

平成28年2月29日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

交通政策審議会第62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62回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成28年2月29日（月）
開会 10時00分 閉会 11時45分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

3. 出席委員等氏名

<委員>

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
井出 多加子	成蹊大学経済学部 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 理事
小田 和之	(一社)日本船主協会 常勤副会長
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 運輸委員会物流部会 委員
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

4. 会議次第

- ① 港湾計画について（審議）
 - ・博多港（改訂）・・・03
 - ・細島港（改訂）・・・08
 - ・両津港（一部変更）・・・11
 - ・小木港（一部変更）・・・11
 - ・横浜港（一部変更）・・・12
 - ・伏木富山港（一部変更）・・・12
 - ・佐世保港（一部変更）・・・12

- ② 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた輸送拠点の整備と効率的な海上輸送網の形成に関する取組状況について（報告）・・・16

- ③ 港湾の中長期政策について（報告）・・・20

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会第62回港湾分科会を開催いたします。

議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料の確認をお願いしたいと思います。会議資料一覧という1枚紙をつけております。資料1から資料9が本日の資料でございます。万一不足などがございましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。途中でも結構ですので、事務方にお伝えください。よろしくお願いいたします。

委員のご紹介をしたいと思います。前回の港湾分科会から新たに1名の方が委員にご就任をされておりますので、ご紹介をさせていただきます。

トヨタ自動車株式会社物流管理部部長の一柳尚成委員でございます。

【委員】 トヨタ自動車の一柳です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、委員の出席状況をご報告いたします。本日は、委員16名中12名がご出席の予定で、今1名遅れていらっしゃいますが、11名ということで、交通政策審議会令第8条に規定されている定足数であります過半数、これは9名でございますので、それに達していることをご報告いたします。

それでは、分科会に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。港湾局長でございます。委員の皆様におかれましては、大変ご多忙の中ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

また先ほど、総務課長からもご報告申し上げましたとおり、今回新たに一柳委員にご就任をいただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の港湾分科会につきましては、港湾計画の改訂が2件、一部変更が5件となっております。今回の改訂の中の博多港については、委員の皆様、ご案内のとおり、昨年来我が国に訪れるクルーズ船の隻数、そのお客様が急増しておりまして、今後もこうした状況が続くだろうと予想をしております。政府におきましても、観光ビジョン構想会議等で、今こうした問題に対してしっかり対応していこうということです。本日の改訂ではこうしたことを踏まえ新たな計画をご審議いただくことにしております。

また、本日の報告事項の中で、港湾の中長期政策の策定について、ご報告をさせていただきます。長らく港湾関係では長期のビジョンを策定してきておりませんでした。国際コンテナ戦略港湾やバルク戦略港湾など、その時々の際急の課題にしっかりと対応しなければいけないということで、こうした課題に対応してきたわけですが、しっかりと腰をすえて、長期ビジョンを検討していく必要があるのではないかと、こういった問題意識のもとに、今回、中長期政策についてもご審議をいただきたいと、お諮りをさせていただく予定にしております。具体的なご審議については、年度明けまして4月以降で考えております。きょうはそのプロローグでご報告させていただいて、またご意見を頂戴できればと思っております。

委員の先生には、引き続きご指導賜りたい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、議事に入りしたいと思います。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきますが、カメラの方がいらっしゃれば退室をお願いします。よろしいですか。

それでは、議事を分科会長にお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 それでは、議事を進めさせていただきます。本日は審議事項7件、報告事項2件を予定しております。

まず、港湾計画でございます。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が博多港及び細島港の2港、港湾計画の一部変更が横浜港、両津港、小木港、伏木富山港及び佐世保港の5港でございます。件数が大変多く時間も限られておりますので、円滑な議事進行にご協力をお願いいたします。また、事務局からの説明も簡潔にお願いいたします。

それでははじめに、博多港の港湾計画の改訂について、事務局から説明をお願いいたします。なお、改訂ということで、本日は港湾管理者である福岡市港湾局理事と九州地方整備局港湾空港部長にご出席いただいておりますので、お席の方へお座りください。

それでは、説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 では、説明をさせていただきます。港湾計画審査官でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

資料1でございます。博多港の改訂計画からご説明をさせていただきます。

博多港につきましては、前回改訂が平成13年で、約15年ぶりの改訂となっております。表紙の左上に広域位置図を示しておりますが、博多港からおよそ1000キロの範囲、つまり京浜港と同じ距離の範囲に、東アジアの主要な港湾が含まれております。これら港湾と地理的な近接性を生かしまして、外航クルーズあるいは外航コンテナなどの交流が盛んになっております。

1枚めくっていただいて1ページ目をご覧ください。博多港の全景写真と各地区の主な利用状況についてお示しをしております。右に書いてある下から2番目に中央ふ頭とございますが、この中央ふ頭地区で外航クルーズや国際フェリーが就航しております。それから同じく右の上のほうに、アイランドシティ地区、香椎パークポート地区ですが、ここで外航コンテナが取り扱われております。

1枚めくっていただきまして、資料の2ページ目でございます。クルーズの状況をまとめております。中国からのクルーズ、これは4泊5日なり、1週間程度の航程のものが多く、例えば左の上に5泊6日のクルーズの例、上海から博多、長崎という例をお示ししております。中国のクルーズの拠点であります上海や天津から約1000キロ程度の距離になる博多港は、1週間程度のクルーズの航程を非常に組みやすい、コースになりやすい位置にありまして、クルーズ寄港の増加につながっております。下のグラフの一番左側になりますが、国際乗降客数の推移になります。少し濃い目のオレンジの部分が外航クルーズの旅客数でありまして、26年、27年と見ていただいて分かりますように、急激に増加をしております。真ん中のグラフがクルーズの寄港数でございます。27年は黄色で書いております外航クルーズが245寄港で、全国の外航クルーズの寄港数の4分の1が博多に来ている状況でございます。

1枚めくっていただきまして、3ページ目でございます。こちらには博多港の取扱貨物の推移を整理しております。右のグラフで主な品目、これを見ていただきますと、輸出ではゴム製品、自動車のタイヤ、それから完成自動車、ほか自動車部品等の自動車関連、それから輸入では、家具それから家電機械、白物家電になります。また衣類等が主な品目となっております。コンテナの品目も、完成自動車などを除けば概ね同じような傾向になっ

ております。博多港はコンテナ船のほか国際フェリー、あるいは現在は運休中ですが国際RORO船といった地理的条件を生かした多様な輸送形態によって輸送されている状況でございます。このような需要に対応していくことが、今回計画改訂の基本的な方針となっております。

4ページ目をごらんください。これは福岡市の関連する計画です。アジアのつながりを踏まえた取り組みの方向性が示されております。

次の5ページ目をごらんください。ここに今後の博多港の目指す姿について書いております。特に、下の枠の中で下線を引いてありますが、「活力と存在感に満ちた『日本の対アジア拠点港』を目指す」ということとして、今回平成30年代後半、約10年後を目指した計画となっております。

1枚めくっていただきまして、6ページ目をごらんください。今回計画のゾーニングをお示ししております。今後10年間は、概ね現在のゾーニングの中で機能拡充を図ってまいります。また、参考で、右側に博多港長期構想で示されております概ね30年将来のゾーニングを示しております。現在、物流、あるいはエネルギー地区である部分についても、将来的には人流・賑わいゾーンとする構想をお持ちでございます。後ほどご説明いたしますが、こういったことも念頭においた計画内容となっております。

