

令和2年2月19日（水）

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78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78回港湾分科会議事録

1. 開催日時 令和2年2月19日(水)

開会 13時00分 閉会 15時00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. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
上村 多恵子	(一社) 京都経済同友会 常任幹事
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部 教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	フリーキャスター・千葉大学客員教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
篠原 正人	福知山公立大学 特命教授
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
中島 孝	(一社) 日本船主協会 常勤副会長

<委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社) 日本港運協会 理事

【総務課長】 それでは定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第78回港湾分科会を開催いたします。よろしくお願いいたします。

それでは、委員の出席状況をご報告いたします。本日は委員16名中、現在は9名ですが、後ほどご出席いただきますと12名の予定になっております。交通政策審議会令8条に規定されている定足数でございます過半数に達しております。

それでは議事に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 ご紹介賜りました港湾局長でございます。委員の皆様方におかれましては、ご多忙の折、ご参画を賜りましてまことにありがとうございます。

初めに、新型コロナウイルス感染症の関係でございますが、現在、ダイヤモンドプリンセス号におきまして、本日より乗客の下船オペレーションが本格的に始まっているところでございます。私共国土交通省といたしましても関係機関と連携をして、必要な水際対策に取り組んでいるところでございます。まずは1日も早く国民の皆様の安心を確保できるように、引き続き全力で取り組んでまいりたいと思っております。

さて、本日の本港湾分科会でございますが、昨年11月の港湾法の改正に伴う洋上風力発電にかかわる港湾の基本方針の変更と、加えまして港湾計画の改訂を2件、一部変更6件につきまして、ご審議をお願いしたいと考えております。その他、PORT2030の一つの取り組みの中に含まれている「サイバーポート」につきましても報告も、させていただければと思います。

午後3時までということで限られた時間ではございますが、委員の皆様のご活発なご審議・ご議論をお願いできればと思います。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

それでは以降の進行は、分科会長にお願いいたします。分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 本日は審議事項2件、報告事項1件を予定しております。それでは早速ですが、議事に入ります。

まず「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」答申案について、事務局から説明をお願いいたします。

【説明者】 海洋・環境課海洋利用開発室長でございます。それでは、資料1におきまし

て基本方針の答申案について説明をさせていただきます。

資料1、1ページをご覧ください。まず各国のCO₂削減目標について、パリ協定に提出されておりますものを書いてございます。日本におきましては、2030年度までに2013年度比で26%の削減という目標が提出されてございます。これに整合する形で、再生可能エネルギーの導入などの目標が決まっております。

2ページをご覧ください。その再生可能エネルギーの発電比率、現状の比較でございます。日本は棒グラフの1番右側でございますが、2017年において再生可能エネルギーの導入比率16.1%と、欧米の主要各国と比べますとやや低い現状になっているということでございます。さらにその一番右側の棒グラフをご覧くださいますと、風力発電はわずか0.6%というのが現状でございます。

3ページをご覧ください。その風力発電の中でも洋上風力発電につきまして、導入実績を比較したものでございます。日本につきましては、わずか2万キロワットということで、欧州各国と比べますと、大きく差がついてしまっているというのが現状でございます。

4ページをご覧ください。再生可能エネルギーの導入目標、いわゆるエネルギーミックスでございます。棒グラフの3本の中の一番右が2030年度の目標値でございます。一番上の緑色のところが再生可能エネルギー、目標として22から24%程度、中でも風力発電は1.7%程度というのが目標として掲げられてございます。数字で見ますと右側の表にございますとおり、風力につきましては、陸上と洋上を合わせて現状で360万キロワットの導入水準。これを2030年度には、1,000万キロワットの導入を目指すという目標が掲げられているところでございます。

5ページをご覧ください。欧州におきます洋上風力発電技術の発達として、洋上風力発電施設が大型化してきているということでございます。現在は主に8メガワット前後の機材が主流となっております。一番右側にありますとおり、ブレードの回転直径で160メートル程度。海面からブレードの先端までは200メートルに達すると、高層ビルにも達するというような高さ、大きい機材が既に欧州では主流となってきてございます。

6ページをご覧ください。我が国の洋上風力発電産業の育成についてでございます。洋上風力発電導入後、計画的・継続的に進めることによりまして、地域における産業振興が期待されます。再エネ海域利用法の基本方針におきましても、洋上風力産業の健全な発展を図る必要があるというふうに記載をしております。下にありますとおり、日本風力発電協会の試算によりますと、風力発電の波及効果、雇用創出効果は大変大きいということでござい

す。直接投資で5～6兆円。経済波及効果で13～15兆円。雇用創出効果として8～9万人程度と、大変大きな効果が見込まれるということでございます。

7ページをご覧ください。我が国の企業におきましても、洋上風力発電事業を見据えた具体的な動きが出てきてございます。幾つか紹介をいたします。

まず左側でございますけれども、これはSEP船の建造でございます。写真にありますように洋上風力発電の据付にはこういった専用のSEP船、海底に足をつけて施工する船が必要でございます。国内では現在、一番上にあります五洋建設の船1隻が完成しておりますが、現在建造中あるいは計画中的ものを合わせて5隻の船が今後できてくることが見込まれるということで、こういった動きが一つございます。

それから右側が部品メーカー、部材メーカーの動向でございます。安川電機は九州にございますけれども、部品メーカー、これはフィンランドの会社ですが、これを買収いたしまして、お互いに補完関係にあるということで発電機やコンバーターを手がけています。それから世界2位の風車の基礎をつくっておりますオランダのSif社という会社は、日本で現在、設備投資をするための場所を探しているといった新聞報道もされているところでございます。

8ページをご覧ください。政府の方針などにおきまして、この洋上風力発電の推進につきましては、さまざま位置づけられてございます。中でも赤い字で書いてあるところ、これは基地港湾に関する記述でございます。例えば、一番上のエネルギー基本計画では基地港湾への対応。それから成長戦略のフォローアップでは、洋上風力発電に不可欠な基地港に関する新たな制度の創設などといったように、洋上風力発電の施工に必要な基地港湾に関しても、政府の方針に位置づけられてきてございます。

こういった中で、2月14日に施行されました改正港湾法におきまして、基地港湾制度が創設されました。9ページ、10ページで、その制度の紹介をしてございます。

まず9ページが背景でございます。左上の図にございますように港湾区域の中、それから一般海域におきまして、既に占用公募の制度が創設をされてございます。特に一般海域で洋上風力発電を実施する場合には、赤点線で囲っておりますけれども、いわゆる促進区域を指定して、その中で事業者を公募するといった手続が定められてございます。この促進区域の指定に向けて、現在、右側の日本地図にありますとおり、既に一定の準備段階に進んでいる区域、11区域を整備してございます。

中でも星のついてあります4区域につきましては有望な区域といたしまして、地元で協

議会を開催し、促進区域の指定に向けて議論を行っているところでございます。中でも長崎県の五島市沖につきましては、既に協議会の意見がまとまりまして、昨年末、12月27日に促進区域を指定したところでございます。

下の棒グラフをご覧ください。これは一般海域におきまして環境アセスメントを事業者がみずから実施をしておりますが、その開始時期ごとに件数を並べたものでございます。ここ2～3年で、環境アセスメントの開始が急増しているという状況が見てとれるかと思えます。

10ページをご覧ください。基地港湾制度の概要でございます。左上の写真でございますとおり、この基地港湾におきましては、こういった洋上風力発電の重厚長大な資機材を取り扱うということになりますので、それが可能な耐荷重や広さを備えた埠頭が必要でございます。さらに一番下の複数事業者による埠頭利用のイメージでございますけれども、広域に展開をいたしまして、かつ産業時期の異なる複数の発電事業者間の利用調整といったことも必要でございます。このため国が基地港湾を指定いたしまして、当該基地港湾の特定の埠頭を構成する行政財産について、国から再エネ海域利用法に基づく選定事業者等に対し、長期安定的に貸し付ける制度を創設したところでございます。

11ページをご覧ください。基本方針の見直しの必要性でございます。基本方針につきましては、国の港湾行政の指針、また港湾管理者が個別の港湾計画を策定する場合の指針といたしまして、国土交通大臣が定めるものでございます。最近では、令和元年6月に基本方針を見直したところでございますが、今般の港湾法の改正によりまして、基地港湾を指定する制度が新たに創設されたということでございますので、この直轄岸壁について国が発電事業者に対して直接貸し付けることが可能となり、また、基地港湾における複数の事業者の利用調整を国が新たに行うこととなってございます。こういった法改正の内容を踏まえまして、発電事業者による長期的かつ安定的な利用の確保及び災害等の事由に伴う利用のあり方等を、基本方針の変更によって明示するものでございます。

12ページをご覧ください。ここから基本方針の変更内容の説明でございます。右側に現行の基本方針。それから左側に基本方針の変更案ということで並べて書いてございます。まずI章の部分につきましては、用語の適正化を図るものでございます。左側の変更案のところ、海洋再生可能エネルギー、「海洋」と下線が引いてあります。それから、洋上風力発電設備の設置及び維持管理と、「設置」のところにも下線が引いてありますが、用語の適正化を図る変更でございます。

13ページをご覧ください。Ⅱ章の1の部分でございますが、現行の基本方針の一番下のポツのところですが、促進区域の指定と、それから基地港湾と同じところに書いておりましたけれども、今般、港湾法が改正されると、港湾制度ができたということを受けまして、左側の変更案につきましては一番下のところ、基地港湾の指定及び機能の強化というところにつきまして、新たなポツを設けて1つ文章として書いてございます。

14ページをご覧ください。Ⅴ章の2、官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項でございます。こちらにおきましては、現行の基本方針ではバルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾、それからクルーズ船の受け入れ拠点となる港湾ということで記載されておりましたが、ここに新たに(3)といたしまして、海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾という記述を設けるものでございます。こちらにつきましては、読み上げさせていただきます。

まず最初に趣旨を書いております。海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業の連携による港湾の効果的な利用を推進する。特に洋上風力発電は、地球温暖化対策に有効であり、大規模な開発により経済性の確保が可能で、関連産業の育成や波及効果も期待される。洋上風力発電の導入促進のためには、事業の予見可能性を高める必要があることに鑑み、国及び港湾管理者は、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭において、発電事業者による発電設備の設置から撤去に至るまでの長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。

次に施策を書いております。このような取り組みを行う港湾を海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（以下「基地港湾」という。）として指定する。基地港湾において、国及び当該港湾の港湾管理者は、埠頭の長期貸付けを行う。貸付けにあたり、国は、当該埠頭の貸付けを受ける2以上の発電事業者間の適切な利用調整を行う。当該埠頭については、国、港湾管理者及び発電事業者が連携して、災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する。

最後に配慮事項を書いております。なお、このような基地港湾の埠頭については、最大30年間にわたり発電事業者に貸し付けることができることから、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾の開発、利用及び保全に係る長期的な展望との調和を図る必要がある。また、国、港湾管理者及び発電事業者は、地域との共生や地域経済への波及の観点に配慮する必要がある。以上、追加をしたいということでございます。

