まえた1つの施策として強調していきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 一言だけ。

【分科会長】 それでは、委員どうぞ。

【委員】 すいません。補足なのですけれども、日本海側拠点港をいろいろフェリーとかクルーズとか分けて議論したので、私の意味としては当然震災に強いというのは重要なのですけれども、これは進んでいたということなので、もし震災についてだったら、局長がおっしゃったようにネットワークということで、また別にそのあり方というのを検討したほうがいいのかと思います。国民の思いとしては、震災に強いネットワークが当然だとおっしゃられたのですけれども、それは当然現地にいたり詳しく知っている人はそう思うのですけれども、もう1つの懸念としては、それを機に全国にまたお金をばらまくのではないかと思っている国民もいるので、そこのところはやっぱり今回の拠点港の話もそうですけれども、その辺の国民への発信というところも気を使いながら、しかも重要な震災に強いネットワークづくりをやっていただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。予定している時間がなくなってまいりました。司会がまずくて申しわけございませんが、日本海側拠点港の選定結果についての報告に関する議論は、これで一応打ち切りとさせていただきます。

もう1件の報告が残ってございますので、港湾における風力発電の導入促進について事務局から簡潔にご説明よろしくお願ひします。

【海洋利用開発室長】 振興課海洋利用開発室長でございます。よろしくお願ひいたします。お手元の資料3に基づきまして説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして、1ページでございます。まず、国内における風力発電の状況です。左側の円グラフが、内陸部も含めた全国の風力発電の発電容量です。右側が風力発電施設の基数という形になっております。発電容量は全国で218万6,000キロワットということに対しまして、港湾につきましては14万9,000キロワットという形になっております。基数につきましても、全国が1,683基に対しまして、港湾は100基ということで、おのおの6%から7%ということです。これは内陸部で今まで適地が多かったということかなと考えているところです。

めくっていただきまして、2ページ目です。港湾における風力発電の状況です。立地港湾から見ますと、関東エリアあるいは東海地方といったところに集中しているように見えますが、施設数で見ますと、北海道の瀬棚港、あるいは酒田、あるいは鹿島、北九州という形で、北海道あるいは東北の日本海側など、風の強いところに施設を設置している状況です。

めくっていただきまして、3ページです。今後の風力発電の展開でございますが、近年、

風力発電事業は大規模化していきまして、大規模な風力発電事業に適しました水域、特に港湾区域が注目されているところです。港湾区域につきましては、管理者が港湾管理者ということで明確である、あるいは水域占用等々で権利関係も明確である、あるいは工場等の事業所近くで電力系統も来ておりまして、ケーブル等であつなぐのが比較的成本も含めて容易であるということから、注目されております。

現在、洋上風力発電は、鹿島、酒田、瀬棚の3カ所でございます。鹿島と酒田は護岸から少し離れたところの海上で、陸上から施工していくものでございます。瀬棚港につきましては、防波堤の直背後ということで、こちらは海上施工という形になっております。

めくっていただきまして、4ページです。世界の洋上風力の動向ですけれども、やはり発電コスト等が太陽光よりも安いということで、世界的には風力発電、とりわけ洋上が拡大しているということでして、イギリス、デンマーク等で大規模に展開されているところです。

めくっていただきまして、5ページです。港湾における風力発電の政策的な背景がございますが、まず、「新成長戦略」において、「風力発電のゾーニングを行い、建設を迅速化する。また、公有水面の利用促進等による洋上風力開発の推進等への道を開く」ということが書かれております。

また、交通政策審議会の答申におきましても、港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減の観点から、「再生可能エネルギーの利活用促進を図っていくことが重要」とうたわれております。

さらには、再生可能エネルギーの固定価格買い取り制度に関します法律が成立しましたので、一気に事業ニーズが高まっている状況です。

めくっていただきまして、6ページです。港湾における風力発電の関連施策ということで、これまでは個別の風力発電事業者から提出されます港湾法37条に基づく占用許可申請に対して個別にやっていたということでございます。これにつきましては、さらに港湾管理者が適切に許可ができるように、港湾局といたしましては許可基準の参考指針という形で、今年の6月30日に港湾管理者に通知したところです。

今後につきましては、港湾区域等におきまして複数の事業者が競合しながら大規模な事業が展開されていくことが想定されまして、こういった港湾への風力発電のニーズに対応するとともに、港湾の適正な利用の観点ということから港湾計画に風力発電事業を位置づけまして、さらには公平性をもって事業を導入するという方向で、現在具体的に検討を進

めているところでして、何とか年度内をめどに取りまとめる予定です。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。港湾における風力発電の導入が進んでいることに関連するご報告でした。何かご質問等ございますでしょうか。

特にございませんか。

ありがとうございます。特にご質問等ないようでございますので、本日の議事はこれですべて終了いたしましたので、マイクは事務局にお返しします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。時間も12時ということですので、連絡事項だけ報告したいと思います。

今回の第47回港湾分科会ですが、12月8日木曜日10時からの開催を予定しています。場所は今日のここではなくて、国土交通省11階の特別会議室ということですので、よろしく願いいたします。

それから机の上にいろいろな資料があると思いますけれども、もし重いようでしたら置いていただくと、後日郵送ということにさせていただきますので、必要なものだけお持ち帰りいただければと思います。

時間超過してしまいましたけれども、活発な議論とご意見をいただきまして、これからも港湾行政の進め方、今日の指摘をよく踏まえてやっていきたいと思っています。

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。ほんとうに長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。

【分科会長】 どうもご苦労さまでした。

——— 了 ———