1枚めくっていただきまして、7ページ目です。改訂計画の前提としての計画貨物量をお示ししております。現在も大宗となっております品目、完成自動車、ゴム製品、自動車部品等の輸出、それから家具や日用雑貨品等の輸入の増加を見込んでおります。

1枚めくっていただきまして8ページ目です。コンテナの貨物量の設定でございます。概ね同様の品目の動きを見込んでおります。

1枚めくっていただきまして、次の9ページでございます。今回改訂の主な内容をまとめて整理しております。各項目に振った番号が、次のページ以降のタイトルに振った番号と合致しておりますので、ご参照いただければと思います。これらのうち主な内容をこれからご説明いたします。

1枚めくっていただきまして、10ページでございます。クルーズ船の寄港が急増しているのは先ほど見ていただいたとおりです。中央ふ頭地区で対応しきれないクルーズ船につきましては、箱崎ふ頭地区の貨物岸壁を利用するなどして対応しており、貨客の輻輳などの課題が発生しております。そこで、めくっていただきまして、11ページのように中央ふ頭地区の機能拡充を計画します。少し見づらくて恐縮です。右の写真に書いてある計画を見ていただきまして、黄色い文字で書いてありますのが現在の状況でございます。青が既定計画、赤が今回計画となります。既定計画でも、クルーズと国内、あるいは国際フェリーを対象とした拡張を計画しておりましたが、今回計画では写真の左側、ふ頭の南側、ここについては全てクルーズ対応の岸壁といたします。それから、写真の右側、ふ頭の北側にクルーズと国際フェリーを配置することで、より一層外航クルーズ機能を強化した計画とし、急増するクルーズ事情に対応することとしております。

1枚めくっていただきまして、12ページ目でございます。外貿コンテナ対応ということで、既にコンテナターミナルが5バース、計画に位置付けられておりますが、未整備の1バースを引き続き計画し、整備していくことでコンテナ需要に対応してまいります。これは既定計画のとおりとなっております。

1枚飛ばしていただきまして、14ページ目をごらんください。船舶の増加や港内航行の安全向上のため航路・泊地を広げるとともに、浚渫土砂の処分用地を計画いたします。具体的には、次の15ページの計画図を見ていただきまして、濃い青で示した箇所を浚渫する計画としております。また、浚渫土砂は、図の真ん中あたりの上のほう、赤く塗った箇所、海面処分用地と書いてありますが、ここに海面処分用地を計画いたしまして、処分いたします。今回計画の中では、この土地の利用までは決めませんが、この用地を活用することで、先ほどご説明した将来的なゾーニングに向け、港湾機能の再編につなげていくことを織り込んだ計画となっております。

16ページ目以降には、これ以外の計画の詳細、確認の視点等について整理をしておりますが、説明は割愛させていただきます。

以上が、博多港の港湾計画の改訂の内容となります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【分科会長】 それでは、博多港の港湾計画につきましてご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。

【委員】 説明ありがとうございます。お聞きしたいのだけれども、このクルーズ船が増えているというのは、観光面でも大変プラスだと思います。その後の人の流れはどうなっているのか。つまり、この船で来て、またその船で帰っているのか、あるいは行きだけこれに関西や東京方面に、あそこからバスを仕立てて東上している流れも結構あると聞いています。買い物を例えば博多や長崎やこの辺で済ませて、そのまままた船に乗って、観光や買い物を終えて行っているのか、あるいは関西、東京方面に……。その流れの何か区分けはわかりますか。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。今委員がおっしゃったように、飛行機で来て、ある街に入って、クルーズをして別の街へというパターンもないわけではないですが、ことアジアクルーズといたしますか、この博多につきましては、基本的には博多に寄港して博多周辺を観光して、また船に乗って次の寄港地に向かうという流れがほとんどであると聞いております。

【委員】 では、皆この地域で大体観光や買い物を済ませているということですか。

【港湾計画審査官】 そうですね。この地域、まさしく博多の市街地で買い物されたり、少し遠いところだと、例えば太宰府まで観光に行かれたり、そういった流れが中心であるということでございます。

【委員】 はい、分かりました。

【分科会長】 はい。

【港湾局理事（福岡市）】 博多港の港湾管理者である福岡市でございます。今のクルーズ船が着岸してからどのような寄港地・観光をされているかということですが、博多の場合圧倒的に多いのが中国・上海からのショートクルーズになります。大体5泊から6泊のクルーズです。主な目的はショッピングです。主に朝方に、太宰府、寺院を見たり、福岡のきれいな公園に行き、夜、夕方まではショッピングをされるケースが多いです。その場合、大体バスで皆さん回りますが、大きい船では80台ぐらいのバスで観光地に行くことになっております。たまにVIPツアーと称しまして、小倉城に行ったり、唐津城に行ったり、温泉に行ったりもありますが、そういう比率はほぼ1割もない感じになって

おります。皆さんショッピングが多いということになります。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 関連ですが、クルーズは中国からものすごい人が今来ていますし、中国不況も言われていますが、1月の入国者数も伸びております。今後に向けてこのような整備をしていくことは大事だと思います。その一方で、降りた人が市内に行くのと駐車場の足りなかつたりと交通の問題があるので、この整備とともに福岡市内にたくさんの観光客が来られたときの整備も一緒に行うべきかと思えます。

それと、もう1つは、この整備を行うとともに、例えば、北九州港に大きなひびきターミナルがあって、それをどう活用していくか、そこにクルーズ船も入れて活用していく話もあります。ここだけではなくて、いろいろなところと地域連携しながら、できるだけ効率的に効果的にクルーズ船を受け入れて地域活性化につなげていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 そのほかございますか。

【委員】 クルーズ関連について、お尋ねします。11ページのところに具体的にこれだけの工事をなさるといことですが、それによってキャパシティですね。結局、2ページでは、実績でこれだけ伸びているというお話があったのですが、その後これだけの計画をするとどのぐらいのキャパが増えてどうなるのかということを知りたいと思います。お願いいたします。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。キャパシティですが、この計画をつくる際の前提といたしまして、クルーズ旅客数がどれくらい増えるかということと、それに伴って何隻ぐらい寄港するかという見込みの数字は整理をしております。資料に載せてなくて恐縮でございます。

旅客数につきましては、アジアクルーズ協会という協会がございます。そこで概ね30年代前半まで、クルーズの旅客が約3倍程度になると予測をされております。その3倍というのを今回適用しまして、クルーズ旅客数としては概ね180万人程度になるだろうという見込みに今のところなっております。それから、寄港する船の大きさ等を考えまして、寄港数としましては400回寄港と考えております。実際には、岸壁を3つほど使いますので、そのキャパシティという意味では、寄港数についてはもう少し多くの船が入って来られるだろうと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。クルーズに関してのご意見、ご質問承知しました。それ以外に何かございますか。

【委員】 私はクルーズに関心はないので、貨物の方で聞かせていただきたいのですが、ここの地域なので当然アジア航路はかなり重要視されていると思います。ここ数年の傾向で結構ですが、どの方面が伸びているのか、把握できる範囲で教えていただけますか。つまり、韓国や中国の沿岸部が増えるのはわかりますが、それ以外の航路です。どの辺りが伸びしろがあって、特にここ中古車も出していますが、中国以外に中古車を出している方面が伸びているのかどうか教えてください。

【港湾局理事（福岡市）】 福岡市でございます。物流についてのお問い合わせの件です。コンテナにつきましては、全国的にどこの港も一緒だと思いますが、東南アジア航路が少しずつ増えている傾向にございます。中古車の問い合わせですが、自動車専用船で出