それから15ページをご覧ください。パブリックコメントにおきまして、基本方針に対す

る意見をいただいたものでございます。

一番上の1つ目ですが、この基地港湾において公共的な利用は考慮されないのかというご意見でございます。基地港湾の埠頭につきましては、複数の事業者が利用し、災害時など公益上の特別の必要がある場合には第三者に使用を認めるなど、公共性・公益性を有するものでございます。

それから2つ目のご意見といたしましては、洋上風力発電関連産業の育成にも効果が大きいと思うが、そのような特性について充実させてはどうかということで、こちらはご意見を踏まえまして、本文を修正させていただいてございます。

それから3つ目のご意見。安全等に問題が出るような形での運用が行われないう、注意すべきであるというご意見でございます。洋上風力発電設備につきましては、電気事業法、港湾法に基づく技術基準の法令要求事項を満たす必要がございまして、構造上安全であることを確保するということになってございます。

最後、16ページをご覧ください。基地港湾の指定のスケジュールでございます。再エネ海域利用法を上段に、それから改正港湾法を下段に書いてございます。並行して進めているところでございます。まず上段の再エネ海域利用法におきまして、真ん中あたりにありますけれども、現在、促進区域の指定に向けて地元で協議会を開催してございます。特に長崎県の五島市沖につきましては、既に促進区域が指定されてございます。この促進区域が指定された区域につきましては、その右側にあります緑色で着色をしたエリア、これは公募のプロセスでございますが、こちらに入ってまいります。その公募をするに当たって、まず最初に経産大臣・国交大臣が公募占用指針を公示いたします。この公募占用指針の中に具体的に利用できる港湾、いわゆる基地港湾を記載するということが必要でございます。したがってこの公募占用指針の公示までに、下の改正港湾法のところから矢印が出ておりますが、いわゆる基地港湾を指定するということを検討してございます。現在、この基地港湾の指定に当たって必要な事項、現在、ご説明をしております港湾の基本方針の変更、それからこの後、説明がありますが、港湾計画の変更といった手続を並行して進めているということでございます。

説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それではただいま、ご説明がありました基本方針の答申案について、ご意見・ご質問がありましたら、よろしくお願ひします。

【委員】 前回は申し上げましたように、海洋再生可能エネルギーの発電の整備というの

は、私は大賛成で大いに進めていただきたいと思います。経済産業的にも非常に波及効果が大きく、海事産業としましても、熟練労働が必要であったり、技術が必要であったり、港湾に多くの雇用を創出するということが非常に結構なことだと思います。

質問ですが、どうしてこのように欧州に遅れたのでしょうかね。こんないいものであるということは、もちろん10年も前からわかっていたはずですが。このように遅れたのは、例えば、日本は発電については原子力一辺倒で推進をしてきたという事情であったり、いろいろあるのではないかと思います。港湾局として、ざっくばらんにどういう事情があったのか、ご説明願えませんでしょうか。

【説明者】 ご質問ありがとうございます。日本でこれまで洋上風力発電が普及してこなかった理由として、幾つかあると考えてございます。大きいものとしたしましては、まずは海域の占有に係る統一的なルールというものがなかったということが大きいのではないかと考えてございます。これにつきましては、再エネ海域利用法を受けまして統一的なルールというのができたことによりまして、今後は事業の予見性が高まってまいるものと考えてございます。

それからあとは、先行利用者と調整するための枠組みというのが不明確であったというのも、一つ大きな理由ではないかと考えてございます。こちらにつきましても、再エネ海域利用法におきまして協議会の場を設けられることになりまして、その場で先行利用者と調整ができるという仕組みができたということ。

それからもう一つ、基地となる港湾が必要ということでございましたが、これは今回、港湾法の改正によりまして基地港湾制度が創設されたということで、なかなか普及しなかった理由というのは大きく幾つかございますけれども、それにつきましては近年制度化が図られていってございまして、今後の普及に向けてはずみがつくものと考えてございます。

【委員】 意見を一言述べさせていただきます。そういうことはヨーロッパでも随分昔からわかっていたことで、それで努力を重ねた結果が、今このような差になってあらわれていると思いますよ。それは、やはり国土交通省が日本の港湾は将来的にこのようなものにするんだというビジョンを自ら持たれて、各港、応募してきて下さいじゃなくて、大きなビジョンに向かって、是々非々で計画を立てていかれるという必要があるんじゃないでしょうか。

以上です。

【分科会長】 そのほか、はい。

【委員】 どうも。私は前も言ったと思うんですけど、基本的に極めて心配性な人なので、

もう何度もだから同じことを言うと思われるかもしれませんが。やられるのは結構な話だと思いますよ、一応。前から申し上げているので、やっぱり今回も特に説明がなかったんですけど、部品のリードタイムの問題は解決しそうですね、ということです。それは解決するんですよねという、こういう理解でいいですか。

【説明者】 ありがとうございます。現状で言いますと、洋上風力発電の風車そのものにつきましては、日本国内では製造していないという状況でございます。ただ一方で使われている部品につきましては、かなり日本の物もございます。さらに今後、洋上風力発電事業が増えていくことによりましてマーケットが広がって、日本の国内産業も育成をしていくといった視点も含めながら、取り組んでまいりたいと考えているところです。

【委員】 それは前も同じことを聞いたので、別にいいですよ。そういうお答えで、多分それしかないと思うのでいいんですけど、当座、これはメンテナンスとか、あるいは日本の場合はとんでもない台風とか来るので、それは当然おわかりですよっていう。ぶっ壊れるのは、これは前提ですよっていう。私は、一方でMROとか一応いろいろやったりしているので、基本的に壊れることを前提でみんなは物を考えるわけですよ。そこをやっぱり引ききみに見たってやっぱりそのリスクはかなり大きいので、今のはもうリードタイムは60日だったっけな。それぐらいかかるやつがあるってというのは、たしかどこかのレポートで出ていたと思いますけど、要はこれを港湾局は頑張ってやりますってやったけど、一旦壊れてしまって、部品が、それも何発も要るやつがもう60日以上かかってしか輸送できひんようになったらこれはどうなるんだっていう話になるので、そこら辺はやっぱりかなりだから慎重に、要はサプライチェーンを考えてやっていただきたいんですよ、これをやる限りは。ほんとうにしつこくて申しわけないんですけど、これは私は極めて心配性なので、やる限りはやってくださいということです。

以上です。

【分科会長】 そのほか、ありますか。はい、どうぞ。

【委員】 開発に関する基本方針そのものはこれで賛成なんですけれども、ちょっとそれに関連することを1つお聞きしたいと思います。ほんとうにこの洋上風力は経済波及効果も大きく、かなり先行して企業が動き出しているという、資料もいただきました。SEP船の造船動向というのも、かなり先行投資されているんだろうとは思いますが、例えば、さきほど長期貸し付けのお話が出てきましたけれども、長期貸し付けは国と港湾管理者には、これから育てていくためのいろんな長期的な貸し付けだとか制度があるのですが、民

間にも、例えば経済波及効果の裾野を広げていくための政策として、あわせて考えていらっしやるのかというのをお聞きしたい。

それから、かなりこれは大きな投資だと思うのですが、これだけの投資に見合うだけのプロジェクトが進んでいけばいいですけれども、これは全部、自家用という形でつくられていて、例えばそれぞれっていうのは、これは自己所有して貸し出すみたいなことなんですか。どういうふうに、船自体は日本にまだ数少ないと思いますので、どのように使用されていくのかとか、ご存じであれば教えてほしいと思います。

【説明者】 ありがとうございます。まず最初の民間企業への裨益ということでございますが、先ほど申し上げましたとおり、洋上風力発電を推進することによりまして関連産業を育成していくという視点を持って経済産業省とも連携をして、今後、取り組んでまいりたいと考えてございます。

それからSEP船につきまして、現在、1社で建造されている場合はその1社が所有をいたしますが、複数社で建造している場合は、複数社で所有会社のようなものをつくって保有をするというのが一般的と聞いております。さらに使う場合は、もちろん自ら施工する工事にも使うわけですが、他社の工事に対しましても、リースのような形で使わせることも可能と検討しているというふうに聞いてございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 どうもありがとうございます。ようやくここまで来たなという感じで、さっき委員からお叱りもあったけど、とにかくここまで来たんだから大いに元気にやってもらいたいと思いますね。もちろんさっき委員からもあったように、安全については重々ご確認されているとは思いますが。それでちょっと、今後のことについてということなので、これ自身はこれでいいんですけどね。まだこういう姿になる前に、この港湾局内にワーキングだか小委員会だか忘れたけどそんなものをつくりましてね、いろいろ検討したんですよ。

そのときにつくづくわかったのが、港湾区域っていうのは空間管理制度がしっかりできているんだけど、港湾区域以外のところの空間を管理するっていうのは、一体誰が何をやってどうするんだっていうのが、非常に統合的な制度がないっていうことがよくわかりましたよね。

今回はこういう格好で、一般海域の利用をやるんですけどね。けどこれだけに限らず、

いろいろなことがこれからも洋上風力に限らずやっていく可能性があるので、下を掘って何かやるだとか。そうすると、イギリスやオランダなんか、そのときに比較対象国で随分勉強されたけども、非常に幅広いエリアをやっていくと。そうするとこれをきっかけにして、今後、海上のあるいは海底も含めた空間管理の制度っていうのは、どういうふうなものであるべきかと。もちろんそれは港湾の仕事オンリーとはならないのですが、最も海の上の空間管理をきちんと制度的につくってきたのは港湾なんでね。それを類推しながら、これからどうあるべきかというのを全政府的に検討を続けていくということを要望としてお願いしたいと思います。

以上です。

【分科会長】 じゃあ、委員。

【委員】 ご説明ありがとうございました。もう近い将来に港の景色が変わるのだということを考えました。一般の方にとっても、港というところが今までのイメージではなくて、風車が海に壮観に並んでいたりとか、基地港になった場合には産業として部品を組み立てる工場が建ったりとか、雇用が生まれたりとかそういう変化に対する、まずご理解を国民の皆さんに持っていただくということが、一つ大事だと感じました。

次が、委員がおっしゃるように、世界的ではこの10年で風車の設備容量はもう10倍にもなっていますし、原子力発電を超えているぐらいの勢いでやっているわけです。こうして、日本がこれから洋上風力にどんどん注力していくという中で、欧州から黒船じゃないんですけども、どんどんとそういった企業がまさに入り始めているという中で、やはり日本でやるのであれば、日本で人材育成をすとか、欧州の技術を取り込むとか、もう少し前向きに積極的に参画していかなければならない。委員もおっしゃったようにリスクもきちんと書き出して、それを避けるためにどういうふうに国として対応していくのかということも明確にしていく必要があるとおもいます。

それから最後に、秋田の方々是非常に風力発電に積極的なのですが、地銀の方に会っても、あるいは電力会社の方に会っても、非常に地域活性化に向けて夢が膨らむ話をよく聞きますので、そういう地域創生の一つの材料になることは間違いないですので、うまくその兼ね合いをとりながら、いろんなリスクを排除しつつ、せつかくここまで来たのですから成功させるように願っております。