すケースとコンテナに詰めて出すケースがございます。そちらのほうについても東南アジア方面、もしくはアフリカ方面に行くのが徐々に増えている状況でございます。

【委員】 ちなみに、東南アジアというところどちら方面ですか。

【港湾局理事（福岡市）】 自動車専用船は、今ミャンマーが非常に多く出ております。

【委員】 なるほど。どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。そのほか、もうよろしいですか。

それでは、ほかにご質問、ご意見がございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。博多港。「国土交通大臣に提出された博多港の港湾計画については適当である。」という答申でご異議ございませんか。よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。それでは、博多港の審議はこれで終了いたします。ありがとうございました。

それでは次に、細島港の港湾計画の改訂の審議に移ります。事務局から説明をお願いします。なお、改訂ということで本日は港湾管理者である宮崎県県土整備部次長にご出席をいただいておりますので、お席の方へお座りください。

それでは、お願いします。

【港湾計画審査官】 では、続きまして、細島港の改訂計画についてご説明いたします。資料2の細島港の資料をごらんください。

細島港は東九州沿岸のほぼ中央、宮崎県の北部に位置しております。昭和39年に背後の日向・延岡地域が新産業都市に指定されたことなどもございまして、周辺及び背後に国内産業を支える企業が多数立地する重要港湾であります。計画改訂は平成9年以来約19年ぶりとなります。東九州自動車道等の道路整備が進展したこと、従来から立地している素材型加工企業が原材料を輸入するため船舶の大型化が進んでいること、木材加工会社等新たな企業の立地が進んでいることなど、港を巡る環境が進展しつつあることからこのたび港湾計画を改訂することとしたものでございます。これら企業の立地や港湾の利用状況につきましては資料の2ページ目にお示しをしております。

1枚めくっていただきまして、3ページ目をごらんください。細島港の取扱貨物をお示ししております。右上の円グラフにありますように、輸入ですが金属鉱、石炭、原塩などを工業原料として輸入し、製品、半製品を移出あるいは輸出する港湾となっております。また、近年は地域のニーズに対応した外貿コンテナ貨物の取扱いも増えてきております。

1枚飛ばしていただきまして、5ページ目に細島港の目指す姿ということで、一番上の項目にありますように、背後地域産業の発展を支えていく物流生産の一大拠点としての役割を目指していくこととしております。その他記載されているような地域のさまざまな要請に対応することとしております。

2枚めくっていただきまして、7ページ目をごらんください。今回改訂計画の前提となります取扱貨物量の設定値をお示ししております。企業活動に伴い増減があるものの目標年次である40年代前半には、現状に比べ若干増加することで考えております。

1枚めくっていただきまして、8ページ目をごらんください。計画変更内容をまとめて整理しております。こちら番号を振って次のページ以降と対応をさせております。左の

上から見ていただきますと、①で大型バルク船対応及び企業立地用地確保となっております。その下②が内貿RORO船施設の配置変更、その下③がにぎわい拠点の創出等、資料の右側中段の④木材関連貨物対応、右下の⑤大規模地震対応というものが今回の計画変更の内容でございます。

このうち、①大型バルク船対応でございますが、1枚めくっていただきまして9ページ目をごらんください。ニッケル鉱、マンガン鉱などの原料の輸入にあたりましては、資料の真ん中の上辺りにございます専用の既存の11メートルの岸壁、それからその右側にございます13メートルの工業岸壁、これを使いまして4万トン級の船舶あるいは6万トン級の船舶が喫水調整をしながら入港しております。これは現在の岸壁水深にあわせたオペレーションですが、輸送効率を向上させるため、さらなる大型船7万トン級の船で、あるいは喫水調整なしに6万トン級で輸入したいという意向がございます。

10ページ目をごらんいただきます。工業港区に7万トン級の船が接岸可能な水深15メートルの岸壁、航路・泊地を計画いたします。それから、航路・泊地から出ます浚渫土砂を有効利用しながら、25ヘクタールの工業用地を造成することにしております。これは企業立地が進む当該地域におきまして、新たな企業立地が可能な土地がわずかしかなかったことに対応するものでございます。

以上が今回計画の改訂の大きなポイントとなります。

11ページ目以降につきましては、先ほど全体像で見いただきました個別の計画の内容、老朽化施設の再編、ストックマネジメントの考え方、今回計画の確認の視点等資料をつけておりますが、説明は割愛させていただきます。

以上が、細島港の改訂計画の内容となります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

【分科会長】 それでは、細島港の港湾計画について、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。

はい、お願いいたします。

【委員】 東九州自動車道がほぼ全面開通していますが、それがこの港にもものを運ぶ物流にどう影響を与えているのかは前と比べてどうなのか。東九州自動車道がまだ完成していない時期と大分アクセスが違うと思います。その辺はひとつ。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。十分なデータを私も持っていない部分がありまして、もし補足があれば後で宮崎県の方から教えていただきたいのですが、1つは、細島のもちろんこの港のポテンシャルもありますが、そこに陸上の交通がよくなったということで、細島港における企業立地に対するニーズやポテンシャルが、非常に高まったということはお聞きしております。具体的な道路の整備などについて、もしあれば……。

【分科会長】 では、よろしくお願いたします。

【県土整備部次長（宮崎県）】 宮崎県でございます。東九州自動車道の開通の進展ということで、細島港自体というよりも全体的に非常に交通量が伸びているという実態があります。今回のように宮崎から北九州までつなぐと、時間がかかり短縮されます。当然物流関係が大きく動き出すということ、それには観光的なものも非常に動き出しているのが実情でございます。細かい数字でどのくらい増えているか、そういう数字はございませんが、非常に大きな動きが今来ていると私どもは感じております。

【委員】 これもう1つよろしいですか。宮崎県の延岡やあっちのほう中心の工場の製

品を運ぶのが主なのか、あるいは熊本や大分も全部含めてか、ここはどのような割合ですか。何か資料ありましたか。

【港湾計画審査官】 お答えします。具体的な資料は今日の資料にはおつけしていませんが、基本的には延岡にございます化学製品の工場や、あとは港のそばに立地しております金属関係の工場、木材関係の工場、そういったところからの貨物、それを中心に扱っていると聞いております。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 単純な質問ですが、今回鉱石船を入れるドラフトを下げることをやられています。今入っているのを足切りして4万から6万ぐらいは入っているということですが、今回想定は7万にされます。このマンガン鉱を運んでいる鉱石船が大体どれぐらいの大きさが必要なのか分かりませんが、今想定されている7万というのは、国際市場で普通に引き合いに出されている標準クラスですか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。説明が先ほど端折ってしまいましたので、ニッケル鉱については4万トンクラスの船で回数、頻度を多く入れております。それから、マンガン鉱については6万トンクラス、今入っているマンガン鉱の船は、必要水深でいきますと14メートルを超えてしまいますので実際は15メートルあれば満載で入って来れるが、今港のスペック上それができないので、ほかの港と2港寄りが入って来ている状況でございます。

それから、世界のドライバルクのバルカーの傾向で申し上げますと、14メートル、それから15メートル、16メートル必要な船がほぼ今主流になってきています。それぞれ同じ程度の船腹が世界には存在しているというデータはございます。15メートルの岸壁水深が必要な船が入ってくるのは、確度は高いと考えております。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 そのほかございますか。