以上でございます。

【分科会長】 ほかにありますか。はい。

【委員】 これは公募をするんですよね、事業者の。それで選定をするわけでしょうが、国内の事業者に限って公募をするんですか。例えば、海外の企業と組んで公募に応じるとか、あるいは特定の国の息のかかった事業者が手を挙げるとか、そういうところは想定はしているのでしょうか。規制は何かあるのですか。国内の事業者からぼんぼん手が挙がってやろうということになればそういうものは必要ないんでしょうけど。その辺の今後の見通しですね。どの程度、公募が出てくるのか。その場合に海外絡みの案件については、どう対応しようとしているのか。これは、法律上は何か書かれているのでしょうか。教えてください。

【説明者】 ありがとうございます。法律上、何か書かれているということはございませんが、公募に当たって、国内事業者に限定するという考えは今のところはございません。

海外の事業者につきましても、進んでいる海外のノウハウを取り入れるということは重要でございますので、そこは特段限定するということは、現在は考えていないということでございます。

【委員】 全体の公募の数は、どう見通されているんですか。

【説明者】 こればかりは公募してみないとわからない部分はございますが、先ほどの資料の中にもございましたが、事業者さんがみずから環境アセスメントを行っている例が多いのですが、このトータル数がどんどん増えていってございますので、かなり関心を持っている事業者さんが増えているということは間違いないのではないかと思います。

【分科会長】 はい。もうご質問・ご意見、よろしゅうございますか。それじゃあちよつと事務局のほうから、いろいろご意見をいただきましたけれども、どこか答えいただけますか。

【港湾局長】 港湾局長でございます。大変貴重なご意見を賜りましてありがとうございます。なかなか明確な答えになるかわかりませんが、風力発電事業ということにつきまして、これは政府を挙げて促進していこうということになっております。もちろんその中で、さまざまなリスクというのはあると思っております。そのリスクをどうやって軽減していくか。これは経済産業省とか私どもも含めまして、また協議会等の意見も踏まえながら、よくよく拝聴して、どのようにそのリスクを軽減していくかということについては取り組んでまいりたいと思っております。特に先ほどサプライチェーンの問題でありますとか、安全性の問題でありますとか、あるいは産業育成という面でビジョンを示すことありますとか、そういったさまざまな課題については、私どもも認識はしているところでございます。したがって、これからということになりますけれども、公募占用指針とか公募占用計画等々をこ

れから我々が公示したり、または提出していただくということになるわけですが、そのあたりまでに、また今までいただいたご意見も拝聴しながら、どのようにより風力発電事業を安全・安心に導入できるか、地域との共生のもとに、どのように促進することができるかということは、引き続き私どもも検討をさせていただければと思います。今、いろんな産業関係の面でも経済産業省さんとも密接に連携しておりますので、また、さまざまなご意見を賜ればありがたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 いろいろとご意見をありがとうございました。マーケットが過熱しているところもあります。我が国としてもグローバルな環境の中でリスクマネジメント等に対応していかなければならない。この点、緊張感をもって前に進めていかないとだめだと思っております。今日もいろいろご意見を賜りまして、ほんとうにどうもありがとうございました。

この基本方針に関しましては、ご反対の意見はなかったかと思っておりますけれども、もう一度、最終的に見直しまして、ご意見を反映できるかどうかも含めて分科会長に一任とさせていただきます。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、そのように進めてまいりたいと思います。

そのほか、事務局から何かこの件で連絡事項がありましたら、よろしゅうございますか。

【説明者】 本日は、ご審議いただきましてありがとうございました。基本方針につきましては、小林分科会長がおっしゃったとおり、分科会長一任ということで進めさせていただきます。ありがとうございました。

【分科会長】 それでは、次に港湾計画変更の審議に移ります。議事次第にありますように、港湾計画の改訂は能代港、酒田港の2港、港湾計画の一部変更が秋田港、鹿島港、北九州港、大阪港、和歌山下津港、長崎港の6港でございます。

それでは初めに、海洋再生可能エネルギーに関連する4港について説明いただき、まとめて審議させ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します。

【説明者】 計画課港湾計画審査官でございます。資料のほうは、資料2-1というものをおめくりいただければと思います。

先ほど、基本方針におきまして、再生可能エネルギーに関する追記に関してご説明させて

いただきました。今回は一部変更あるいは改訂する港湾計画に、拠点港湾の指定の要件の1つともなります、海洋再生エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域を位置づける港湾について、ご説明したいと思います。

一般海域においては、洋上風力発電を建設するに当たりましては、基本方針でも言及しておりますように、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重あるいは広さを備えた埠頭の長期的かつ安定的な利用の確保を図るという必要がございます。そういう長期に占有して利用するということを想定しまして、ほかの港湾機能との調和あるいは港湾利用者との調整などを行い事業の予見性を高めるということからも、先ほど申しました設置及び維持管理の拠点を形成する区域を計画に位置づけるということとしてございます。具体的には1ページ目の下のところの右に絵がございますけれども、緑色の線で洋上風力発電設備の機材を取り扱う範囲を囲むということになります。左側が計画書に書く記載の例になります。

次のページをめくっていただきますと、ではこの緑色で囲む範囲というものの利用方法を説明したいと思います。ヨーロッパにおける風車の大型化でございますとか、現在、日本国内において環境アセスを実施しているような案件等を踏まえまして、これから部材の運搬に利用される船舶というのは、3万トン級であるということが想定されることから、岸壁の延長に関しましては水深が12メートル、延長が230メートル程度であるというのを一つの目安にしているところでございます。

また一旦、次のページ、3ページをおめくりいただければと思いますが、この緑色の範囲の中で、どのようなオペレーションを行っているかということでございます。岸壁の背後では、部材の荷役あるいは荷さばき、一時保管というのが行われるわけでございます。ここに1ポツで一時保管とございますが、保管されたタワーの部品につきましては、大体一般的に3分割で運ばれてきますけれども、それを縦に組み立てるとというのが2ポツのところの写真でございます。組み立て上がりましたら、岸壁際に並べられまして、そこにSEP船が着岸し、そのSEP船に、必要なタワーあるいはブレードあるいはナセルというようなものを積んで、洋上風力を設置する海域に運んで行って設置すると。設置して終わりましたら、またそのSEP船は戻ってきますので、戻ってくるタイミングでは、次に搬出するタワーが組み立てられているというようなローテーションが行われることになります。

そのため先ほどの、一旦、2ページ目に戻っていただきますと、左側に平面の絵がございますけれども、このローテーションを行うに当たっては、これもヨーロッパの事例も参考に

してございますが、大体8から9ヘクタール程度の土地があれば可能だということで、1つの目安として、それぐらいの面積を考えているところでございます。

では、今のご説明したものを今回の計画の改訂、あるいは一部変更される港に当てはめたものというのが4ページになります。能代、秋田、鹿島、北九州の4港でございます。それぞれ岸壁の諸元は水深が12メートル、延長が230メートル以上というものが、計画上、位置づけられておりまして、対象面積も8ヘクタール程度は位置づけられているところでございます。なお、鹿島港につきましては、現在ほかの港に比べまして海域等を踏まえますと、設置基数というのがやや少なくなるというようなことが考えられることから、この5ヘクタールという中で今回のオペレーションが可能であるということから、5ヘクタールというのを位置づけているところでございます。

最後のページになります。今、お話をしました能代港、秋田港、鹿島港、北九州港と、先ほど基本方針のところではございました11区域の一定の準備段階に進んでいる区域というのを、同じ地図上に落としたものを参考に添付させていただいているところでございます。

以上で、ご説明のほうは終了したいと思います。

【分科会長】 ただいま、ご説明がありました港湾計画の変更内容について、ご質問がありましたらよろしく願いいたします。よろしいですか。

それでは、特にご質問・ご意見がございませんようですので、まずは一部変更案件の答申案についてお諮りしたいと思います。

答申、秋田港。国土交通大臣に提出された秋田港の港湾計画については適当である。鹿島港。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。北九州港。国土交通大臣に提出された北九州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でしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それではご異議がないようですので、答申案のとおり報告をさせていただきたいと思っております。

それでは、海洋再生可能エネルギーに関連する港湾計画の一部変更の審議は、これで終了します。

それでは次に、能代港の港湾計画改訂の審議に移ります。なお本日は、東北地方整備局港湾空港部長と能代港の港湾管理者である秋田県港湾技監に出席をいただいておりますので、お席のほうへお座りください。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【説明者】 それでは、能代港の紹介と港湾計画の改訂内容について、港湾管理者より説明をいただきます。

【港湾管理者】 よろしくをお願いいたします。私のほうから、能代港の港湾計画の改訂についてご説明させていただきます。

この資料の1ページ目の上にありますとおり、前回改訂は1992年、今回の改訂は2020年ということで、約28年ぶりの改訂ということになります。

秋田県には重要港湾が3つございまして、北から能代港、船川港、秋田港とございます。それぞれの特徴・役割を申し上げますと、能代港は県のエネルギー拠点、リサイクルポートの役割。船川港は、国家石油備蓄基地がございまして。秋田港は定期航路としてコンテナ航路、フェリー、さらにはクルーズの受け入れ拠点ということで、東北で1、2を争うクルーズ拠点に秋田港はなっております。

では、能代港につきましてエネルギー拠点の内容を、2ページ目でご説明させていただきます。能代港には、既に能代火力発電所、石炭火力でございまして2基立地しておりまして、3号機が今年、間もなく来月に運転開始する予定で石炭火力の一大拠点です。さらには右側の図面にありますように、多くの一般海域、港湾区域内も含めてですけれども洋上風力の有望な区域ということで、今、協議会等も含めて検討がなされているところでございます。なお、陸上の風車につきましても、秋田県は既に導入量は日本一でございまして、2019年時点です。さらには今回、洋上風力という形でさらに伸ばしていくという形になってございます。

3ページ目でございますが、そういった洋上風力以外にも、一般の産業・物流面の能代港の役割を説明させていただきます。やはり北国、雪国でございまして、能代港から原塩が輸入されて、それを融雪剤という形で加工いたしまして、それを高速道路、一般道路の凍結防止剤として使用したりしております。また、能代火力発電所がございまして、石炭以外にも原料といたしまして石灰石を輸入したり、さらには石炭を燃やした後に出てくる石炭灰をセメント材料として輸出しているところでございます。さらには今後、自治体、商工団体あるいは発電事業者等から構成されております、能代洋上風力発電拠点化期成同盟会、これは我が国初の洋上風力のための期成同盟会でございますが、それが結成されて、この同盟会をもとに関連産業の誘致等の部材工場などの進出を期待しているところでございます。