【委員】 この細島港地域に大型バルク船がたくさん着くような企業立地が進んでいることは、非常に喜ばしいことだと思います。1つ、これは改訂ですのでお聞きしたいのですが、大型バルク船対応でこういうものを大幅に改訂される、これは航路のほうの水深やそういうものは、今回大型船対応に対しては大丈夫ですかということが1点目です。

もう1点目は、木材関連の貨物は非常に将来性があるというお話を聞いていたのですが、もしかしたら、今まで木材に関して、日本は長い間ほとんど輸入だったのですが、これから輸出に変わっていくかもしれない話をもう一度お聞かせいただければと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。最初の航路の話でございます。10ページ、先ほど見ていただいた資料に航路・泊地マイナス15メートルと書いておりますが、この部分は現在、水深15メートルございません。今10メートルしか水深はございませんので、ここは航路の整備が必要になってまいります。その浚渫した土を左側の工業用地と書いてありますが、この25ヘクタールの中に有効に活用して埋め立て、造成をすることでもって、あわせて企業が進出できる用地も確保しようという計画になっております。航路は、委員がおっしゃるように、これから整備をしていかななくてはいけない状況でございます。

それから、木材貨物の関係でございます。資料としては13ページ目に関連の資料をつけております。大きく2つございまして、1つはここに近年木材加工の企業が立地をされました。合板の加工をされる国内有数の企業でいらっしゃいます。その企業がこれまでは主に輸入材を使って合板の製造をしておられたのですが、この背後にございます木材資源を活用して合板を製造することで、そういった貨物の増加は織り込んでおります。あわせて、特に中国、韓国、台湾で、例えば家の内装やコンクリートの型枠やそういったものに使う木材の需要が伸びてきております。一方で、これまでの供給地、ロシアやアメリカなど、それぞれ事情がありますが、なかなか今供給が追いついていないとか、増えてきていないという状況の中で、日本の木材に対してもニーズが高まってきていると、このような状況でございます。

【分科会長】 そのほかよろしいですか。

それでは、そのほかにご意見ございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。細島港。「国土交通大臣に提出された細島港の港湾計画については、適当である。」という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すので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、細島港の審議はこれで終了します。宮崎県県土整備部次長、九州地方整備局港湾空港部長ありがとうございます。

それでは、次に港湾計画の一部変更の審議に移ります。まず、両津港、小木港につきまして、一括して説明していただきたいと思っております。事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 では続きまして、両津港、小木港につきまして、いずれも新潟県佐渡市に位置する重要港湾であり、かつどちらも今回大規模地震対策施設に関する変更となりますので、続けて説明をさせていただきます。

佐渡島はこの両港と地方港湾の赤泊港、この3つの港で新潟本土側と定期航路で結ばれております。いずれの航路も佐渡島民の生活、あるいは観光の足として非常に重要な役割を果たしております。

まず、両津港の資料を見ていただければと思っております。少し飛ばしていただきまして4ページ目からご覧いただけますか。写真を3枚つけております。左上から現状、左下が既定計画、右下が今回変更する計画となります。耐震強化岸壁につきましては、左上の赤で囲んだフェリー岸壁と書かれている場所に現在1バース整備をされておりますが、背後人口等から、2バースが求められているところでございます。左下の既定計画には、既存のフェリー岸壁の1つを廃止する形で、用地造成等あわせて新たなフェリー岸壁整備を行う計画にしておりました。今回計画では耐震強化岸壁の整備を優先することで、用地造成計画を削除いたしまして、既存の岸壁を耐震化することにしたものでございます。右の今回計画の図の中で、太く描いてあるフェリー岸壁と書いてあるところに耐震の計画をしたいと思っております。あわせて、埋め立てを予定しておりました護岸部分につきまして、係留施設として利用し港内の小型船、作業船をここに係留する計画といたします。

2枚めくっていただきまして、6ページ目をごらんください。現在小型船だまりは港の

北側、図でいいますと左側にございます夷地区に主に係留をしてあります。先ほどの計画にあわせまして、この小型船だまりは計画を変更して一部護岸とした上で背後を緑地として整備いたします。これはこの地域には佐渡の観光インフォメーションセンターでございます「あいぼーと佐渡」が立地しており、この周辺を緑化することでさらなる賑わい空間を形成するという地域の意向を踏まえたものになっております。

以上が、両津港の一部変更計画でございます。

引き続き、小木港の変更計画について説明いたします。小木港の資料の3ページ目をごらんください。左側が現状及び規定計画、右側が今回の変更計画になっております。左の写真を見ていただきますと、青く岸壁を描いた場所になりますが、土地造成計画とあわせて新たなフェリー岸壁が計画されておって、この岸壁が耐震強化岸壁として位置づけられております。この耐震強化岸壁の位置づけを既存の岸壁に位置づけます。右側のフェリー岸壁、耐震、7.5メートル、200メートルと書いてあるところとございます。ここに付け替えることで耐震強化岸壁の早期整備につなげる計画となっております。あわせて臨港道路や沿岸各施設の計画も部分的な変更を行います。

以上が、両津港、小木港の一部変更の説明になります。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ただいま説明のありました両津港、小木港の港湾計画の一部変更につきましてご審議いただきたいと思ひます。いずれの案件でも結構ですので、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。

いかがでございますか。ございませぬか。

それでは、ご質問、ご意見ございませぬようですので、答申案についてお諮りしたいと思ひますが、よろしいですか。

まず、答申。両津港。「国土交通大臣に提出された両津港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませぬか。

(「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すので、答申案のとおり報告させていただきます。

続きまして、答申。小木港。「国土交通大臣に提出された小木港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませぬか。

(「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すので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは次に、横浜港、伏木富山港、佐世保港の港湾計画について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 では、次に横浜港、伏木富山港、佐世保港の一部計画変更について、続けて説明をさせていただきます。

まず、横浜港でございます。横浜港につきましては、一昨年の11月に改訂計画のご審議をいただきましたが、その後の情勢変化に伴い部分的な変更を3点行いたいと思ひております。横浜港の資料の3ページ目をご覧ください。変更内容は自動車取扱岸壁の増深、それから臨港道路計画の変更2カ所となっております。

1枚めくっていただきまして、4ページ目でございます。まず、自動車取扱岸壁の計画の関連の資料でございます。外航の自動車専用船の大型化というのは、これまでも例えば前回の名古屋港の計画でもいろいろと資料等を示してご説明してきております。横浜も同じように大型化が進んでおります。右の方のグラフを見ていただきまして、一番下のオレンジで示しております部分が、6万トン以上の自動車専用船でございます、これが水深12メートル必要な船となってきております。25年で189隻、26年が230隻と増えてきております。これの対応が必要になってきております。

1枚めくっていただきまして、資料の5ページ目をごらんください。大黒ふ頭地区の自動車取扱岸壁でございます。このうち、写真の左側のほうに、青と赤で示した箇所がございます。青が現在水深10メートルの自動車取扱岸壁、赤が水深7.5メートルのバラ貨物の取扱岸壁です。一昨年の改訂におきまして水深11メートルの岸壁を全長1400メートルとする計画でご審議をいただいたところです。しかしながら、自動車専用船の大型化が、先ほど見ていただきましたように、引き続き顕著でございます。今回の計画変更におきまして、図の赤い箇所、計画水深11メートル、現在水深7.5メートルの岸壁290メートルを、水深12メートルとして計画することで、船舶の大型化に対応することにしたということでございます。以上が、自動車取扱岸壁の計画でございます。