したがって4ページ目でございますが、将来像といたしましては、県北部の地域の産

業の持続的発展を支え、再生可能エネルギーの拠点として成長する能代港という将来像を描きながら、それぞれの4本の基本方針をもとに新しい計画を立てました。

具体的な内容でございますが、5ページ目でございます。先ほど、お話のございました洋上風車の組み立て拠点の形成でございますが、この絵で申し上げますと、右側が洋上風力発電拠点の形成ということで、7.5メートル岸壁の当初の計画を12メートルの岸壁に変更いたします。それに伴いまして、その背後の用地造成でございますが、これは20ヘクタール程度を想定しているところでございます。当初計画しておりました耐震強化岸壁もこの下の部分になりますこちらに変更いたしまして、さらには、これは地図でいいますと右側が北になるんですけれども、東西を分割しております小型船だまりなんですけれども、これは主に漁船等がとまっているところなんですけれども、そこを用地造成いたしまして、能代港一体となって利活用できるような形に変更していきたいと思っております。

あと、再生可能エネルギーを利活用する区域ということで、緑点線で囲っているところでございますが、これが港内の風車の計画でございまして、令和4年度の運転を目指して令和2年3月、まさに今年の3月から工事を開始するということでございます。

最後に6ページ目でございます。地方港湾審議会、今年の令和2年1月23日にございました議論の地元の内容をお話しさせていただきたいと思っております。

ご意見といたしましては、洋上風力発電の拠点を形成する効果というものは、どのようなものなのかというふうなご質問がございました。風況等につきましては、秋田がすごく適切な場所だというふうなことは皆様にご理解いただいているんですけれども、さらにはその効果といたしまして、やはりこの導入促進によって風車の関連産業の立地、あるいは風車の関連部品の県内企業からの調達、メンテナンス産業の育成・創出と。これはヨーロッパも同様なんですけれども、そういった形で秋田県全体の発展に寄与するものというふうにご期待しておるところでございます。

また2つ目ですけれども、船舶係留の考え方でございますが、これから洋上風車の事業に伴って、一般貨物も含めて作業船など多くの船舶の増加が想定されているんですけれども、それをうまく係留できるのかというふうなお話でございました。現在、能代港に係留されている作業船につきましては、引き続き利用できるように小型船だまりの計画であるとか、さらには既存岸壁を物資補給岸壁というふうにご位置づけている施設もございますので、そういった規模や配置において適切に考えていきたいと考えているところでございます。さらには、洋上風車建設ですけれども、今後、一般洋上の風車の建設が始まりますと、複数事業

者の数多くの船舶の利用というものが出てくると思いますので、我々、港湾管理者といたしまして、秋田県が管理している能代港だけじゃなくて、秋田港、船川港、この3つの港をしっかりと連携して活用するなどを考えていきたいというふうに申し上げております。

一番最後の下の段でございますが、地元の期待ということで、能代港の期待について書いてございます。平成30年度から、これは能代市だけの話ではないんですけれども、秋田県県北地域というのですが、県北地域全体といたしまして能代港ビジョンということで、能代港の活用を掲げてございます。先ほども申し上げましたとおり、我が国初の洋上風力発電拠点化期成同盟会を立ち上げまして、活動が展開されておりました、今後も地域一丸となって取り組んでまいりたいと思っておりますのでございます。

能代港の港湾計画の改訂につきましては、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【説明者】 あと補足です。7ページ目でございます。以上、ご説明を差し上げましたけれども、最後に洋上風力に関しまして、先行事例であるデンマークのエスビアウ港というところの成り立ちというかを、若干ご説明させていただきたいと思っております。

エスビアウ港は、当初は漁港として整備されておりました、今、この地域一帯は洋上風力発電の拠点ということになってございます。海上への発電設備を積み出す拠点のみならず、発電設備の部品工場ですとか、メンテナンスの拠点というふうになってきていて、今、ここ一帯で雇用が4,000人程度あるというようなお話は聞いているところでございます。真ん中の右の地図がございまして、ここに緑で囲んでいるところがございまして。これは我々が、今回、新しく設けました区域と同類の位置であるというふうにご理解いただければと思います。若干、こちらは面積が大きくございます。バース自体が8バースあって、背後は64ヘクタールということでございますので、1バースあたりだと大体8ヘクタールぐらいという規模感は一緒かなと思っております。

それと洋上風力は建設だけではなくて、右下にありますように年に1回の定期点検でございまして、数年ごとに大小さまざまな部品の交換というのも当然必要になってまいります。そうした中、左下の枠囲みの中でございますけれども、今年に入りまして風力発電の会社様と、あと地元の建設会社様がメンテナンスをする会社というのを能代市に設立しました。今後のことを見据えて、もう先行的に立ち上げたというようなことでございます。港湾は地域の活力を支えて、個性ある地域づくりを支える空間でございますし、それを産業空間として新たなニーズに対応したような形に、今回は港湾計画のほうを能代港が改訂して

きたというふうに思っているところがございます。

以上で、説明を終了したいと思います。

【分科会長】 それでは、ご質問等がございましたら、よろしくお願ひいたします。

【委員】 ありがとうございます。地域で頑張つてこの産業を生かしていこうとしておられることを、大変力強く頼もしく思いました。

以前に私はブレーマーハーフェンの見学に行ったことがございまして、そのときに受けた印象でお話させていただきます。今のご説明は、わりあいに産業とか地域経済ということに重点が置かれていたかと思ひます。ブレーマーハーフェンの場合は、単にその周辺地域に限定した産業の拠点となっているにとどまらず、そこにある大学も含めて洋上風力の経済性ですとか、あるいは環境影響評価とかといったような、より広い分野に波及するような研究拠点到まで発展している印象がございました。確かに洋上風力は欧州のほうが発展はしていますけれども、日本には日本の風況があり、日本の海の特性もあると思ひます。これから日本全国で風況がよいところにこの種の施設を建てていくときに、日本ならではの環境や事情もあると思ひますので、いろいろな面からの研究、開発、あるいはアプローチというものがなくなっていくと考へます。ぜひ、そういう視点から、研究開発、あるいは様々な面からの評価というような、産学官の協力も含めて地域で推進していただき、日本独自のあるいは日本の特性を生かした産業や研究の振興の推進を目指して頑張つていただければ、大変ありがたいと思ひます。

以上でございます。

【港湾管理者】 ありがとうございます。まさに今おっしゃつた視点なんですけれども、先ほど申し上げましたとおり、既に秋田では陸上風車もたくさん建つているということもありまして、もう既に平成28年度からメンテナンス人材育成プログラムというふうな形で県内の大学、産業育成センター、専門学校、発電事業者と人材育成プロジェクトチームというのをつくりまして、県内を実践フィールドとした人材育成システムの構築をやつているところがございますので、これは我々は建設部局ではないんですけれども、そこと一緒になつてソフト・ハード的な育成を図っていきたいと思つております。

また、やっぱり日本独自の風況あるいは波の状況がございまして、これは単にヨーロッパの基準を導入するのではなくて、国のほうで整備されております技術基準に準じながら、港湾区域内の設置許可につきましては、港湾管理者として、それにしっかりと準拠しているというところを確認しながら導入を図っていこうというふうな段階でございます。

【委員】 ご説明ありがとうございました。先ほどのコメントで、大変、秋田が盛り上がっていると私は申し上げたのですが、今伺って、陸上でも日本一ということで、岡山などは晴天率が高いので「晴れの国 岡山」と言いますが、これからは「風車の国 秋田」と名刺に入れて使ってもいいのではないのという印象を持ちましたけれども。

私から少し伺いたいのは、もしかしたら技術的なことになったら恐縮なのですが、やはりヨーロッパが風力発電で先行しているというのは確かな事実ですけれども、先ほど来、出ている日本独自というところかというと、台風の影響というのが非常にあるのではないかと思います。陸上を中心とはいえたくさん風車を抱えていらっしゃる県として、これまでの気候変動によって台風等々、大変な災害が頻発しておりましたけれども、そういうときに日本であればこういう点をもっともっと改良しなければいけないというアイデア、さっき研究という話も出ましたけれど、お持ちかどうかと、今後、それも含めて日本独自の風車、日本に向けた風車の研究にぜひ寄与していただきたいという希望を持ちましたが、いかがでしょうか。

【港湾管理者】 まさにおっしゃるとおりで、台風というご指摘もありますけれども、特に秋田は雷も多くて、雷によって陸上風車が故障するというふうなお話も聞いておりますので、やはりそういったいろんな経験を得ながら、ノウハウを積んでやっていきたいなと思っております。まさに洋上風車はこれからですので、これから試行錯誤しながら、ノウハウを積んでいきたいなと思っております。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 はい。

【海洋・環境課長】 ちょっと補足でございます。安全性の関係で幾つかご質問をいただいているところでございますけれども、私どもは今、技術基準それから電気事業法の関係で、設備それから構造そのものに対する安全をどう確保していくのかというところで、まず議論を今させていただいているところでございます。その中で委員のご指摘がありましたように、今、日本の自然環境特性を加味した形をどう判断していくのかというのを、まさに議論しております。例えば、台風でありますと、50年の最大の瞬間風速はどう取り入れていくのか、あるいは地震についても当然でございます。さっき話しておりました雷もでございます。もろもろのものをしっかりと技術上で確認していくということで、これを今やっているところでございますので、それを反映させていきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 はい。それじゃあ。

【委員】 どうもありがとうございます。ほかならぬ秋田県でやるというので、申し上げるんですけどね。ちょっと違う話題から入っていくんだけど、PORT2030というのをやって、その中の柱の1つが、港っていうのはもちろん産業にとっては極めて大きな貢献をしてきたし、しているしなただけでも、じゃあ、人が、国民がおもしろいなって思えるような空間かということ、行きたくはないなというような場合が多いんですよ。特に産業港湾は、工業港なんかは。だけど、クルーズ船なんかは1つのキーになって、港を、人が行きたくなる空間にするというのは大事だねっていうようなことがPORT2030には書いてあるんです。これはクルーズ船ではないんだけどね。だけど洋上風力が最終的に建ち上がった大きさっていうのは、150メートルぐらいですから、違うか、200メートルぐらいですから、霞が関ビルが147メートルなんです。都庁が250メートルぐらいのはずだからね、その中間ぐらいのとんでもない大きさなんだよね。

最終的に組み上がるのは現位置になるんだけど、途中のタワーのところは、組み立てちゃうわけですよ。組み立てる行為自身が、とんでもなく魅力的なのね。僕が見たわけじゃないんですけどね。多分、魅力的なんです。それで、僕は伊豆のほうにわりと行く機会が多いので、伊豆も稲取やなんかで陸上ですけど風車をつくるんですよ。あのブレードも、下に置いてあるのを見せてさわらせてもらったりすると、すごく魅力的ね。要するにねじれていてね、産業の力というのはこういうものかというのがよくわかる。

何を言いたいかというと、インフラツーリズムっていうのは、結構、人気になっているんですよ。産業ツーリズムっていうのだから絶対に行けるわけだね。これはだからぜひ、囲っちゃって何か絶対に立ち入り禁止で、普通の人なんて、おまえらなんか関係ないみたいな感覚の港にするんじゃなくて、日にちを決めてもいいし、ルートを決めてもいいんだけどね、ぜひここはおもしろいぞと。人が行って楽しもうよと。見ておもしろいよっていうふうになると、いいんじゃないかと思いますね。秋田は観光では、ちょっとさっきクルーズ船がいっぱい来るとか言ったけれど、日本の国内でも観光としては、やっぱりもっともっと頑張る余地のある場所ですのでね。そのように思いますが、要望でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 今、美的感覚の話がありましたけど、私が注目したのは能代港の存在感ですね。石炭の輸入で火力発電以外は、なかなか国内でも注目される港ではなかったと思うんですけど、この港を秋田県が秋田港と船川港と役割分担をされて、能代港については静

脈物流と再生可能エネルギーで生きていくんだと、こういう設定をされたというのが非常に立派なことだと思います。地方港でこのようにやっぱりビジョンを持たれて、将来に向かって設計をされるということは、とても大事なことだと思いますが、日本中を見渡しても、なかなかそれができにくいんですね。

1つ質問ですけども、能代港を秋田県がこのようにされたのは、どういう制度上の力が働いたのでしょうか。政治でしょうか、行政でしょうか、民間でしょうか。いかがでしょう。

【港湾管理者】 ありがとうございます。端的に申し上げますと、関係者、皆さんがそういう意識になったというふうなところがございます。特に先ほどおっしゃっていただいた、地元市長もブレーマーハーフェンに実際に行かれて、能代は日本のブレーマーハーフェンになるんだというふうな思いをお持ちだということを、ちょっとお聞きいたしました。地元も、もう産業としてはこれしかないというふうな思いも強く持たれておりまして、そういった中で風況は秋田沖が非常にいいということもありまして、ぜひ、こういう形で地元を盛り上げていこうというふうに、みんなが思っているという状況でございます。

【委員】 頑張ってください。

【分科会長】 ありがとうございます。もういいですか。

【理事】 1点質問なんですけど、この能代港の計画の図面を見ますと、いわゆる港湾区域内にも随分、風車の計画があると思うのですが、一方で今回の一般海域のほうについては占用貸し付けでするわけですけど、いわゆる港湾区域内での風車、風力発電ということも進めていかれるのかどうか。どういうふうに、いわゆる一般海域の風車、洋上風力と、それから港湾区域内での洋上風力とどういうふうにして両方を進めていかれるのかどうか。それでまた、特に部品とかを一般海域用の物、それから港湾区域用の物であれば、そういった部品のいろんな受け入れたり、あとは出したりということも出てくるかと。そういう意味では、港湾の活動にもかかわってくると思うものですから、それで質問をさせていただきます。

【港湾管理者】 ありがとうございます。今、ご質問のございました内容は、おそらく事業のスケジュールと非常に密接に関連してくると思います。この港湾内洋上につきましては、先ほど申し上げましたように令和4年から運転開始ということなので、本格的な利用というのは能代港では間に合わないということで、今、工事されております秋田港を中心に組み立て拠点というふうな形になります。能代港の新しい計画に基づく事業をやることによって、今後、実施されます一般洋上の風車の組み立て拠点ということを想定して計画をしているところでございます。

【理事】 ありがとうございます。でもじゃあ、今後、一般港湾区域内のほうについては、さっきの大規模な組み立てとかそういったことが必要になるとは、今、想定はしていないということですね。

【港湾管理者】 はい。

【理事】 了解しました。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思いますが、委員が途中退席されましたが、異議がないというご意見を賜っております。

答申、能代港。国土交通大臣に提出された能代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でしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、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、能代港の審議はこれで終了いたします。

それでは次に、酒田港の港湾計画改訂の審議に移ります。本日は、酒田港の港湾管理者である山形県整備推進監にご出席をいただいておりますので、お席のほうへどうぞお座りください。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【説明者】 酒田港の紹介と港湾計画の改訂内容につきましては、港湾管理者からご説明をいただきたいと思っております。

【港湾管理者】 私から、酒田港港湾計画の改訂についてご説明させていただきます。

はじめは、酒田港の状況についてでございます。お手元の資料2-3の1ページをご覧ください。山形県には重要港湾の酒田港のほか、地方港湾として加茂港、鼠ヶ関港の3港がございます。そのうち酒田港は左の赤枠のとおり、2018年で約328万トンの取り扱い貨物量があり、県内の産業の物流拠点として役割を担っております。

それから、主な酒田港を中心とする観光地でございますが、酒田市中心部には100年以上も現役の米倉として利用されてきておりました山居倉庫があり、またその周辺部には真ん中図面の赤い④で表示しております、クラゲの展示で有名な加茂水族館、それから⑧と表示しております山伏修行で有名な羽黒山などがあり、近年はクルーズ船による外国人観光客の受け入れ拠点として人気が高まっております。また、庄内地域の産業でございますが、酒田港の背後地域には、半導体やプリンター関連製品を製造する企業が立地していること

から、右下の棒グラフの薄い水色のとおり電子デバイスの製造出荷額の割合が高くなっており、

2ページをご覧ください。酒田港で取り扱われる主な貨物をご紹介します。コンテナ貨物といたしましては、スライドの左上に日用品の紙おむつがございます。中国やロシアをはじめとする海外需要に対応するため、平成26年に新工場を稼働させて以降、酒田港を利用した原材料の調達、製品の輸出など、いわゆるベース・カーゴとなっております。また、スライド左下の化学薬品についてでございますが、東南アジア諸国の発展に伴いまして、水泳プール、工場排水など殺菌消毒に用いられます高度さらし粉の需要が高まっており、その原材料である原塩の調達、製品の輸出に酒田港が利用されております。スライド右側の農産物の輸出でございますが、赤線は玄米の輸出を示しております。シンガポール、香港などでは日本米でつくったおにぎりの販売が好調でございますので、山形県産の玄米の輸出が着実に増加している状況でございます。

次に黄色線は、中国向け精米の輸出でございますが、酒田港の「西ふ頭くん蒸上屋」が東北で唯一の薫蒸倉庫として登録されておりますので、県内の精米工場が中国から承認されれば、県内の施設を利用して中国向けに精米を輸出することが可能になります。現在、内陸部の精米工場が、中国からの指定に向けて継続した調査を行っているところでございます。

3ページをご覧ください。酒田港が担うリサイクル拠点としての役割でございます。2003年にはリサイクルポートに指定されて以降、リサイクル分野は酒田港の大きな特色となっておりますが、現在は左上の表にあります15社が、酒田港周辺に立地しております。また2018年の貨物量は、左下グラフの右端のとおり、約37万6,000トンで、近年、若干の増加はありますけれども、安定した取り扱い量で推移してございます。

4ページをご覧ください。酒田港が担う防災拠点としての役割でございます。酒田港の耐震強化岸壁として、写真左側に赤字実線で示しております宮海2号岸壁が整備されております。この岸壁では、災害時には公益的な防災拠点として、緊急物資などの受け入れなどを担うこととなります。

5ページをご覧ください。酒田港が担います、にぎわい空間としての役割になります。県は観光立県というものを目標に、インバウンド誘客の拡大に向けて取り組んでいるところでございますが、スライド真ん中の上部にあります酒田港におけるクルーズ船寄港回数にありますとおり、外国クルーズ船は、コスタ・ネオロマンチカ号の2017年の初寄港以降、順調に寄港数を増やしております。2019年には、5隻が寄港いたしました。

た。今後もクルーズ船の誘致に向けて、拡大を図ってまいりたいと思っております。

6 ページをご覧くださいと思います。本港の中長期構想に掲げております酒田港の目指す姿について、でございます。酒田は江戸時代から明治にかけて栄えました北前船の交易で得られた利益の一部を地域振興に還元するという、いわゆる公益の精神というものが地域の誇りとして深く根づいております。そのKOEKI（交易&公益）の好循環というものをテーマに掲げますとともに、ここに書いてあります4つを基本テーマとして定めております。

7 ページをご覧くださいと思います。酒田港の港湾計画の改訂案を図にまとめさせていただきます。初めに主な変更点として、2点説明させていただきます。

まずはこの図の左側の真ん中に、（マイナス12）230メートル岸壁と引き出しされている古湊3号岸壁でございます。この岸壁は、金属くず、原木、バイオマス燃料の3品目を主な取り扱い貨物としておりまして、今後、量の増加も見込まれることから、岸壁の延伸及び増深を計画しております。特に金属くずにつきましては、現在の中国、韓国の需要に加えまして、今後は輸出先の遠隔地化や積載貨物の大量化に対応した岸壁にしていかなければならないと考えております。このため、酒田港で取り扱う金属くずをこの岸壁に集約するとともに、複数の港湾における合い積みも行うことで、大型船での大量一括輸送を目指したいと考えており、今年度から酒田港を利用している企業とともに勉強会を開催しているところでございます。

続きまして、この図の左上の防波堤の配置の変更についてでございます。バツ印のついて黄色実線は現在の計画でございますけれども、このとおりに整備した場合、最上川からの土砂が港内へ流入、堆積が進むと予測されたことから、また、入出港する船舶の安全性の確保も必要なことから、防波堤の配置を変更するものでございます。

次に利用形態の見直しの検討が必要な区域として、2つを説明させていただきます。

1つ目はスライド右側の中央部に、利用形態の見直し区域の設定と引き出しされている箇所でございます。今後、将来的にはトラック輸送に必要なドライバーが不足し、トラック輸送からRORO船輸送への転換が進むと予想しております。その対応としてモーダルシフト等に対応する、新たな埠頭開発空間を位置づけるものでございます。

2つ目はスライド左下にあります、同様に利用形態の見直し区域の設定と引き出しされている箇所でございます。これは、酒田港の中長期構想にも掲げており、地方港湾審議会の委員の皆様方からも酒田港は港町であるということを市民が実感できるよう、クルーズ船

は可能な限り町に近い本港地区でというふうなご意見をいただいていることから、今回、高級小型クルーズ船の受け入れを位置づけるものでございます。その手始めとして、来年度早々には航行安全調査を実施したいと思っております。

最後に8ページをご覧くださいと思います。地方港湾審議会等における審議の内容についてでございます。先ほど、ご説明させていただきました防波堤、それから古湊3号岸壁を含めた今回の改訂案は、関係者と十分な調整を行わせてきていただいております。また、委員の皆様方にも、ご理解をいただいたところでございます。また、先ほどご説明いたしました2カ所の利用形態の見直しにつきましては、委員の皆様方より、ぜひとも検討を進めてほしいという強い意見をいただいております。なお、酒田港と背後圏をつなぐ高規格の高速交通網につきましては、現在もまだ山形県の高速道路の進捗率が全国に比べて低くミッシングリンクが残されている状況にあり、多くの関係者から早期解消を求められております。県といたしましては、酒田港の将来に向けて重要な課題だと捉えておりますので、国と一緒に整備の推進に取り組んでまいりたいと思います。

以上で、山形県の説明を終了させていただきます。

【説明者】 続きまして、9ページ目からご説明したいと思います。では今、港湾管理者様からの説明の中にもありましたが、酒田港はリサイクルポートというものに位置づけられているところでございます。リサイクルポートは、地域内で活用できない循環資源の広域流動の拠点として、全国22港湾が指定されているところでございます。酒田港も、先ほどリサイクル企業さんが15社とありましたが、リサイクルポート指定後、倍以上の集積が今、図られているというようなところでございます。