次に、1枚飛ばしていただきまして、7ページ目をごらんください。横浜港の臨港道路の計画、横浜港周辺の道路ネットワークを示しております。この中で赤い点線で示している部分が南本牧ふ頭地区、新本牧ふ頭地区、山下ふ頭地区を経由する臨港道路として計画されております。このうち、南本牧ふ頭地区と本牧ふ頭地区の間の区間の一部、詳細につきましては1枚めくっていただきまして8ページ目にその道路の拡大図を描いております。左の図で見ていただきまして、線が繋がってなくて丸と三角で示した部分がございます。この区間が前回の改訂のタイミングでは、関係者調整が未了でございましたために、将来構想としておりました。このたび調整が整いましたので、計画としてしっかりと位置づけるものでございます。

それから、1枚めくっていただきまして、9ページ目でございます。山下ふ頭地区の臨港道路計画になります。報道等でもご案内のように、山下ふ頭地区につきましては昨年9月に横浜市山下ふ頭開発基本計画が策定されまして、山下ふ頭地区内でのアクセスを確保する方向性が示されたところでございます。イメージが一番右側に、少し小さめですが図で示しております。これを踏まえて、一番左の図にあるのが現在の計画でございます。山下ふ頭地区の中央付近を横断している既定計画の道路法線を、真ん中の図のように地区の東側、外縁に沿った法線に変更するものでございます。

以上、3点が横浜港の一部変更の内容となります。

次に、伏木富山港の一部計画変更についてご説明いたします。伏木富山港の資料をご覧ください。

めくっていただきまして、1ページ目に伏木富山港の全景を写真でお示しをしております。今回の計画変更箇所は一番左側にございます伏木地区になります。

資料の3ページ目、左側の写真の真ん中の下のほうを見ていただきまして、石油タンクが立地しているのがご覧いただけるかと思っております。既定計画ではこれを沖側に黄色く塗っております危険物取扱施設用地に移転することにしておりましたが、岸壁直背後の土地を

物流に有効活用したいということ、また、既に立地する石油施設を引き続きこの場所で機能維持を図るということで、関係者の調整が整いましたので、今回土地利用計画を変更するものでございます。また、土地におけるこの変更にあわせて、臨港道路の本線が変更になります。

以上が、伏木富山港の一部変更の内容でございます。

最後に、佐世保港の一部変更計画を説明いたします。佐世保港も3ページをご覧ください。

崎辺地区と立神地区と2カ所ございますが、崎辺地区についてご説明いたします。この土地利用でございますが、写真が現在の使われ方でございます。赤く示した箇所が、民間企業が将来の事業展開用地として所有しておられた土地でございます。その後の企業活動の環境変化等々に伴って、特にこの土地を活用しないという方針になられたということ、一方で、防衛省がここを取得して今後利用するという調整が進められてきておりました。このたびその調整が整いましたので、土地利用計画を工業用地からその他の用地に変更するというものでございます。あわせて、右側の立神地区でございます。民間企業が所有される岸壁の整備がされるということで、その計画を位置づけるものでございます。

以上が、佐世保港の一部変更計画の内容でございます。

以上3点でございますが、ご審議のほど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。ただいま説明のありました横浜港、伏木富山港、佐世保港の港湾計画の一部変更につきまして、ご審議いただきたいと思っております。いずれの案件でも結構ですので、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。

【委員】 横浜港の一部変更です。気になったのは、前回改訂が26年11月で1年半ぐらい前ですか。今回一部変更でまた会議にかけることになっております。その期間が非常に短いということで、この辺の読みが前回改訂のときには今と何が大きく変わってできなかったのかということと、ほかの一部改訂のところもそうですが、こんな言い方するとあれかもしれません、この審議会にかけて了解を得るレベルと申しますか、軽易な変更という解釈ができるような部分はあるように思えます。その辺のところも含めて、一部改訂という形で審議をしなければいけないものについて、もう少し効率的に会議を進めてもいいのではないかとということも含めて、漠然としておりますがご答えください。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。大きく2点あったかと思っております。

1つが、横浜港の前回計画改訂と今回の状況変化ということと、それからもう1つが計画審議のあり方そのものだと思います。前者になりますが、先ほど資料でも少しご説明いたしましたが、ちょうど26年の計画の見直しのタイミングでは、平成25年までの自動車専用船の大きさや入港隻数等を前提として予測をしておりました。なおかつ将来の自動車輸出の増加や、あわせて自動車専用船の寄港数の増加、そういったものを加味して30年代後半の計画として策定しておりました。しかし、25年の189隻から26年には230隻と2割強とかなり増えてきておりますので、そういったものを加味して、30年代後半の隻数を勘案してみますと、今ここにございます4バースの12メートルの岸壁だけでは不足することが分かってまいりましたので、今回もう1バース、計画に位置付けるものでございます。赤い場所につきましては現在7.5メートルの岸壁ですが、水深11メ

ートルとするためにはある程度抜本的に手を加えていかなければいけない場所になってまいります。その際、11メートルというよりは、将来を見越して12メートルにしておこうと、1年半しかたっていないのですが、今回計画を見直させていただきました。

それから、分科会でご審議いただく事項なのかどうかということです。確かに後半ご説明したような土地利用計画の変更など、そういったものにつきましては地域の要請であるので、地域で整理すればいいという議論は当然あると思いますが、分科会にお諮りするべき案件と、それから地方の審議会でも処理してもいい案件と、これは法律上整理がなされております。例えば、今土地利用計画の変更がありましたので、土地利用でいいますと、20ヘクタール以上の土地利用計画の変更については分科会でお諮りしなければいけないルールになっております。そここのところは、今回できるだけ説明は簡素にしてご審議いただくよう取り組んでおったところでございます。そういったルールはございますので、その範囲でできるだけ重要事項をご審議いただけるよう取り組んでまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導いただければと思います。

【分科会長】 よろしいですか。そのほかいかがですか。

【委員】 ちょっと聞きにくいことを聞きますが、横浜港です。先ほどから出ているようにPCCの需要が伸びているのは極めてありがたいことで、今回もそれで一部変更すると伺っています。逆に考えると、今の場所の割り振りでもそうですが、もともとコンテナを割り振っているところを別に横に寄せて何かしようという形になっています。私の記憶に間違いがなければ、横浜港は27年度速報値でコンテナの量が前年割れしているはずですが、その前も余りよくなかったのではないかと、横浜港における主力になっていたはずのコンテナが弱含みに触れているような気がしてしょうがないです。その辺りもどうなっているのか。原因分析など進んでいるなら……。今後多分それを言い出すと、ここも変えてまた考えなくてはいけない危惧があるので、その辺を教えてくださいませんか。

【港湾計画審査官】 すいません。なかなかお答えしにくいというか、今手元にどういう要因で減っているのか、それから今後どうなるのかという分析をしっかりしたデータがないものですから、なかなかお答えしがたいところではあります。そこにつきましては、今のご意見も踏まえまして、今後、どのような動向であるか、原因の分析や今後の取扱いについて少し検討してみたいと思っておりますので、また改めてご説明をさせていただきますと思います。

【分科会長】 はい。何かご発言されたいですか。

【企画調整部長（横浜市）】 横浜港の港湾管理者の企画調整部長です。

コンテナですが、大分円高の影響などで非常に苦しんでおります。円高が円安に変わってもなかなか、横浜はもともと輸出港で、企業の産業構造が変わって、海外のほうに生産拠点が移っているということで非常に苦しい状況が続いています。横浜港の主力はコンテナですので、これは輸入貨物を取ってこようということで、ロジスティックパークの計画などを進めて、どうしても輸入などについては倉庫機能が非常に必要だということで、横浜港のコンテナの取扱機能も変えていこうと動いております。一方、自動車については、これも横浜港が実は取扱の4割を占めておまして非常に大事な貨物ですので、今回お願いしているということでございます。以上です。