そういった中で、リサイクルポート施策の深化ということに向けまして、9ページの右側、オレンジの枠で囲んでいるところでございますが、鉄スクラップ、災害廃棄物の広域処理、あとスラグ等の副産物の利用促進に向けて検討を進めているところでございます。このうち酒田港の港湾計画の改訂においては、この赤で囲んでいる鉄スクラップと災害廃棄物の広域処理というところに、関わりがあるものとなっているところでございます。

次のページをお願いいたします。日本で発生する鉄スクラップに関しましては、機械ですとか建築分野からの発生が多いところでございますけれども、その発生したうち、8割は国内電炉メーカーさんで再び鉄として生産されていると。残りの2割が、海外に行っているというのが現状でございます。

11ページ目をお願いいたします。その輸出される鉄スクラップではございますけれど

も、大変多くの日本国内の港から海外に輸出されています。そうした中、輸出先の主たる部分を占めるのは韓国と中国というようなところでございます。そのうち中国に関しましては輸入規制を開始しておりまして、もう一つ主たる韓国におきましても近い将来、受け入れ側から出す側に転じるものと見られています。こうした中で、もう既にベトナムですとか、バングラディシュというところへの輸出も増えてきているところでございまして、さらなる遠隔地への輸出というものが進むものと考えられているところでございます。

12ページ目をお願いいたします。大変、鉄スクラップは重くてかさばることから、コストの負担力というのも弱いところでございまして、輸送の効率化というのが強く求められるものでございます。遠隔地への輸出に当たりましては、船舶の大型化ですとか、事業者間、港湾間の連携というのが必要になってくるところでございます。酒田港に関しましては、他地域との連携も含めた大型船による金属輸出というのに向けまして、これまでリサイクルポートとして培ったネットワークというのも活用しつつ、今現在、動いているところでございます。

13ページ目をお願いいたします。スクラップから話が変わりますけれども、災害廃棄物の広域処理というのについて、お話しします。酒田港はリサイクルポートということで、リサイクル産業が集積していることから、広域処理に関しての要請に対応できることを目指すということにしているところでございます。14ページ目でございます。災害廃棄物の広域処理というのにつきましては、港湾ではコンテナですとか、ばら貨物というような形で受け入れたり搬出したりして、仮置き・分別して利用されているわけでございますけれども、下のところに熊本地震における事例というふうにあります。熊本地震時には熊本市で処理された木くずを、新潟の姫川という港まで海上輸送されてバイオマス発電にも利用されているところでございます。

15ページ目をお願いいたします。酒田港においても、これまでも災害廃棄物の広域からの受け入れ実績というのがあります。左下の写真の赤で囲んだものでございます。さらにそれを進めまして、バイオマス発電所も今は1社が立地、もう1社は立地予定というような状況でございますけれども、そういったバイオマス発電所とも協力いたしまして、木くずの受け入れも進めていこうというふう考えているところでございます。受け入れに当たりましては、15ページ目の右下の写真にございますけれども、今ある耐震岸壁を活用し、緑地として位置づけられているところを仕分け場所として使うというようなオペレーションを考えているところでございます。

最後、酒田港の目指す姿の柱として、先ほど管理者さんが、リサイクルポートを基本的な方向性の2つ目に出していたわけでございますけれども、そのリサイクルのうち、鉄スクラップ等の国際流動を踏まえて、港湾間の連携あるいは機能の集約ということを図って生産性向上に取り組みまして、地域の産業活動も引き続き支えていくような、今回の計画の改訂であると思っているところでございます。

以上で説明を終わりたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。酒田港の港湾計画につきまして、ご質問はありますでしょうか。はい。

【委員】 どうも。最初にちょっと意外な話を聞いたので。観光地で加茂水族館が出たのは驚きました。あれは観光地なんですね。観光地というか、目玉なんですね。単にびっくりしただけなので。マニア向けの施設だと思っていました。あと、そのわりには何か観光地で、月山も湯殿山も出ていないのは不思議と思ったぐらいなんですけど。それは観光で私の専門ではないので本題のほうに入りますけど。

やはり、酒田というどうしても今説明にあった、産業廃棄物系のリサイクルポートということで、かなりやっぱり国の中でも位置が大きいと思うんですけど、特にここで強調されている鉄くずですよ。これは、ご存じのように中国はもう最近はだから買ってくれないというよりも、中国がつくり過ぎて世界的な鉄売りがすさまじいので、そもそも鉄の需要がどうでしょうみたいなので、もう値段が下がりまくっているというような状態ですよ。

だから、鉄くずに力を入れられるのはいいんですけど、そこら辺でやっぱり酒田に出して持って行ってもらうということで、何か付加価値みたいなものももしつくるようなプランがあるのだったら、それでちょっと変えられるかなと。どうせ鉄くずって持っていくんだったら、ニーズが高かったらもう関係なしで持っていくのが普通だと思うんですけど、それだと多分どこでも同じことをやると思うんですよ。そうじゃないこともしていかないとかなかそういう付加価値は打ち出せない。特にここはリサイクルポートで指定を受けているので、そういう強みは出せるんじゃないかなというのは思うんですよ。

同じことは、紙とか廃プラとかでもあるんですけど、これももう全部中国はもうだめですって言っているという、皆さんにとっても困った状態だと思うんですよ。私に関係しているところも、もうちょっとどないしようかと言っているところもあるぐらいなので。やっぱりそういうちょっと世情として、やっぱりかなりしんどい面も出てきているので、やっぱり1つ何か廃棄物とはいっても何かちょっとだけ付加価値がつくみたいな感じの工夫みたい

なものを、考えられたほうが良いと思うんですよ。何かそういった動きってというのは、あるんですかね。

【港湾管理者】 貴重なご意見をありがとうございます。正直なところ、今、鉄くずとかそういったリサイクル製品の中で付加価値をつけてといったところまで特徴的なものは、ちょっと今は確かに山形県の酒田港ではないところですので、今後やっぱりそういった付加価値ということも検討していかなければいけないのかなというふうに、今、お聞きして思ったところでございます。

【委員】 ごみに付加価値って変な話ですけど、やっぱり何かしないと差別化ができないですよ。

【港湾管理者】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 ご意見を。はい。

【委員】 酒田港って、鉄道が敷かれていましたよね、臨港線が。例えば、輸送に関して鉄道を使うことによって、CO₂をより減らした形での輸送が行われるといった何か付加価値のつけ方もあるのではないかなと思うんですけども、なかなか線路を生かしたということの計画が出てこない。酒田港としては長期的な視野において、鉄道網がまだあるわけですから、より生かしていくというような視点というのはないのでしょうかということ、1点質問させていただければと思います。

【港湾管理者】 ありがとうございます。確かに酒田港の中には線路がまだいまだに残っている状況ではあるのですが、既に現実的にはもう今は使われていない状況にあります。やはり時代の流れと申しますか、当初、最初は酒田港で線路が使われていたときは、大分需要ニーズが線路を使っただけというのがあったのですが、今現在はやはりトラックの輸送に変わってきたということから、しばらくちょっと今後も見込めないところでございますけれども、先ほどご意見をいただきました付加価値という点から、線路だけにこだわるという話ではないんですけども、もうちょっと酒田港全体で何か考えられればなというふうなのは、今後の山形県の課題かなというふうにお聞きして思いました。

【委員】 ありがとうございます。鉄道の自動運転といったことも考え得ると思うのですよ、特に臨港地区においては。ですので、トラック運転手さんの今後の展望を見ても、トラックも自動運転化していくとは思うんですけど、せっかくある資産を生かして環境保全を含めた港の開発というのを、ぜひ進めていただければなと思いました。

以上です。

【港湾管理者】 ありがとうございます。

【分科会長】 はい、じゃあ。

【委員】 ご説明ありがとうございました。このたび、小型の高級クルーズ船の受け入れに積極的に取り組むというところがございましたので、そこについて確認です。私も大変美しい山居倉庫等々は、ほんとうに素晴らしいなと思って観光したことがあるのですが、伺いたいのは、この港に入る際の景観についてです。やはりしっかりとリサイクルポートをやっているということで、そういったものが目に入ってしまいながら行くのか、それとも何か山居倉庫が見えるように入っていくのかとか。もちろん、リサイクルポートで金属くずとか自動車くずとかそういうのも、一つの観光としてそういうものをやっていますとお見せするのも1つの手だと思うのですが、そのあたりはどういう配慮をしながら進めていくのかを、ぜひ伺いたいと思いました。

【港湾管理者】 わかりました。今現状としては、クルーズ船を着岸していただいているところの場所からは、すぐ隣にあるような場所では、リサイクルのところはなくて。

【委員】 そうですか。

【港湾管理者】 はい。そのところはちょっとありますが、経路によっては先ほど観光地の場所を幾つか紹介しましたが、主に外国クルーズ船で来られた方が大体時間的に2時間程度の範囲内の行き帰りというのが多いものですから、その代表のところをちょっと説明させていただいたつもりでした。そういう中で、リサイクルポートの積み出しする場所も見える部分の道路にも接するときもありますので、そういったことも、やっぱり今後は考えていく必要があるのかなとちょっと思っております。

【委員】 それを隠したほうが良いということではなくて、むしろ例えば、そういう、しっかりしたリサイクルポートというのも、観光資源として見せることも逆手にとって観光の1つになる可能性もあるので、そのあたりは考え方次第ということで港を大いに活用していただきたいという感想です。

【分科会長】 よろしいですか。はい、それじゃ。

【委員】 今、委員もお聞きになりました小型の高級クルーズ船なんですけど、私は具体的に、これはメガヨットではなくて小型の高級クルーズ船は、具体的にどれぐらいの、何万トンぐらいの船を思っているのでしょうか。あくまで外国船ではなくて国内船のことなのかなというのと、それから、ぜひこの酒田港はリサイクルポートでもあり、バイオマスだとか、いろんな産業集積の港でもあるのですが、やっぱり同時に大型クルーズも着くの

で、ぜひ観光にも力を入れていただきたいなと思うんです。特に、この最上川は有名な芭蕉の俳句の中に、出てきます。『奥の細道』の中で最後は舟で最上川から日本海に出てくるところです。「五月雨をあつめて早し最上川」と。このあたりはそういう意味では風光明媚なところでもあるわけなので、ぜひ小型の高級クルーズですが、具体的に内容をもう少し教えてください。どういうものを誘致していくのか。これはC I Qもここでやるのですか。

【港湾管理者】 クルーズ船の今現在、入ってもらいたい長さとしては、大体120メートルぐらいです。ですから、一般的に今ちょっと横浜とかいろんなところに大きなクルーズ船が入っているのに比べると、かなり長さとしては小さいかなと。

【委員】 何万トンぐらいですか。

【港湾管理者】 大体1万トンぐらいかなと思います。

【委員】 1万トン。

【港湾管理者】 はい。

【委員】 1万トンで今は国内のクルーズ船って、具体的にどんな船があるんですか。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。有名なところでは比較的小型の外国船でラグジュアリー船というシルバークリーナーとか、ポナンとか、そういうわりと1万トン以下とか、せいぜい大きくても2万トンぐらいの船が主流で、よりプライベートなサービスを提供する船。委員がさっきおっしゃったような、クルーザーにわりと近いようなサービスを提供するというようなものがございます。

【委員】 あえてメガヨットとは呼ばなくて。

【産業港湾課長】 メガヨットよりは、やっぱり大きいものですから。一般の方を乗せるということなので、そういうのをラグジュアリー船と、エクスペディション船とかいうのは結構ございます。

【委員】 では同時に、メガヨットにもなる。それはまた違う。

【産業港湾課長】 メガヨットにもまあまあ、対応はできることになると思います。

【委員】 対応できるということですね。

【産業港湾課長】 はい。

【委員】 いろいろご説明ありがとうございました。1つだけ伺わせていただきます。12ページのところで、先ほどのご説明にもありました日本海側の鉄スクラップの輸出に関して、石狩湾新港ですとか、そのほかの港との連携ということを書いておられて、実際にご説明でもこの点に言及しておられたと思います。現時点で、どの程度の連携が実現している

のか。あるいは実現の仕方では何をどの程度、達成していこうとしておられるのかを、少し教えていただければと思います。

【東北地方整備局】 東北地方整備局でございます。今、この12ページにある資料ですが、黄色の点線で結ばれている港で連携を図っていくと先ほど説明がありましたが、今の時点では、まだ勉強会を立ち上げるところで、まだ成熟した形にはなってございません。ただ、実際にご関心をいただいている方々は把握しておりますので、そういった方々の意見も踏まえながら、今後は形にしていきたいと思っております。

【委員】 そうすると連携というのは具体的に、例えば船が寄港していくとかそういう連携を考えておられるのでしょうか。

【東北地方整備局】 説明が1つ漏れていましたけれども、その効果としては、より船型の大きい船にどんどん合い積みしていったら、効率性を挙げていき、海外の遠距離の地域まで出していくということを考えております。

【分科会長】 はい。

【委員】 さっき、能代のときに申し上げた話の続きみたいになります。聞いていたと思うんですけども、要は特に高級小型クルーズ船のところに反応しているんですけども、委員に聞いたら120万円だと。ここにいる人は、ほぼ全員が乗れないじゃないかと思うんですけども。そういうところから来てくれるのは大いにありがたいので。だけど、どうせ1泊やそこら来たって、そこで幾ら落としてくれるって言ったって限度があると思うんですよ。だけど、そんな金持ちたちは、入港費なんて幾らとったってわからないんだから、たくさんとってそれを港湾の空間整備に使っていくと。

それで、これは酒田港に聞くのか、あるいは港湾局に聞くのかちょっとわからないんですけど、入港料っていうのは、1万トンだったら同じような値段なのかとか。例えば、鉄道でいえばグリーン車だったら税金が高いからね。というようなことをやっているのか、そこら辺はどういうふうになっているんでしょうね。希望としては、支払い能力のある人たちからは、ラグジュアリー船からは、がっつりとして現場の空間整備に生かす。それによって30年くらいかけて日本の港をより美しいものにしていくということをつくるべきだと思って言うんですけど、その辺はどうでしょうか。

【計画課長】 入港料のとり方なんですけども、基本的には自治事務ということで、各港湾管理者の選択次第ということに、条例で決めるということになっておりまして、基本的には任意でございます。詳細なデータは、今は私の手元にはないんですけども、昔、見た記憶

によれば、大体の管理者さんが、大体トン数に準拠して大体これだけというふうに。

【委員】 じゃあ、くず鉄を積んでいても、金持ちを積んでいても同じような。

【計画課長】 はい。貨物の種別によって、あまり差別化していた記憶は全くございません。済みません。詳細な、ちょっとデータが手元にありませんので。

【委員】 わかりました。今後の課題で、ぜひご検討いただければと思います。

【分科会長】 いろいろご意見をいただきました。ありがとうございます。いただいたご意見は参考にさせていただきたいと思いますが。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思いますが、酒田港。国土交通大臣に提出された酒田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】 それでは、答申案はそのとおり報告させていただきます。それでは、酒田港の審議はこれで終了します。どうもありがとうございました。

では、次にその他の港湾計画の一部変更の審議に移ります。

大阪港、和歌山下津港、長崎港を一括して説明していただき、まとめて審議させていただきたいと思います。事務局から説明をお願いします。

【説明者】 では、資料2-4というのを見ていただければと思います。一番上の表でご説明をしたいと思います。全部で6港ありますが上の3つに關しましては、先ほど再生可能エネルギーでご説明しました一部変更案件でございますので、残りの和歌山下津、大阪、長崎というものについてご説明したいと思います。

ここにありますとおり、和歌山下津港に關しましては、現在、バイオマス発電所を新規に立地させようという計画がございます。そのため、現在の土地利用を危険物取扱施設用地というものから、工業用地に切りかえるというものになります。

続いて大阪港でございます。大阪港に關しましては、フェリーの大型化に対応するために岸壁の延伸を計画するというものでございまして、右側に具体的に数字がありますが、230メートルを250メートルに切りかえるというものでございます。

それから最後、長崎でございます。近年のクルーズ需要を踏まえまして、今現在16万トンと7万トンの船が着岸できる計画になってございますけれども、それを16万トンと16万トンの2隻が着岸できるという計画に変えるものになります。

以上で3つ、和歌山、大阪、長崎のご説明は終了したいと思います。

【分科会長】 それでは、この3港についてご質問等がございましたら、よろしくお願

いたします。ございませんか。

それでは、答申についてお諮りしたいと思いますけれども、大阪港。国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については適当である。和歌山下津港。国土交通大臣に提出された和歌山下津港の港湾計画については適当である。長崎港。国土交通大臣に提出された長崎港の港湾計画については適当であるという答申で、ご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、答申案のとおりに報告させていただきます。

港湾計画についての審議はこれで終了いたしますが、最後の議題に移ります。

報告事項の「サイバーポート」について、事務局から説明をお願いいたします。

【説明者】 それでは、お手元の資料3に基づきまして、「サイバーポート」についてご報告させていただきます。計画課の企画室長でございます。よろしくお願いいたします。

1 ページ目をおめくりいただきまして、「港湾の中長期政策、PORT 2030の構成」という資料をおつけしておりますが、PORT 2030での位置づけということで、右下のほうに中長期政策の方向性の8本柱がございますが、このうちの7番、情報通信技術を活用した港湾のスマート化、強靱化の中に「サイバーポート」の取り組みが盛り込まれているということでございます。

1 ページおめくりいただきまして2 ページ目ですが、「サイバーポート」の全体像をご説明いたします。資料の下のほうをご覧ください。貿易手続に携わる関係者、荷主とか陸運とか船会社とかたくさんおられますけれども、こういった関係者の情報を相互に連携させる基盤ということで、港湾関連データ連携基盤というものを構築いたしております。他方、資料の上のほうをご覧くださいと、これは実際のコンテナターミナルの横から見たところでございますけれども、コンテナの蔵置場所の最適化だとか、コンテナのダメージチェックの効率化、こういったことをやろうとしております。こちらをAIだとかビッグデータだとかを用いて効率化を図っていく。こういう取り組みを、「人を支援するAIターミナル」という取り組みで進めております。

この港湾関連データ連携基盤の取り組みを、いわゆる港湾情報のプラットフォームというふうに捉えますと、上の方の「人を支援するAIターミナル」については、プラットフォームの上で動くアプリケーションというふうに捉えられると考えております。このプラットフォームとしての港湾関連データ連携基盤と、アプリケーションとしての「人を支援するAIターミナル」という取り組みで進めております。

一ミナル」の取り組みを一体的に捉えて、「サイバーポート」というふうに称しておるとい
うことでございます。

ページをめくっていただきまして、3ページ目でございます。港湾関連データ連携基盤の
概要と期待される効果について、お話をいたします。先ほどもお話ししたとおり、現在の貿
易手続は絵の左上のほうですけれども、荷主だとか陸運、船会社等、いろんな関係者によっ
て進められておりますけれども、円グラフをご覧いただきましたらわかるとおり、こうい
った関係者の間でやりとりされる港湾関係情報というのは全て、多くはまだ紙だとか電話を
使ったり、ファクスを使ったり、場合によったら電子メールにPDFを添付して送るといっ
たような形で、必ずしも電子化されていない部分が多々あるということございまして、こ
れを完全に電子化していこうというのが、貿易手続にかかる港湾関連データ連携基盤の取
り組みということでございます。これができますと、関係者がデータをいちいち再入力をし
たりだとか、間違いがないかといった照合をしたりといった作業が削減されるというこ
ともありますし、荷主にとって貿易手続処理がどこまで進んだかということを追いかけられ
る、トレーサビリティの確保といったようなことにもつながると考えております。こうい
った短期的な取り組みが期待されると考えております。加えまして港湾関連データ連携基
盤では、左の下のほうに概念図を描いていますけれども、貿易手続分野のみならず、港湾管
理行政だとか、港湾のインフラ情報、こういったところも含めて電子化をしていこうとい
うふうに考えておまして、こういったことができますと、データ分析に基づいた戦略的な港
湾政策の立案が可能になるといったような、長期的な効果も期待されると考えております。

続きまして、4ページ目をおめくりいただきまして、港湾関連データ連携基盤の貿易手続
部分についての特徴でございます。絵をご覧いただければと思いますが、こちらに円柱を描
いておりますけれど、この円柱が貿易手続で使われる書類だと思っていただいて、その中に
船社名だとか、本船名だとか、いろんな項目がございます。こういったのをイメージしてお
ります。

まず、港湾関連データ連携基盤の貿易手続にかかわる民間事業者に対しまして、この基盤
システムに対するデータを入出力する権限を付与するというようにしておまして、これ
によって今まで書類でやりとりしていた業務のやりとりを、システム上で行えるようにし
ていこうと考えておるところでございます。この関係者間でやりとりされる書類等の記載
項目を書いておりますけれども、例えば、左のところ星印のような船舶予約書のところで、
船社名、本船名、こういった項目を入力しますと、次の船舶予約確認書のところでは、その

入力された項目が、もう入力された状態で後で活用していけるというようなことで、再入力なんかを省略できるという、こういったような取り組みを考えておるということでございます。

それから右のほうの青っぽい色の部分のところをご覧いただければと思いますが、こちらは大手事業者をイメージしておりますけれども、大手事業者の場合は、既に自分たちのシステムを持っているような社が非常に多ございまして、これまでいろんな電子化をしようとするに既にシステムを持っている人たちが、そのシステムを捨てるということになるとなかなか使っていただけないということで、電子化が進まなかった面がありますけれども、今回の取り組みではAPIを使って、既存のシステムを各社が使いながらデータ連携基盤を使っていけるようなインターフェースをとってこうと考えております。左の緑の部分は、これは中小企業みたいな人たちをイメージしておりますけれども、自社システムを持っていないような方につきましては、このデータ連携基盤に直接入出力できるような画面を準備していきたいと考えております。こういった形でデータ連携基盤をつくりますとシステム内にデータが蓄積されますので、蓄積されたデータについては、取得情報を匿名化した上で統計情報のような形で活用することも考えております。

5ページ目に行ってくださいまして、スケジュールでございまして、今段階、この現時点というふうに黒字で書いてある部分、ここでございますけれども、現在、システム的设计構築を進めているところでございまして、一部の機能につきましては、プロトタイプをつくって実際の民間事業者の方々に使っていただいて、その意見を設計に反映していくといったようなことを、今まさにやっている最中でございます。これと並行しまして、使うに当たっての規約の作成でありますとか、運営に当たっての方針、それから利用料金の検討、それから他のシステムとの接続、こういったことを現在並行で進めておりまして、赤字で書いてありますとおり、2020年12月、今年末までに構築を終えて、その後、3カ月ぐらい受け入れテストをやった上でシステム稼働をしていきたいと考えております。今後は運営体制の整備をしていきまして、数年後には、運営組織による運営体制を確立していきたいと思っております。

最後、6ページ目でございますが、6ページ目は、先ほどアプリケーションというふうにご説明をしました、AIターミナルの取り組みのうちの1つであるCOMPASのご紹介でございます。ご案内のとおり、最近コンテナターミナルのゲート前渋滞が非常に激しいわけでございますけれども、このCOMPASでは、下に書いてありますとおり、まず搬出

入の予約制というのを導入していきたいと考えておるということでございます。これによって、トレーラーのゲート前待機の平準化が図れると考えております。それからP Sカードという身分証明書を使うことによって、ゲート処理の時間を短縮していこうという取り組み。それからゲートへの入域に当たっては、搬入票といったものが今は紙でやっているんですけども、こういったものを先ほどのデータ連携基盤と連携させることで電子化をしていって、これまではゲートの現場でやっていた照合作業を、あらかじめ済ませておこうといった取り組みを進めようと思っております。

あとは、車両の位置をターミナルにあらかじめ知らせることによりまして、あらかじめコンテナの荷さばき、荷繰りをやっておくことによって処理時間を短縮するといったような取り組みも考えております。こういったようなさまざまな取り組みを含めて、ゲート前渋滞を回避していこうと思っておりますが、港湾関連データ連携基盤のデータを使ってこういったCOMPASといったアプリケーションのようなものをつくっていくということで、AIターミナルとデータ連携基盤全体として、サイバーポートという取り組みを現在鋭意、進めているところでございます。

説明は以上でございます。

【分科会長】 サイバーポートについて、ご質問・ご意見。はい。

【委員】 意見なのですが、貿易の電子化については過去20年も30年も前から、いろんな取り組みを何回かやって、結局はうまくいかなかった一方、NACCSなどで、充実したところもあると思います。電子化はやらなきゃいけないことですし、ペーパーレスとかも進めなければいけませんから、ぜひ今回は完遂していただきたい。その時に、今までは手続論だけだったんですけど、今回はコンテナヤードでのゲート待ちとか、今、不自由になっていること、困っていることも含まれていると思いますので、単なる今までの延長線上の貿易の手続のEDI化というかコンピューター化だけにとどまらず、そのような改善もお願いできればと思います。

それと先ほどの洋上風力を含めてのコメントなのですが、今週発売されました経済誌に船と港の特集が40ページぐらいで組まれていて、カラーで非常にすごい特集です。そこで書いてあることが、まさしくコンテナの話とか、あるいはクルーズ船の話とか、あと日本の港湾が遅れているとか、いろんなことがたくさん書かれていて、非常にわかりやすいんですね。記事の中身が良いかどうかは別にしまして、雑誌の性格上、経済人が中心かもしれませんが、広報という意味ではすごく一般の方にもわかりやすいものが出たと思います。

今回の洋上発電も、例えば今、日本がこれだけ遅れているとかが、あのような雑誌で広く周知徹底されていれば、やっぱりそこに進むことにアクセルを踏むような感じになってくれるところが多々あると思います。

ですから、やはり広報の重要性というのは、ここでも何度か出ましたけれどあの雑誌を見て改めてそうだなと思います。官だけでは厳しい時には、あのように民間のものをうまく使うというのが可能かどうかわかりませんが、それによる効果が非常に大きいと思いましたので、一言発言させていただきました。

以上です。

【分科会長】 じゃあ。

【委員】 ありがとうございます。ご説明ありがとうございました。トレーラーのゲート待ちは、運転手さんに非常に負荷がかかりますし、周辺の人たちにとってみると、非常に道路混雑や環境汚染も引き起こされますので、すっと思ってもらえるような手立てというのは、とても重要なんですね。ほかのいろんなことが、今はすごく便利になってきている中で、なかなかこのゲート通過を含めた通関手続の効率化の余地が大きいというのは由々しきことだと思いますので、今回、テスト期間でしっかりと試していただいて、ありとあらゆる最先端のものを盛り込んでいただきたい。

そして、日本の通関は劇的に変わったぞというようなところを、ここで一度示すということがとても大事だと思いますので、改良を重ねられる設計になっているかを含めて、今一度、検討していただけたらなと思いました。

以上でございます。

【分科会長】 はい、それじゃ。

【委員】 ご説明ありがとうございました。データの連携については、いろんなところでこういう話が起きているんですけど、なかなか実際に使い物にならないというのが実態だと思ってまして。特にやっぱり運営方針というところに料金というのが書いてあるんですけども、やっぱり誰が受益者かで、どこでどういうふうにメリットが出せるかということがクリアにならないと、総論は賛成なんですけども、じゃあさっき言われましたように、自社のシステムを持っているところってなかなかこれに乗りかえて、投資対効果っていうのは何なのかがはっきりしないと、なかなかやっぱり広がらないと思うんですね。

こういったことがずっといろんなところで壁になっていると思いますので、極めて難しい課題ではあると思うんですけども、やっぱりこの受益者負担になると思うんですけ

れども、そこで生み出される効果というのを、もう少しわかりやすい形で示していただかないと、民間企業としてはなかなか入りにくいかなと思いますので、ぜひ、よろしくお願いします。

【分科会長】 たくさんあるんですけど、短くお願いします。

【委員】 先にどうぞ。

【分科会長】 じゃあ。

【委員】 非常に素人的な質問で恐縮ですが、第一に、先ほども出たNACCSと、このAIポートの関係を教えていただきたいということと、第二に、今のご説明では、少なくとも物に関してのAI化に言及しておられましたけれども、例えば、クルーズ対応などでも、こういうシステムが使える可能性はあるのか、この2点を教えていただければと思います。

【説明者】 ご質問ありがとうございます。NACCSとの連携につきましては、非常に要望のあるところがございます。今回、今年末、2020年末までの取り組みというところでは、NACCSはNACCSでありまして、そのNACCSとの間では、EDIファイルというものをやりとりするというところで進めていきたいと考えております。

これでありましても、これまでNACCSを使っていた方はNACCSを使い続けても問題ないところで、これまでNACCSを使っていなかったような方々が、データ連携基盤を使ってNACCSに接続できるようになりますので、皆さんが便利になるというふうに考えております。

それと今後、NACCSも今は次の7次更改に向けて取り組んでいますので、次の更改に合わせてはできるだけNACCSとシングルで接続できるような方向で考えていきたいというふうに、財務省さんのほうとも相談していきたいと考えております。

それからクルーズだとか、そういったような取り組みですけれども、まず今回はコンテナ物流について、データ連携基盤を構築していこうと思っておりますが、例えば、港の入港等についてであれば、港湾管理行政部分のほうで電子化をしてみたいし、輸入のところについても関係する部分については、順次、電子化を進めていきたいと考えています。

【分科会長】 はい、じゃあ。

【委員】 サイバーポート構想では、東京港後背地の混雑は解消できないと私は思います。あそこはやはり、不必要に海上貨物が集中しているところです。東京港から、他の港へ物流を転換するというのを考えていただきたいと思います。

もう一つは要望ですが、サイバーポート構想は笛吹けど踊らなくなる可能性があります。

今現在でも一番、周知徹底がしにくいのが小規模荷主なんですね。いまだに電話とファクスなんですよ、仕事の仕方がね。そここのところを日本全国どのように解消していくか、各港湾と運送事業者と荷主が協議をしていただくという土台が必要なのではないのでしょうか。

【分科会長】 はい、それじゃ、最後。

【委員】 もう30秒だけ言います。この話は港だけでしてはいますが、これは同じ話が航空でもあるはずですよ。全部だからこれは同じような問題が出てきているので。これから多分、ユニファイドの話になると思いますから、そこら辺をちゃんと意思疎通したほうがいいと思います。ちなみに、IATAのほうで日本の航空貨物のデジタル化がすごく点数が悪いということは、よく知られています。

以上です。

【分科会長】 じゃ、まとめて何かどうぞ。

【説明者】 東京港の渋滞につきましてはご指摘のとおり、港の容量の不足という根本原因もあろうかと思えます。ただ、今回のデータ連携基盤あるいはAIターミナルの取り組みをやることで、少しでもそれが解消の方向へとお手伝いできるようなことができればいいなと思っております。

それとあと航空のほうにつきましても、航空局のほうとも情報共有させていただきましていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

【分科会長】 まだちょっとご意見があろうかと思えますが、時間が参りましたので終了したいと思います。事務局に進行をお返しいたします。

【説明者】 ご審議ありがとうございました。最後に港湾局長の高田よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 長時間にわたり、ほんとうに熱心なご討議をありがとうございました。それと、今日もなかなか私どもがきちんとお答えができなかった分野もあったかもわかりませんが、非常に貴重なご意見を賜ったというふうに受けとめております。今後の行政には、しっかりと反映をさせていただければと思います。特に港湾物流の効率化でありますとか、洋上風力発電の導入促進、これを安全に導入促進するというのも非常に重要な要素と感じておりますので、これからもいただいたご意見をしっかりと受けとめて行政に反映していくということでもあります。

また先ほど家田委員が、今はご退席されましたけれども、家田委員におかれましては、こ

のたび交通政策審議会の本委員として10年を迎えられたということで、委員をご退任されることになりました。家田委員におかれましては平成18年9月15日に臨時委員に就任されてから10年以上の長きにわたりまして、多くのご審議・ご指導を賜ったところでございます。本日の審議も含めて約180件もの港湾計画のご審議をはじめ、平成30年のPORT2030、あるいは昨年の港湾の基本方針の抜本的な見直しや、事業評価部会における35件の事業と、ほんとうに我々ども港湾行政の根幹たる各政策や事業のご審議に参画を賜ったところでございます。改めまして今、ご本人はもう3時からもご会議ということで退出されましたけれども、私どもとしてはほんとうに今までの御礼を申し上げたいと思います。

また、委員の皆様におかれましても、ぜひ引き続きこの港湾行政、ほんとうに島国日本の礎となる港でございます。ぜひ、委員の皆様におかれましては、引き続きご指導・ご鞭撻を賜れば幸いに存じます。

本日はまことにありがとうございました。

【説明者】 では次回、79回につきましては、7月を予定しているところでございます。本日使用した資料につきましてはお荷物になるかと思しますので、机上に置いたまま、後日郵送させていただきたいと思えます。

以上をもちまして、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 —