【分科会長】 はい、よろしいですか。そのほかご質問ございませんか。よろしいです

か。

それでは、答申案につきお諮りをしたいと思います。

まず、横浜港ですが、「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませんか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきたいと思えます。

答申。伏木富山港。「国土交通大臣に提出された伏木富山港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませんか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきたいと思えます。

答申。佐世保港。「国土交通大臣に提出された佐世保港の港湾計画については、適当である。」という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】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

次の議題に移ります。ここからは報告事項が2件あります。まず、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた輸入拠点の整備と効率的な海上輸送網の形成に関する取組について、事務局から説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。資料8に基づきまして、国際バルク戦略港湾における取組についてご報告をさせていただきます。

資料の1ページをお開きください。国際バルク戦略港湾に係る取組の経緯でございます。ご案内のことと思えますが、国際バルク戦略法案は平成21年度に検討を開始いたしまして、平成23年5月に10港が選定されております。その後、平成25年6月に港湾法を改正いたしまして、特定貨物輸入拠点港湾を位置づける等の改正をしております。今年度平成27年度の取組でございますが、下線で示した箇所でございます。まず、2番目の法令の関係でございますが、先週2月24日に釧路港を特定貨物輸入拠点港湾に指定しております。それから、4番目の効率的なふ頭運営でございます。それに先立つこと12月22日でございますが、港湾管理者である釧路市が釧路西港開発埠頭株式会社を運営事業者として認定しております。このように、今年度は釧路港において取組が大変進展した年でございます。

2ページ目をお願いいたします。国際バルク戦略法案の取組についてのおさらいでございます。資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けて、企業間の連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を推進していこうというものでございます。このため、国際バルク戦略法案が穀物、鉄鉱石、石炭それぞれについて選定されておまして、計10港が選定されております。具体的な取組の例でございますが、資源・エネルギー等の輸入拠点となる港湾において、大型船が入港できる岸壁等の整備、また、企業間連携による大型船での共同輸送の促進のため、荷さばき施設等の整備に対する補助、また税制特例措置等がございます。

3ページ目をお開きください。以下釧路港についてのご説明でございます。釧路港は我

が国を代表する酪農地帯を抱えておりまして、年間約71万トンの穀物、とうもろこしを輸入しております。左側の円グラフでございますが、釧路港の輸入取扱貨物の4分の1がとうもろこしでございます。また、そのほか動植物性製造飼肥料も42万トン、14%を取り扱っております。穀物の輸送の現状でございます。各港において、ハンディサイズの船、3万トンから4万トンによりとうもろこしの調達をしております。これを将来的には、釧路港に満載のパナマックス船、これが約7万トンでございますが、これが入港可能となることで、各港の連携による共同調達が可能となります。その下にポンチ絵で輸送のイメージを描かせていただいております。アメリカ西海岸のシアトル、あるいは東海岸のニューオリンズからパナマ運河を通過して釧路港にパナマックス船を満載にして輸送してまいりまして、釧路港で一部を陸揚げし、喫水を浅くしまして苫小牧港、八戸港、石巻港、新潟港へ2港寄り、もしくは3港寄りで運ぶことをイメージしております。これによりまして、こうした大型船での共同輸送によりまして、海上輸送コストを約4割削減することを期待しております。

4ページをお願いいたします。こうした輸送を実現するための施設の整備でございます。まず、公共事業といたしまして、大型船に対応した国際物流ターミナルの整備を推進しております。主な施設といたしまして、マイナス14メートルの岸壁、泊地、航路・泊地、そして荷役機械でございます。平成26年度に着工いたしまして、平成29年度までを目標といたしております。施設のイメージを下の図で示させていただきます。新しい岸壁を既存のふ頭からL字型に海に突き出した形で整備をしております。また、次に民間事業でございますが、大型船での輸送を見据えまして、背後の立地企業においては貯蔵能力の拡大に向けた設備投資が進展しております。例えば、三ッ輪運輸株式会社様では2号サイロを14基増設する工事を実施しております。右側の写真の赤い部分、これが増設箇所でございます。ほぼ工事が完了に近い状態になっているところでございます。

5ページをお願いいたします。次に釧路港のふ頭の運営でございます。民間事業者により一体的にふ頭を運営し効率化を図ることを目的に、釧路市は平成27年12月22日に釧路西港開発埠頭株式会社を運営事業者として認定いたしております。この認定によりまして、この写真の中のオレンジで囲った部分、これが穀物を一体的に取り扱う区域でございますが、この区域を同社が一体的に運営するとなっております。この釧路西港開発埠頭株式会社は昭和44年に設立されて以来、釧路港の管理、運営を行っている事業者でございます。釧路市が株式の半分を持っている第三セクターでございます。

6ページをお開きください。こうした一体運営等の要件が整いましたことから、国土交通大臣は平成28年2月24日に、釧路港を特定貨物輸入拠点港湾として、指定をいたしまして、その日に指定書を交付しております。この特定貨物輸入拠点港湾に指定されることのメリットでございますが、例えば、荷さばき施設等に対しまして、税制優遇措置を受けることができるようになります。今後でございますが、港湾管理者が中心となりまして、具体的なソフト・ハードの計画であります特定利用推進計画、これを作成いたすことになります。その際、港湾管理者、民間企業などで構成されます特定貨物輸入拠点港湾利用促進協議会を組織いたしまして、この計画の作成にかかる協議等を行うことになってまいります。計画が策定いたしますと、その計画に基づいて取組を順次実施していくことになってまいります。

以下、参考資料でございますので、説明は割愛したいと思います。簡単ではございますが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまご説明がありました国際バルク戦略港湾に関する取組状況について、ご質問がございましたら、ご発言をお願いいたします。よろしいですか。はい。

【委員】 参考資料にもついていると思いますが、パナマ運河の改修を経て、ポストパナマックスという少し大きな船が出てくると思います。今後このような船がいつどういうタイミングで出てくるのかよく分かりませんが、船が大きくなるということと、現在パナマックスに対応して港を拡張したことの整合性や、今後の動向などを教えていただけたらと思います。

【産業港湾課長】 ご質問ありがとうございます。参考資料7ページにパナマ運河の拡張計画についてつけさせていただいております。補足説明させていただきます。

パナマ運河は第3 閘門の新設を中心といたしまして、拡張工事を実施しております、これによって喫水がマイナス15.2メートルの船舶の通航が可能になる予定でございます。左下にガツン閘門の写真をつ寄せさせていただいております。現在第1 閘門、第2 閘門で通航しております。その隣に新しい第3 閘門という形でより大きな閘門の工事を実施しております。竣工時期につきましては当初は昨年10月でございましたが、予定時期が延ばされておまして、最新の報道でありますと2016年度の第1 四半期というように報道がされております。この新しい第3 閘門と第1、第2の現閘門の違いを右側につけていただいておりますが、新しい第3 閘門におきましては喫水が15.2メートル、幅が49メートル、また通航可能船舶も366メートルということで10万トン積のバラ積み船が通航可能になるということでございます。これによりまして、その下の表につけていただいております、現在のパナマ運河を通航できる船舶が一番上のパナマックス船でございまして、満載喫水で12.7メートル程度でございますが、この第3 閘門ができますと、その下のポストパナマックス船という形で、約10万トンクラスの船舶が通航できることとなります。

この我が国のバルク戦略港湾への影響ですが、パナマ運河を通航するのは米国の東岸からの輸入でございまして、一番多いのが穀物、とうもろこしでございます。したがって、この穀物船がより大型化してポストパナマックス船になってくるということになりましたら、現在整備しておりますマイナス14メートルをさらに深くしていく必要が今後出てくると思っております。ちなみに、そういうことを見越しまして、釧路港では港湾計画においてはマイナス16メートルの岸壁を計画しております。事業といたしましては、現在まだパナマックス船ということで、マイナス14メートルで事業を行っております。今後の船舶の大型化、また需要を見込んでマイナス16メートル化を検討していくことになるかと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 そのほかいかがですか。はい。

【委員】 国際バルク戦略港湾、本当に着実に取組の成果が上がっていると思っております。我が国の根幹たる資源の輸入に関して非常に大事なことだと思います。輸入貨物は今穀物、鉄鉱石、石炭ですが、この品目以上のバルク貨物に関して、これからもう少し範

困を広げていく計画はないのかというのが1つです。

それから、もう1つこれは次の港湾の中長期政策のところでもお話したほうがいいのかもかもしれませんが、バルク戦略港湾政策の中に、輸出におけるバルク戦略港湾というもの、これから考えていってもいい時期ではないかと思えます。これからだと思えますが、今の時点でそういった品目を広げていくということ、それから輸出に関してという辺りはどのようにお考えになるか、私見で結構でございます。

【産業港湾課長】 ご質問ありがとうございます。

まず、バルク戦略港湾の品目を増やすかということでございます。将来的に貨物量がまた増えてくる品目もあると思っております。将来的には検討の余地はあるかと思っております。現時点では、緊急性のあるものは今のところないかと思っております。

それから、輸出についてでございます。バルク戦略港湾は、基本的に資源・エネルギーとの輸入ということなので、輸出については今のところ考えておりません。輸出貨物につきましても、今後一層の増加を踏まえて検討はしていく必要があると思っております。

【分科会長】 はい。

【委員】 この資源・エネルギーというくくりの中で、バルクとなっていますが、バラ積み貨物が品目に結構なっていますよね。例えば、今日トヨタさんもいらっしゃいますけれども、車などでもバラ積み扱いという形の品目があって、私はそういう意味ではバルク戦略だと思っております。この資源・エネルギーというくくりの中だけでバルクを考えるのではなくて、これは別の法律がまた新たに必要ですから、もう少し大きな長期的な政策だととらえなくてはいけないと思えますが、輸出バラ積み貨物に対する戦略港湾ということも、ぜひこれからの課題として取り組んでいただきたいという意見でございます。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。検討させていただきます。

【分科会長】 よろしくお願いします。そのほかいかがですか。はい。

【委員】 4ページに整備概要がありますが、これは今も事業期間に入っているので建設中という理解でいいですか。

【産業港湾課長】 はい。

【委員】 29年度ぐらいにできあがるということで、それにあわせてこのような想定どおりのルートを通して効率的な輸送をするということですが、既にそういうような動きなど、このようにすると効率的だということなので、そういうような形で船を回してもらえるように働きかけるなど、できあがったらすぐに効率的な運用ができるような取組はされていますか。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。

5ページにありますように、12月22日にこの釧路西港開発埠頭株式会社が一体的な運営をする事業者として認定されておりますので、この会社と港湾管理者が主体となって取組を進めていくことになると思えます。それで、この特定貨物輸入拠点港湾の指定が先週なされましたので、先生ご指摘の具体的な計画については、その下にあります特定利用推進計画、これを港湾管理者と西港埠頭側が今後つくっていくことになっております。この中で今想定されております輸送ルート、船舶の調達などといったことをより具体的に書き込んでいくことになっております。現在その準備を進めているところでございます。

【委員】 計画をつくるのも大事ですが、実際の船主や荷主その辺りにも早めに働きか

けて早く動けるようにしたほうがいいと思います。

【産業港湾課長】 了解しました。ありがとうございました。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、この件はこれでよろしいですか。

それでは、次の報告に移りたいと思います。港湾の中長期政策の策定について、事務局から説明をお願いいたします。

【企画室長】 企画室長でございます。資料9でございますが、港湾の中長期政策の策定についてご報告いたします。

港湾の中長期政策と申し上げますと、我々過去、昭和60年に21世紀の港湾、それから平成7年に大交流時代を支える港湾、またそのフォローアップを2000年ぐらいにやっています。過去に大きな政策を二度ほどつくっております。それ以降、特に2000年に、21世紀に入ってから、先ほど局長のご挨拶にもありましたとおり、むしろ目先のといったら変ですが、今そこにある課題に対応するというところでございまして、例えば、バルク戦略港湾、それから国際コンテナ戦略港湾はその前のスーパー中枢港湾ですね。こういったものにしっかり取り組んできたところでございます。

他方、全省庁的な流れもありましたが、一昨年、国土のグランドデザイン2050ということで国土交通省のビジョンをつくりました。これを踏まえまして、昨年から今年にかけて、国土形成計画を改訂して、それから関連するというところで社会資本整備重点計画であったり、交通政策基本計画だったり、こういうものをつくってきました。また、我々の考えるところで、2枚目ですね、ご覧いただきます。検討の視点でございます。我が国を取り巻く状況が大きく変化してきていると思っております。アジア地域等の経済発展・交流人口増大とありますが、全部を貫く大きなテーマとしまして、こうした少子高齢化、人口減少、これは実は我が国だけではなくて世界全体の課題でもあります。こういったものが顕在化している状況の中で、経済の世界はよりフラット化している。TPPであったり、AECであったり、各FTAそれから日EU・EPA等の締結の動きなどもございます。こういったものをどのように見ていくか大きなテーマになっております。また、ICTやロボットなど技術発展がございしますが、データは21世紀の石油だという話もございします。それから、ICTやIoTは単に物流負荷の効率化だけではなくて、これから我々が生きていくための糧でもあると考えるべきだと思っております。

こういった状況を踏まえながら、これから特に2030年を1つのターゲットにおきたいと思っております。これを念頭におきまして、特にオリンピック後の10年ですね。これは非常に大きな大事な時期だと思っております。この点を念頭に置きながら新しいそういった港湾の中長期政策をつくっていったらどうかと思っております。

検討項目でここに並べています4つございますが、これだけではなくていろいろな点が出てくるかと思っております。グローバル経済、物流であったり、地域経済の活性化であったり、国土強靱化、維持管理であったり、新技術政策であったりといったものを念頭に置きながら、これから議論を深めていったらどうかと思っております。

それで、元に戻りますが、スケジュール期間でございます。28年度、次年度でございます。まず4月に第1回目の答申の諮問の立ち上げをしたいと思っております。28年度いっぱいには課題の整理、検討の方向性、当面の取組ということで、適宜、論点整理あるいは中間取りまとめをしていきたいと思っております。29年度、2年目でございます。こ

の29年度に港湾の中長期政策として取りまとめていきたいと考えております。このようなスケジュールでございまして、ご覧いただきますと、今までは7月、11月、3月というのが定例でございました。4月であったり、9月であったりこういったところでも見直させていただければと思っておりますし、トータルでも2年かけて10回程度の議論となります。これでも足りないかもしれません。その場合は適宜また皆様のご意見を聞く機会を設けるなどしながら、議論を深めていければと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 この件に関しまして、ご質問あるいはご意見でも結構ですが、いただけたらありがたいと思います。いかがですか。

はい、お願いします。

【委員】 この中長期政策、かねてからこの審議会でも長期ビジョンが必要だと話題になっていたのも、私も期待をしております。

そういう中で、足かけ3年という期間を費やすというところが、もう少しスピードアップできないのかと感じました。昨年の国土形成計画の見直しのときもそうだったのですが、これからの10年間で日本の命運を決する10年だという中で、かなり緊迫して形成計画をつくっていった経緯があります。

先ほど2020年から10年というのがまた非常に重要な時期だというお話です。ということはその前の10年が足場を固めていく重要な10年だと考えられ、この計画ももう少しスピードアップして、キャッチアップできればいいと思います。そうはいかないというところがあるかもしれませんが、少なくともその辺のスピード感はあったらというのが1つです。

それから、久々に長期計画をたてるということですが、そういうことであれば、既存の政策や法律、各省庁間の縦割りのところを外して、枠をまず取っ払って、現場としての港湾が日本の経済の中でどのようになっていかなければいけないのか視野を広くして、極力現場の声を聞きながら、現実的で既成のものにとらわれない計画をつくっていただきたいと思っております。その2点をちょっとお話したかったということです。

【分科会長】 そのほかいかがですか。はい。

【委員】 質問しにくいのですが、いろいろな事情で。お話いただいたのは非常に重要なことというのは先ほどもお話にあったと思っております。

1、2点気になることがあって、例えば、今回2ページに出ているもので6つほど論点となっています。この中でおそらく、本質的なことは何なのかということを経らないと、ベタツとした話になるのではないかという危惧はします。だから、そういう構造化するということは、まずこの議論が必要だということが1点目です。

もう1つは、15年ぐらい先のことを見越してと言っていますが、昨今非常に世界が不安定になってしまっています。いろいろなノイズが入って来過ぎて、どれが本質的な流れなのか見極めにくくなっているときに、少し前までヨーロッパも安定しているように見えたのですが、非常に不安定になってしまったりしているわけです。アメリカも同じです。そういう中で非常に不安定な要因を抱えた中で、何が本質的な流れなのかと結構覚悟して見極めて、リスク取ることにはなりますが、やらざるを得ないかというのはあります。

そういったことを考えると、日本で例えば日本の国の産業がサプライチェーンの場合、

どの位置づけを守れるのかをかなり意識しないといけないわけです。その中において、先ほどのお話にもありましたが、港湾単独で考えられることは結構限られると思います。私は別の物流大綱の委員会にかかわらせていただいたときも思いましたが、産業政策が今後どうなりそうなのかをかなり密に連携とって議論した上で、この港湾の策定をしていく必要があるかと。これはもう、要は省庁をまたいだリスクの取り方になると思います。そこから辺まで大胆に切り込まないと、要は小手先のことにまたなってしまうのではないかと危惧を持っていますので、省庁横断的な話も含めてご議論いただければと思います。

【分科会長】 そのほか。はい。

【委員】 今の委員とほぼ私も同じ考えで、今港湾に関しての長期政策というのは大事だと思いますが、港湾だけでとどまらないですし、すぐ5年先でも何が起きるのかわからない状況もあります。

まずは、アベノミクスや今の金融緩和の出口がどうなるのかをどう見極めるのか、世界経済、中国のあり方、アメリカの金利の話もありますし、そこのところをどう見るのか、なかなか難しいとは思いますが、せっかくなつくたものが何らかの方向性で役立つことが大事だと思います。もう少し大きいところから攻めていって、最終的に方向性として考えておくのが、今の時点では役立つのではないだろうかと思います。上から落とし込んでいくというようなことが大事だと思います。

あと、私の専門から言うと、財政的なところもあって、国家財政がどこまでもつのか、それはまさにアベノミクスともかかわりますが、景気ともかかわります。そういうところとの関係も見ながら決めていかなければいけないので、難しいとは思いますが、全体を見ながら価値のあるものはつくっていただければと思います。

以上です。

【分科会長】 そのほかいかがですか。ありませんか。はい。

【委員】 スケジュールに関してです。2030年の長期ビジョンということで、先ほど2020年から10年というのがとても大変だというお話もありましたが、途中で当初から中期の見直しのプログラムやそういったものも入れて考えていらっしゃるのかどうかということをお願いします。

【分科会長】 はい。

【企画室長】 もちろんですね、適宜フィードバックを政策にすることを考えております。なので、先ほどご質問にあったように、2年間かけてやるのかという話のございでしたが、その場その場で政策に反映できるような話が出てくると思います。そういったものについては必要に応じて反映させていくことはもちろん考えております。ですから、1年目でも論点整理や、中間取りまとめ、中間報告のようなものやっけていきたいと思っております。そういったものを踏まえて、次のステップにいくことではないかと思っております。

以上です。

【分科会長】 そのほかいかがですか。よろしいですか。

私はこの次の新規長期計画に、非常に大きな期待を持っております。世界経済の激変と見えますか、世界経済のレジーム自体が20世紀型から21世紀型へ大きく変わろうとしています。その中で、非常に世界経済が不安定化している、先が読みにくいというお話

がございました。この国の将来の海運のあり方、物流のあり方、経済のあり方、それを諸外国にも分かりやすい形できちんとした指針を示していく、その大きなチャンスだと思っています。

ただ、港湾計画は非常に難しく、ステークホルダーがいろいろおられる中で、そういう中でこの国土交通省が、あるときにはボス的な役割を果たさないといけないというときもあります。多くの場合はリーダーシップを発揮するという形での計画論を進めていかなないといけないと思います。

それから、ポートオーソリティなど、いろいろな形での新しい運営のあり方、そういうようなものも出てきております。今までの延長上に次の計画があるということ、その継続性も非常に重要ではありますが、それとはさらに一線を画して将来に一步出る、そういうような検討をしないといけない。

この中で、今いろいろなテーマの頭出しがございました。さらに以前から懸案になっていきます計画論のあり方、あるいはマネジメントのあり方、それもあわせて検討していただければと思います。ただ非常に難しいですね。自分の射程以外のところで、大きく世界経済が変わっていく。しかも、その変化が非常に激しい。その中でどのようにフレキシブルに分かりやすい戦略を打ち出していけるか、あるいは柔軟に臨機応変に対応していくような、そういうマネジメントのあり方を模索していく。これらを同時に模索していきたいと思います。先ほど委員からスピード感をもてとご指摘がありましたように、スピード感は重要なことです。それなりに時間をたっぷり取っておりますので、本質的なところからいろいろ議論をしまいたいと思います。

私も大分勉強しないといけないと覚悟をしております。委員の先生、皆さん方のご意見、ご知恵を借りながら、いい、すばらしい中長期計画、それを策定してまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

そのほか、全体を通して何かご質問やいろいろなご意見、ございませんか。よろしいですか。

それでは、ご質問は以上とさせていただきたいと思います。事務局においては、きょうのご意見を整理して、今後の審議につなげていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。最後に事務局から連絡事項を2つ申し上げます。

まず、次回第63回の港湾分科会につきましては、先ほどスケジュールの表も出しましたが、4月にさせていただきたく、4月25日を予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。

2点目は、いつもどおりです。非常に資料が多くなってございますので、どうぞ机に置きっぱなしにさせていただいて、事務局で郵送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とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —