

姫路港部会

議 事 録

令和元年6月5日

兵庫県県土整備部

姫路港部会

1. 日 時 令和元年6月5日(水) 13時30分～15時00分
2. 場 所 ラッセホール 5階 サンフラワー
3. あいさつ 兵庫県県土整備部長 濱 浩 二
4. 議 事 第1号議案 姫路港港湾計画の改訂について
5. 出席者
- | | | |
|-------|-----------|---------------|
| 部 会 長 | 黒 田 勝 彦 | |
| 委 員 | 竹 林 幹 雄 | |
| 〃 | 石 黒 一 彦 | |
| 〃 | 槇 村 久 子 | |
| 〃 | 山 縣 宣 彦 | |
| 〃 | 浦 隆 幸 | |
| 〃 | 若 松 康 裕 | (代 理) 河 野 通 弥 |
| 〃 | 水 田 裕 一 郎 | |
| 〃 | 清 元 秀 泰 | (代 理) 松 本 秀 之 |
| 〃 | 五 島 壯 一 郎 | |
| 〃 | 永 田 秀 一 | |
| 〃 | 檜 野 孝 人 | |
| 〃 | 越 田 浩 也 | |
| 〃 | 黒 川 純 一 良 | (代 理) 成 瀬 英 治 |
| 〃 | 末 田 和 也 | |
| 〃 | 吉 田 正 彦 | (代 理) 河 西 守 行 |
| 〃 | 中 西 一 長 | |

兵庫県港湾審議会姫路港部会

日 時：令和元年6月5日（水）

場 所：ラッセホール5階サンフラワー

（渋谷副課長）

定刻より少々時間が早いですけれども始めさせていただきたいと思います。本日はお忙しい中、兵庫県港湾審議会姫路港部会に御出席いただきましてまことにありがとうございます。私は本日の司会進行役を務めさせていただきます兵庫県港湾課副課長の渋谷でございます。どうぞよろしくお願いたします。

初めに、開会に当たりまして、県土整備部長の濱から御挨拶を申し上げます。

（濱県土整備部長）

こんにちは。兵庫県県土整備部長の濱でございます。本日は委員の皆様方には、お忙しい中、6月に入ったところで非常に暑い中、兵庫県港湾審議会姫路港部会にお集まりいただきました。厚く御礼申し上げます。平素は兵庫県の進めております行政に、とりわけ港湾の関係につきまして非常に力強い御支援を賜っております。この場をおかりいたしまして厚くお礼申し上げます。

姫路港は昭和34年に国際貿易港として開港いたしまして、今年60周年を迎えます。60周年に当たりまして1年を通じましてさまざまな記念イベントを開催する予定にしています。本日資料をお配りする予定があるのですけれども、後ほど1年間のイベントカレンダーをお配りさせていただきたいと思っています。一緒に60周年を祝いたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。姫路港でございますが、平成23年に国際拠点港湾に指定されるなど、鉄鋼、科学、エネルギーを扱う工業港として播磨工業地帯を支える物流拠点として発展してまいりました。姫路港の環境でございますが、バルク貨物船の大型化でありますとか、コンテナ貨物の増大、世界的なクルーズ事情の高まり、そして姫路港に進出したいという企業も見られるようになってまいりました。また、昨年でございますけれども、9月に高潮の甚大被害が兵庫県で発生いたしました。今後の気候変動を見ますとどのような災害が起こるかもわかりません。これらの対応についても求められているところでございます。姫路港はこれからも地域を牽引していく

港として役割を果たしていくことが必要でございます。このため、28年度に将来構想でございます姫路港の整備、利用のあり方を策定いたしました。また、30年3月には姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画を取りまとめたところでございます。これらの構想、計画を踏まえまして、今後おおむね15年で取り組む内容を検討の上、港湾計画の改訂の案を作成して、今回、御審議していただきたいと考えております。本日部会で港湾計画の改訂の内容につきまして十分な御審議を賜りますことを心からお願い申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、開会に当たりましての御挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

(渋谷副課長)

ありがとうございました。以降、着座にて進行させていただきます。

では、本日御出席をいただいております委員の皆様を御紹介させていただきます。

神戸大学名誉教授の黒田勝彦委員でございます。

神戸大学大学院教授の竹林幹雄委員でございます。

神戸大学大学院准教授の石黒一彦委員でございます。

京都女子大学客員教授の槇村久子委員でございます。

一般社団法人みなと総合研究財団理事長の山縣宣彦委員でございます。

全日本海員組合関西地方支部長の浦隆幸委員でございます。

兵庫県倉庫協会会長の若松康裕委員の代理である兵庫県倉庫協会専務理事河野通弥様でございます。

姫路港運協会会長の水田裕一郎委員でございます。

姫路市長の清元秀泰委員の代理である姫路市産業局商工労働部長の松本秀之様でございます。

県議会議員の五島壮一郎委員でございます。

県議会議員、永田秀一委員でございます。

県議会議員、樫野孝人委員でございます。

県議会議員、越田浩矢委員でございます。

近畿地方整備局長の黒川純一良委員の代理である近畿地方整備局副局長、成瀬英治様でございます。

姫路港長の末田和也委員でございます。

神戸運輸監理部長の吉田正彦委員の代理である神戸運輸管理部海事振興部貨物港運課長、河西守行様でございます。

姫路税関支署長の中西一長委員でございます。

以上でございます。

それでは、本会の成立要件につきまして御報告します。委員総数25名のうち17名の御出席をいただいております。したがって、兵庫県港湾審議会条例第5条第2項の規定により委員の過半数を超えており、本会は成立しておりますので御報告します。

続きまして、本日の審議会開催について御説明いたします。5月14日付で港湾計画の変更について兵庫県知事から兵庫県港湾審議会に諮問がありました。これを受け、当審議会運営要綱第9条第1項の規定により、姫路港部会で審議を行うこととし、本日開催するものでございます。なお、兵庫県港湾審議会条例第6条に基づき当部会の決議をもって兵庫県港湾審議会の決議となりますので、あらかじめ申し添えます。

続きまして、本日の傍聴について説明いたします。本会は兵庫県港湾審議会運営要綱第5条第3項の規定に基づき公開しており、本日の傍聴者は1名であることを御報告いたします。

報道関係の方はこれ以降の写真撮影、録画等は御遠慮ください。

次に本日お配りしております資料について御確認をお願いいたします。お手元の議事次第に配付資料一覧がございます。こちらをもとに御確認をお願いいたします。資料としましては、会議次第と資料1（1）姫路港港湾計画（改訂）についての諮問書の写し、資料1（2）姫路港部会長への要請書の写し、資料2（1）姫路港港湾計画改訂案、資料2（2）姫路港港湾計画書（案）、資料2（3）姫路港港湾計画資料（その1）（案）、資料2（4）姫路港港湾計画資料（その2）（案）。その他の資料として姫路港港湾計画図（案）、配席図、姫路港部会出席者名簿、港湾審議会条例、港湾審議会運営要綱、港湾法の抜粋、姫路港要覧、以上がお配りしております資料でございます。なお、姫路港部会出席者名簿につきましてごらんいただきたいと思いますが、一部誤りがございます。出席者のお名前の文字に誤りがございます。2号委員、兵庫県倉庫協会会長、若松さんの代理の河野通弥様につきましては、道路の道と書いておりますが、通行の通という字が正しいということでございます。大変申しわけありません。訂正お願いいたします。以上がお配りしております資料でございます。会議の途中でも結構ですので、不足、落丁がございましたら挙手にて事務局にお知らせいただければと思いま

す。

それでは兵庫県港湾審議会運営要綱第5条の規定により黒田会長に議長を務めていただきます。黒田会長、よろしく願いいたします。

(黒田部会長)

座ったまま会を進めさせていただきます。先ほど御紹介賜りました黒田でございます。

それでは当審議会の運営要綱の第8条第2項に規定されております本日の姫路港部会の議事録の署名人をこちらから指名させていただきたいと思っております。大変恐縮ですが石黒委員と楨村委員にお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「はい」)

ありがとうございます。御承諾いただきましたので議事録署名人とさせていただきますと思っております。

それでは、早速本日の議事に入らせていただきます。本日は先ほど御紹介ございましたように、姫路港港湾計画の改訂についての審議ということでございます。議案につきましては事務局のほうから内容を御説明賜りたいと思っております。よろしく願いいたします。

(事務局)

私、兵庫県港湾課計画振興班長の首藤です。よろしく願いいたします。

では、私のほうから計画の改訂の内容について説明させていただきます。港湾計画の改訂の案につきましてはお手元にお配りしておりますA4縦の資料2(2)の港湾計画書、(3)、(4)の計画資料その1、その2が本題資料となっておりますが、この資料というのは文字中心でございますのでその内容をわかりやすく示しましたものを別に用意してございます。A3の横の資料2(1)のほうを御準備願います。港湾計画改訂の案について説明いたします。まず、表紙をめくってください。左側に姫路港の概要を記載してございます。姫路港につきましては、古くから遣唐使の船が停泊するなど瀬戸内海航路の要所として栄えてまいりました。江戸時代には舟により姫路城と結ばれ、明治時代には生野銀山との間に銀の馬車道が整備されるなど、海の玄関口として栄えてきました。昭和に入りますと特定重要港湾に指定され、平成23年には国際拠点港湾に指定されるなど鉄鋼、化学、エネルギー産業が集積する工業港として重要な役割を果たし

てきています。一方、姫路港では離島である家島、小豆島への定期船も就航しております。年間80万人以上が利用するとともに、国際コンテナ戦略港湾の連携港湾として、神戸港への集貨、創貨の取り組みを行っているところです。

次のページをお願いします。このページは姫路港の主な立地企業の状況を示しております。姫路港には鉄鋼を始め、多くの企業が立地して播磨工業地帯の産業を支えています。赤色が鉄鋼関連、青色が化学、緑色がエネルギー関連、黄色が電気関連企業でございます。この中で右端の緑色、エネルギー関連企業としまして、妻鹿日田地区にはLNG基地がございましてガス事業者や発電事業者の方々が立地するとともに、今後、妻鹿日田地区や広畑地区では工場や発電所の計画が進められているところでございます。

右側の3ページをお願いいたします。姫路港の取り扱い貨物でございます。姫路港で取り扱われている主な貨物を御説明します。大宗貨物としましてはLNGの輸入、鋼材の輸移出、鉄鋼や金属くずの移入となっております。姫路港全体の取り扱い貨物量は左側中段のグラフに示しておりますように近年は3,500万トンの取り扱い量で、ほぼ横ばいで推移してございます。取り扱い量の約3割をLNGが占めておりまして、オーストラリアやインドネシアなどから輸入し、ガス供給や火力発電に利用されています。左側下段のグラフに示しますように、姫路港のLNG輸入量は木更津港、千葉港について全国第3位となっております。また鉄鋼や金属くずは名古屋、広島などから移入し港内の立地企業で加工されています。加工された製品は中国、タイなどに輸出、また、県内の港に移出されています。薄鋼板につきましては広島などに移出されています。

次のページをお願いします。続きまして、港湾計画に関するこれまでの検討経緯、スケジュールについて御説明します。姫路港の長期構想でございます、姫路港の整備、利用のあり方の作成に平成27年度から着手しまして、4回の検討会とパブリックコメント手続を経まして、平成28年度に長期構想を策定しました。引き続き港湾計画改訂の中身についての検討にも着手し、港湾計画検討会を3回開催しまして、平成31年1月に港湾計画の素案を作成しています。そして本日開催の兵庫県港湾審議会にて御審議をいただいた後、国の交通政策審議会港湾分科会を経て改訂する予定となっております。

右側の5ページをお願いします。平成28年8月に策定しました姫路港の整備、利用の長期構想の概要について御説明いたします。この長期構想は姫路港が目指すべき将来像を4つ示しておりまして、それぞれ主要施策を掲げています。まず左上、地域の活力源となる強い産業づくりを支える港としまして、港湾機能の柱である物流機能の強化や

産業用地のインフラ整備など、背後圏の産業を支えるための整備、利用を図ります。さらに主要施策としましては以下の①から⑤に示しますとおり、広畑地区ではバルク貨物取扱機能を強化することや物流の円滑化を図るための道路整備、工場立地促進、将来のエネルギー拠点としての場を確保してまいります。次にその下、交流人口の拡大を支える港としまして、姫路港の背後には姫路城などの観光資源や、地域住民にも親しまれている親水空間がございます。また、家島を始めとする離島への人流がございます。これらの観光資源を生かしながら人の交流空間を創出し、交流人口の拡大を目指します。主要施策につきましては、交流、にぎわい空間を創出、アクセス利便性の向上、海のエントランス整備を掲げています。

続きまして右上、三つ目の将来像は豊かな自然環境を次世代につなぐ港でございます。温室効果ガス排出量削減につながる海上輸送へのモーダルシフトに取り組むほか、豊かな海の実現のため姫路港に残る貴重な自然海岸を保全し、藻場、浅場などを創出してまいります。主要施策としましては、モーダルシフトとして神戸港との間の内航フィーダー輸送促進、自然環境の保全、創出の推進などを掲げてございます。最後、右下です。安全な暮らし、安定した企業活動を守る港でございます。発生が危惧されております南海トラフ巨大地震や、昨年9月に発生した高潮災害などに備えていくため、大阪湾のバックアップ機能とともに、災害時には姫路の内陸部や家島諸島へ運ぶ物資輸送の確保に努めてまいります。またこれまで重要な機能を担ってきた港湾施設は老朽化を迎えているため戦略的な老朽化対策を実施することとしています。

次のページをお願いします。ここから本題でございまして、長期構想を踏まえ検討しました今回の改訂の主な内容について説明いたします。なお、資料の中の青の文字は既定計画どおり、そして今回の計画においても引き続き位置づけるものでございます。赤で示している文字につきましては、今回新たに位置づけるものや既定計画の内容を変更したものを示しております。今回の改訂には4つの目的、柱を設定しております。

まず一つ目の目的柱は物流機能の強化でございます。効率的な荷役や円滑な物流輸送を実現するために大水深岸壁の整理や臨港道路の整備を位置づけます。具体的には広畑地区で既定計画どおりマイナス14メートル岸壁を計画に位置づけることとします。これまで2バース計画されているもののうち1バースは供用済みでございますが、残りの1バースも引き続き整備をするものでございます。また浜田地区や網干地区から広畑地区への埠頭間連絡、貨物の輸送を円滑にするために臨港道路の網干沖線の整備を既定計

画どおり位置づけまして、さらに広畑地区から国道250号までの物流機能を円滑にするため現行2車線で計画整備されました臨港道路広畑線の4車線化を計画変更として位置づけます。

二つ目の目的柱は開発空間の確保でございます。姫路港の背後圏には住宅地などと混在した工場がございまして、将来的には臨海部に進出したいという企業の要請がございまして。これらの要請にも答えていくため、港湾の維持浚渫土などを活用した埋め立てによりまして工業用地などを創出いたします。具体的には浜田地区及び網干沖地区で埋め立てを行うとともに、工場などが立地しやすいよう土地利用計画を工業用地に変更します。なお、網干沖地区の一番右端部分につきましては今回の港湾計画の目標期間内に埋め立てが終了しないことから海面処分用地としております。この後、埋め立てが完了した後に土地利用を考慮し、新たに土地利用を設定することといたします。最後、広畑地区では既に供用中の土地でございまして、工場等への分譲が検討されていることから工業用地に変更いたします。

三つ目の目的柱は交流人口の拡大でございます。こちらは平成30年に作成しました旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画に基づきまして、須加地区で実施する各施設の計画を位置づけるものでございます。計画の具体内容は後ほど説明いたしますが、公共埠頭計画、フェリー埠頭計画、旅客埠頭計画、外郭施設を位置づけるものでございます。最後、四つ目の目的柱は自然環境の保全、創出でございます。長期構想でも掲げました豊かな自然環境を次世代につないでいくため、大塩、的形地区では自然環境を保全する区域に位置づけるとともに、浜田地区などでは海浜計画を位置づけることといたします。

右側の7ページをお願いします。ここからは今回の港湾計画改訂の内容について各地区ごとに説明いたします。左に現行の既定計画、右側に今回計画を並べており、新規計画や既定計画の変更につきましては赤の文字、今回の改訂で計画削除するものを青の文字で示しております。まず、左側の浜田地区からです。浜田地区では過去に貯木場として利用されてきました部分の海面部分につきましては、今後も土地利用が見込めないということがございまして、既定計画どおり埋め立て、これまで海面処分用地としていた土地利用を工業用地に変更いたします。あわせて貯木場の右隣の港湾関連用地5ヘクタールも工業用地に変更いたします。係留施設につきましては将来動向から既存の2バースで足りることと考えまして、計画しておりました北側のマイナス7.5メートルを削除

し、背後の埠頭用地0.9ヘクタールも現状の利用に合わせて港湾関連用地に変更いたします。また、埋立地の先端部分でございますが、航路や泊地の浚渫によって発生しました、浚渫土砂を有効活用しまして、浅場や藻場などの海浜計画1,500メートルを新たに位置づけます。次に右側の網干沖地区でございますが、こちらは既定計画どおり埋め立てを行い、これまで都市再開発用地、港湾関連用地、埠頭用地、泊地としていたものを工業用地と海面処分用地に変更いたします。また、図面の右端に点線で示している部分がございます。これは網干沖地区の右端部分の埋め立てが目標年次の期間に終わらないことから、岸壁や航路などの公共埠頭計画及び水域計画を将来構想としております。

次のページをお願いします。続きまして、吉美地区及び広畑地区について説明いたします。こちらの地区は網干沖地区と広畑地区をつなぐ臨港道路、網干沖線について、橋梁の下を航行する船舶のマスト高を考慮しまして桁下空間を24メートルから30メートルに変更いたします。また広畑地区はマイナス14メートル岸壁につきましては港湾の施設の技術上の基準・同解説が平成30年に改訂されまして、標準のバース長が280メートルから260メートルに変更されましたので、施設延長を2バースで560メートルから520メートルに変更しております。あわせて前面の14メートルの泊地の面積も変更しております。次に臨港道路広畑線につきましては、4車線で計画している臨港道路網干沖線と現在検討が進められています播磨臨海地域道路に挟まれた臨港道路となっております。ここにつきましては物流を含めたアクセス機能として現行の2車線のままですとボトルネックになる可能性もございますので、これを4車線化する内容としております。また広畑地区の立地企業の動向に対応するため、計画していた危険物取り扱い施設の計画を削除するとともに、企業自身が所有や埋め立て計画を持っている港湾関連用地と、再開発用地を工業用地に変更いたします。

右のページをお願いします。こちらは網干沖地区から広畑地区のマイナス14メートル岸壁、臨港道路網干沖線、臨港道路広畑線の位置関係について航空写真を使って示しています。②の臨港道路網干沖線と③臨港道路広畑線4車線化が完成しますと、西側でございます網干地区、さらにその西の浜田地区からの広畑地区はもとより、図面の右上に青の矢印で示しております計画中でございます播磨臨海地域道路までのアクセス強化が可能となります。浜田地区の貨物を広畑地区の公共埠頭で取り扱っていくことや、播磨臨海地域道路から網干地区まで貨物を円滑に運搬することができるようになるなど、

公共埠頭整備と臨港道路整備が一体的に整備されることによりまして、姫路港の物流機能のさらなる強化や企業の産業活動の増進に大きく寄与するものと考えてございます。

次のページをお願いします。続きまして、飾磨地区、須加地区、中島地区についてでございます。飾磨地区及び須加地区では姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画に基づきまして各施設を港湾計画に位置づけます。これにつきましては右側の11ページの写真で御説明したいと思っておりますのでよろしくお願いたします。左側が現状、右側が計画内容となっております。まず左側をごらんください。この地区は黄色の船で示しているところですが、現在、家島、坊勢行きの小型の旅客船や小豆島行きのフェリーが旅客船棧橋及びフェリー埠頭を利用しております。また、その左側、飾万津臨港公園の南の物揚場では、ピンク色で示してありますが、家島、坊勢行きの貨物船が荷役を行っております。さらに南側の岸壁ではセメント船が利用し、さらに南側の耐震強化岸壁ではクルーズ船が利用していることとなっております。このように旅客船関係と船舶の貨物関係、この両者の船舶が混在している状況でございます。それぞれの動線が輻輳し危険であることから、これらを解消する目的で、右側の図面に示しますとおり、旅客線、フェリー、クルーズを旅客船ターミナル付近に集約するとともに、一般貨物船は現在のフェリー棧橋付近に集約いたします。これにより旅客船と貨物の住み分けを図ることができ、動線の効率化、安全性の確保を目指してまいります。なお、一部クルーズ船が着岸するバースにセメント船が残ることになりますが、クルーズ船の入港頻度は姫路港で年間10回程度になることを踏まえまして、バース調整で対応できると考え、いわゆる貨客併用でと考えてございます。

左側の10ページに戻ります。このリニューアル計画によりまして右側の図面の中段、青字で示しておりますように、公共埠頭計画のマイナス3.5メートル物揚場2バース、さらに左上の青字、マイナス5メートル岸壁1バース、7.5メートル岸壁1バース、小型棧橋2基、フェリー棧橋1基を計画削除するとともに、新たに赤字部分でマイナス3.5メートル物揚場2バース、小型棧橋3基、フェリー棧橋1基を位置づけるものとします。また、左の下に示しておりますが、外郭施設計画として防波堤を200メートル位置づけるとともに、一般貨物との併用になりますが、旅客船埠頭計画としてマイナス10メートル岸壁340メートルを位置づけることといたします。このリニューアル計画の中では交流人口拡大のため旅客ターミナルの横ににぎわい施設を計画しています。このための用地として現在港湾関連用地となっている部分のうち、交流厚生用地0.4

ヘクタールを新たに位置づけを行います。そして須加地区の一番南側の先端ですが、マイナス7.5メートル岸壁については、タグの係留基地であったり、船舶への物資補給的な利用、いわゆる休憩バースのような利用が多くなってございます。今回の改訂ではこれらを踏まえまして7.5メートル岸壁3バース、計390メートルを物資補給岸壁として位置づけます。次に飾磨地区では過去のポートルネッサンス計画で交流拠点用地3.6ヘクタールが位置づけられていましたが、企業の立地促進のため今回工業用地に変更いたします。右下の中島地区では岸壁背後の埠頭用地が狭いことから埠頭用地を拡大するなどの変更を行っています。

12ページをお願いいたします。こちらのページは旅客船ターミナルエリアリニューアル基本計画に基づきまして、今回の計画変更となります各施設、現有施設の配置を示したものになります。赤色で示したものが今回新たに位置づける、もしくは変更する施設でございまして、青字で示したものが廃止する施設となっております。

右側のページをお願いいたします。13ページ、14ページにつきましては、旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画で係留施設が変更されたことに伴いまして、利用する船舶が安全に係留や着岸ができるかどうか操船例図を示すとともに、港湾の施設の技術上の基準に示された回頭円が確保できることを確認しております。左から、セメント船の6,000DWT級の貨物船、1,326総トンの小豆島行きフェリー、97総トンの家島、坊勢行き貨物船。14ページにまいりまして、家島、坊勢行き貨物船の中で最も大きな173総トンの旅客船。最後に姫路港で積極的に誘致を行うこととしております1万から5万総トンクラスのクルーズ船のもので、こちらの絵は飛鳥Ⅱでございまして、それぞれの操船例図を示しております。こちらの操船例図に書いています2Lとか3Lでございまして、船舶の安全な回頭領域として船舶の長さの2～3倍程度を確保できているということを示しております。なお、フェリー、旅客船、クルーズ船につきましては離着岸時に船を横方向に動かすための動力装置、サイドスラスタを装備していることから2Lで可能となっております。

15ページをお願いします。続きまして妻鹿日田地区、妻鹿地区でございまして。この地区にはかつて大規模な製油所が立地しておりましたが現在は撤退し別の企業が進出しています。製油所時代に計画され実施されなかった危険物取扱施設計画につきましては、事業者の撤退に伴い計画を削除いたします。右側の図面に赤で着色している部分につきましては、姫路市の中央卸売市場が移転する計画がございまして、工業用地のうち10

ヘクターを都市機能用地に変更いたします。次のページをお願いいたします。最後に姫路港の一番東側でございます福泊地区、的形地区、大塩地区についてでございます。こちらの地区につきましては背後の塩田を活用した住宅などの開発に付随しましてマリナー計画がございました。社会経済事情によりまして実施の見通しがなくなっており、マリナー計画についても港内の放置艇につきましては網干地区等の既存の係留施設や民間マリナーなどで収容可能となったこと、そしてそもそもマリナー自体も事業化のめどが立たないということもございまして、今回の改訂で計画を削除いたします。また、福泊地区、的形地区につきましては姫路港の中で自然の海岸線が残っている唯一の地区で、これらを保全するため自然環境を保全する区域として位置づけることといたします。

最後に17ページをお願いします。こちらはポート2030との関係性について説明しています。国により港湾の中長期施策でございますポート2030が平成30年7月に取りまとめられたところでございます。ポート2030に示された中長期施策の基本的な方向性と今回の姫路港の改訂の関係をまとめたものがこちらの表になります。表中の左側の列がポート2030の基本的な方向性、真ん中の列が姫路港の長期構想での基本方針、右側の列が今回の対応ということになります。なお、今回の港湾計画改訂で対応する項目については赤い太文字で示しています。図中の左側を見ていただきまして、ポート2030の1、グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築、2.持続可能で新たな物流体系の構築について施策が示されています。こちらにつきまして姫路港の対応としましては広畑での大水深岸壁や、臨港道路整備を行うことによりまして効率的な物流体系構築に努めてまいります。また、工業用地を確保することで企業立地を促し、これらの企業からの取り扱い貨物、集貨、創貨に努めてまいります。

そして港湾計画に位置づける項目ではございませんが、県が行っている阪神港への内航フィーダー網の充実強化への助成によりまして新たなフィーダー航路開設、航路の定着を目指し、これにより国内物流体系の強化に努めてまいります。さらに災害発生時を含め、いつ何時も港湾機能を有効に使用できるよう、整備済みの耐震強化岸壁を始め、港湾施設を適切に維持管理していくこととしています。次にポート2030に戻りまして、3.列島のクルーズアイランド化、4.ブランド価値を生む空間形成につきましては、昨今のクルーズ事情の高まりへの対応や港のにぎわい創出など、ソフト面、ハード面の対策について施策が示されております。こちらにつきまして姫路港では、姫路港旅客ターミナルエリアリニューアル基本計画に基づきまして、旅客船利用者の利便性向上、に

ぎわい創出、快適な利用空間の創出に努めてまいります。最後にポート2030の港湾、物流活動のグリーン化につきましては、藻場などのブルーカーボン生態系を活用したCO₂の吸収源対策、環境規制強化に伴う船舶の燃料転換への迅速な対応についての施策が示されています。こちらにつきまして姫路港では、残された貴重な自然環境を保全するとともに、浚渫土砂を有効活用して浅場を創出し、藻場の形成を促すことで海域環境の改善、CO₂の吸収源対策に努めてまいります。また、妻鹿日田地区ではLNGの施設がございまして、LNGはクリーンエネルギーとしての将来の需要増が見込まれています。姫路港としましてはこの施設も有効に活用しながら船舶燃料の転換、LNGの燃料バンカリングに柔軟的に対応できるように努めてまいります。

以上、少し長くなりましたが改訂の内容についての説明を終わらせていただきます。十分な御審議、よろしく申し上げます。

(黒田部会長)

どうもありがとうございました。それでは少し広範囲になりますが、御意見、御質問ございましたらどこからでも結構ですので、よろしくお願いいたします。

(山縣委員)

御質問と言うか、港湾計画の段階ではなくてもっと前の長期構想の段階での質問かもしれませんがお聞きしたいのは、姫路港と隣の東播磨、近接してあるのですが、同じ管理者も県ですし、二つの港の連携、機能をどういうふうに分担していくのかなど、そういう議論というのはされているのか。されていないならそれでもいいのですが、ただ同じ港が、行政区は違うのでいろいろあるにしても、近接する二つの港が連携できることがあるのであればそういったものも位置づけて、それに合わせた施策というのも展開されるのもいいんじゃないかなと思っているものですから、もしそういう議論があったのなら聞かせてもらうことはできないですか。

(黒田部会長)

事務局側からお答えいただけますか。

(事務局)

ありがとうございます。姫路港と東播磨港、性格が似ている工業港ということで、連携の話があったかということですが、結論から言いますとそういった議論を深めているという段階ではございません。ただし、貨物の荷の動きとしましては姫路港と東播磨港の間で動いている貨物も現状としてはございます。企業によりましては東播磨の立地企業が姫路のほうに統合されて出てくるなどの動きがあるのも事実でございます。そういったところも踏まえまして両者の連携というものがどういった形でできていくのかというのは、同じ県が管理者ですので、そこは取り組んでいきたいと考えているところです。

(黒田部会長)

よろしいでしょうか。

(山縣委員)

先ほどの説明の中でもありましたが、播磨臨海地域道路をこれから位置づけて整備されていくということですが、当然東播磨港につながるわけですね。恐らく二つの港の連携性というのはこれから非常によくあるだろうと想像されるので、今回というわけではないんですが、中長期的には二つの港の、広域に連携する基盤ができるわけですから、これを踏まえてどう港を再編するのかという議論もぜひしていったらいいんじゃないかなと思っております。

(黒田部会長)

ありがとうございます。関連してこちらから質問するのも恐縮なのですが、東播磨港の将来構想計画というのは県のほうでおつくりになっているのですか。

(事務局)

東播磨港の港湾計画改訂が平成10年でございますので、その前に検討しております。ただ平成10年以前になりますので大分前になるかなということでございます。

(黒田部会長)

20年前にどれぐらいの長さを見込んで長期計画をやっておられたのですか。これと重なっている期間もありますよね。

(事務局)

改訂の前に長期構想を検討していく訳ですけれども、おおむね20年から30年のタームになるはずですので、確かに一部は重なっていると思われます。

(達可港湾課長)

具体的にいつまでというのは今のところ数字がないのですけれども、今回姫路港の取り組みをやらせていただいて、県が管理している港、東播磨港もごございますので、東播磨港も順次検討していくことが必要だと思っています。ちょうど播磨臨海道路の計画もありますので、それを踏まえて今後検討させてもらうという課題にさせていただければと考えてございます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。東播磨のほうも播磨臨海地域道路の整備でダイレクトにつながってきますので、その位置づけがちゃんとできているかどうか再確認していただきたいと思います。いずれ東播磨港の将来計画も見直しが始まると思いますので、播磨全体の臨海工業地域で齟齬を来さないような形で御配慮いただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

ほかに御意見、御質問でも結構ですが。どうぞ。

(成瀬委員代理)

近畿地方整備局の成瀬です。今回の中身、改めて姫路港の役割を見て、2ページにありますけれども、いろんな企業が入ってきていますし、3ページにありますLNGにおいては西日本第一位の輸入拠点ということでもあります。今回の改訂のエキスをいいますか、それが6ページに書かれてあることだと思うのですが、多岐にわたる改訂の中身が書いてありまして、改訂後を見据えたよい対応になっているのではないかと思います。一点確認したいのが、防災という観点での話なのですけれども、例えば昨年ですと台風21号が来て高潮被害を受けたのもございますし、近年気象海象状況が極端化していて過去になかったような状況というのが多々見られているような状況にあります。それで国交省の港湾局でも港湾の開発、利用、保全の基本方針を見直しているところですが、その案の中でも、経験したことの無い災害に対しても柔軟に対応できる災害に強い港湾の実現というのが挙げられているところです。今回、災害という観点でいいます

と17ページに少し触れられていまして、真ん中のところ、安全な暮らし、安定した企業活動というところで、災害の対応というところでは耐震強化岸壁の整備というのが挙げられているのですが、ここは整備済みという書き方になっています。お聞きしたいのが、災害時の姫路港におけます重要な基幹産業への事業の継続ですとか、あるいはエネルギーの供給の確保、そして離島もありますけれども、家島諸島といった離島への災害時の対応など、港湾及び港湾の背後地での防災、減災対策についてどのような検討が行われているかというのを教えていただければと思います。

(達可港湾課長)

港湾課長の達可でございます。耐震強化岸壁につきましては平成18年に須加地区の中で整備していまして、この岸壁というのは県の防災計画におきましても家島諸島を含む姫路市、たつの市、太子町においての緊急物資の海上輸送拠点として位置づけられているところでございます。現況、耐震強化岸壁の背後につきましては平時はイベントスペースという形で活用し、災害時は緊急時の陸揚基地として計画しておりまして、普段は空けてございます。事業計画の観点から申しますと、平成29年3月に姫路港の港湾BCP策定したところでございますけれども、LNGにつきましては幹線貨物として位置づけさせていただいておりまして、主要企業さんとも協議した上でLNGが災害時でも着実に行われるように、例えば航路の啓開の順番などを位置づけさせていただいているところでございます。また、離島への災害対応につきましては、耐震強化岸壁に加えまして同じく家島諸島へ連絡する栈橋等については最優先で復旧していくという考え方をしております。できるだけ早く海上ルートを確保していくというふうに考えてございます。さらに例えば県の保有する耐震強化岸壁だけではなくて、ここに立地されている企業さんの事業計画に向けましては、それぞれの専用施設等の利用というものを視野に入れまして、主要な企業さんとの協力体制をうまく港湾BCPに盛り込んでいけますように個々の協議を現在進めさせていただいているところでございます。以上でございます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。成瀬委員、よろしいでしょうか。

(成瀬委員代理)

ありがとうございます。去年の台風で高潮がかなり来まして、大阪湾の諸港では具体的に高潮対策をどうしていこうかという検討も行き、4月に一度素案のようなものを取りまとめたところであるのですけれども、恐らく姫路港も場合によってはそういった高潮被害が想定されることがあるのじゃないかなというふうに思いますので、そのあたり我々も情報提供してまいりますので、ぜひ災害に強いという意味での御検討を進めていただきたいと思います。

(達可港湾課長)

県といたしましても昨年の高潮、特に大阪湾で起きた、ということで、そもそもの計画の見直しを進めてございます。その結果を踏まえまして全県でやりますので、播磨灘についても必要な施設対応が出てくれば、そのときに具体の対応を考えさせていただきたいと思いますので、引き続き御指導、よろしく願いいたします

(黒田部会長)

ありがとうございます。ほかに。

(中西委員)

一点なのですけれども、内航フィーダーについて一度、試しというのですか、いろんな企業さんがどれぐらい使われるかということで、神戸港と姫路港の間を内航フィーダーで貨物を運んでみられたという新聞も出ていたと思うのですが、その内航フィーダーと播磨臨海地域道路というものの関係というのですか、内航フィーダーを中心にこれからやっていくのか、それが播磨臨海地域道路ができてしまえば播磨臨海地域道路1本にするのか、そこらのところが、税関としましても内航フィーダーということで外国貨物が神戸と姫路を行き来するということがありますので、そこらがどういう考えで、並行で動かされるのか、それとも播磨臨海地域道路ができてしまえば内航フィーダーというのは使わないのでしょうか。

(事務局)

内航フィーダーと播磨臨海地域道路の関係ということでございますが、港湾の立場からしますと、神戸港につなぐということで内航フィーダーの可能性、これは探っていき

たいと思いますし、そこは頑張ってもらいたいと思います。ただ、物流ということでもらえますと、陸上、海上、昨今の災害ということを考えますと、オプションとしての海上輸送というのはできるだけ持っていただきたいですし、企業側としても昨年の災害もあって全部が陸送ではなくて、海上輸送というものを持っておきたい、そのための検討を進めたいという企業もございます。この辺は料金の問題であつたりとかいろんな市場原理も働くところではあるんですけども、うまくバランスをとって播磨臨海地域道路ができて内航フィーダーとしての就航、継続というのは引き続きやっていきたいと考えています。

(中西委員)

ありがとうございます。

(黒田部会長)

はい、どうぞ。

(竹林委員)

一つ意見と、それから二つ、一応確認事項です。一つは先ほど出た内航フィーダーなのでありますが、これは意見です。ひょっとしたら厳しいかも知れませんが。今、説明ありましたけど、もちろんオプションとしてという考え方がありますが、これはポート2030にも書いてありますけど、複層的にいろんなモードを用意するという事の中で内航フィーダーの拡充と位置づけられているので、これはそんなに及び腰で言ってもらおうとどうかなと思うので、それは済みませんがちゃんとやってもらわないと、私のほうをお願いしたいくらいです。というのが一つの意見なのです。あと二つは質問というか確認なのですが、一つは答えにくい話かもしれませんが、先ほどからLNGの出る施設を有効利用等という話が出てますが、大阪湾ではずっとLNGバンカリングの話がついたり消えたりしているんです。姫路港もそのエリアで、これもまたついたり消えたりしているように思うのですが、今回の改訂は直接それには言及されていないものの、そういったバンカリング等々も将来的にはちゃんと含みとして持っていますよという、こういう解釈をしていいのかどうかというのが一つの確認事項です。これはあるのとないのでは大分違う話なので、これは一応確認させてください。という

のが一点目。二つ目はこれもまた随分と及び腰で言われていましたけど、クルーズ船の話です。実績としてはそんなに来てないかもしれないけども、例えば飾磨港から出ている旅客船という小豆島もありますし、家島もあるというのは先ほどの話にも出ましたが、こういったところにそれこそオプションツアーみたいな形で、距離的にはたかが知れていますから行って帰ってでもできるわけで、そういった次のお客さん、もう今、有名などは皆回っているのだから、次のちょっと変わったところに行こうかなと思ってお客さんを拾って、こちらで公共施設としてサービスがあるものを使ってもらいましょうと。そのためにちょうど今改訂するのだから工夫してやりましょうねという、そういう姿勢があってしかりかなと思うのですが、そういったものを一応頭に入れた上で今回の改訂案を出していますと、こういう理解でよろしいですかという二点です。

(事務局)

ありがとうございます。まず一点目の内航フィーダー、しっかりと取り組んでいきたいと思えます。確認事項の2点のうちまず1点目のLNGバンガリングの話でございます。姫路港は関西圏でもLNGの二つの拠点施設のうちのひとつということで重要な役割を持っていて、来るべき2020年には硫黄分、いわゆるSoxの規制が始まるということで燃料バンカリング、これは確実に進んでまいります。国交省が事務局でやられている検討会の中でフェーズというものが示されておりまして、まずは創生期は堺泉北港でトラックからの岸壁で給油していく仕組み、やり方等を検討されているということを知っております。ただ姫路港はどうなのだという事なのではございますけれども、堺泉北にはない、いわゆる払い出しの施設というのが姫路港にはあります。これは一つの強みでもありますので、バンカリングというものが進んでいけばそこから姫路を基地としてLNG燃料船に給油していく、もしくは燃料給油船を姫路港から出すといった可能性というのは十分にあって、そこにつきましては我々も事業者とその方向性は認識はしています。バンカリングに対し姫路港としてしっかりとらえて進んでいきたいと考えているところでございます。もう一つ、クルーズ船の関係です。小豆島、家島は大変な魅力があると思っております。小豆島では国際美術祭であったりとか、家島では非日常体験といましていろんな活動ができるとか、我々が思いもしないような観光資源というものがあると。それは実はクルーズのお客さんにとっては非常に新鮮だというようなことがあると聞いています。また、坊勢のほうでは漁業体験がツアーとして企画されており、それはまた

好評であると聞いております。離島は離島としての魅力があると我々も認識はしており、どんな形ででもポートセールスをしながら取り組んでいきたいというふうに考えております。

(達可港湾課長)

少し補足しますと、今回のターミナルエリアのリニューアルをしっかりと取り組んでいかなければいけないと思っています。定期航路のところを強化するのとクルーズ船の出入りの施設をしっかりと、背後のターミナルエリアも含めて改修することによって新たな誘致も含めて取り組んでいけるように、港を挙げて取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。竹林先生、よろしいでしょうか。

(竹林委員)

どうもありがとうございました。とにかく、私は言い方がきついですけど、ただ兵庫県の方は割と控え目に言われるので、そこは控え目でないほうがいいんですけどという部分もあるので、よろしくお願いします。

(黒田部会長)

ありがとうございます。ほかに。

(樫野委員)

質問というか確認ですけど、資料2(3)その1の17、18ページのところに姫路港の今後の取り扱い貨物量の推計の資料がありますが、今後10年で総計で10数%貨物が伸びるといふ推計をされていると思うんですが、内貿は横ばいもしくは少し減り、外貿が10数%伸びるといふデータかと思うんですけど、何が伸びていくというふうに推測されているのか教えてもらっていいですか。

(事務局)

姫路港入貨物量は3,500万トンぐらいありまして、今回の計画で約3,800万という目標の貨物量を掲げています。まず、伸びる要素としましては、広畑、西浜地区に新たにバイオマス発電所が計画され公表されました。こちらは燃料として木質チップ、ヤシガラといったものを北米、東南アジアから輸入します。これが大体30万トンから40万トンほど。これが純増となっております。それからまだ同じ西浜地区で土地だけは購入されているもののまだ進出いただいていない企業さんがございまして、そちらの貨物が石こうですが、輸入及び国内からの移入で50万トンほどございます。あとはLNG、姫路の天然ガス発電所が計画されております。そういったところの取り扱いも増えていくということで、積み上げているといったことでございます。

(樫野委員)

わかりました。今の話でいうとエネルギー関係が多いというふうに理解しているんですけども、ここに書いている計画はやれば絶対やったほうがいいことばかりだと思うんですけども、実施するかどうかというところのチェックとか、もしくはこれを全部やると総額幾らぐらいかかるのかというのが書いていないんですけども、どのぐらいなんでしょう。

(首藤計画振興班長)

港湾計画では余り概算事業費は算出していないのですが、浚渫関係、岸壁等を含め、ざっと500億円ぐらいだと思います。

(樫野委員)

わかりました。もう一点、前からLNGは力を入れるべきだというお話をさせてもらっていましたが、逆にさっきの意見とは違って、クルーズは勝ち目ないので予算の投下も集中してやめたほうがいいんじゃないかというふうに思うんですけども、このあたりどこに集中するのかみたいな議論はされているんでしょうか。全部やればいいのですが、そこまで兵庫県も予算が潤沢じゃないと思うので、あれもこれもというわけにはいかないと思うんですけど、いかがでしょうか。

(達可港湾課長)

予算の投下という観点で言えば、例えばハードの整備を積極的にやっていく。確かに大きな予算が必要でしょう。ただ、クルーズ船の誘致でありますのはむしろ受け皿としてのハードの施設よりもソフトでどれだけ頑張ってくれるかということ、魅力的な商品が姫路市さんや観光局にできるかみたいなどころにかかっているかと思います。ですから一概にどっちかを捨ててしまえではなくて、姫路港あるいは背後地も含めた地域の発展に資する取り組みは、その場でしっかり選んでやるべきことをしっかりやっていきたいと思っていますので、今の段階で物流だけに特化するんだということではなく、それぞれバランスをとりながら取り組んでいきたいというふうには考えています。

(樫野委員)

今のはハード中心ではなくてソフト中心でやるという受け取り方でよろしいですか。

(達可港湾課長)

ハードについては大変なお金がかかりますから、それこそハードを投入するところについては効果のあるところを重点的にやっていったらいいと考えています。物流の可能性の高いところ、今後需要が見込まれるところからやっていくべきでしょうし、それとは別に今言ったのはクルーズ船の誘致なんていう観点から考えるとソフトの取り組みは非常に効いてきますので、それは並行して頑張っていくという趣旨で答えさせてもらったので、ハードはしない、ソフトはやっていく、という訳ではございません。それは並行して、投入するところにしっかりバランスをとりながらやっていきたいと思っています。

(樫野委員)

わかりました。ありがとうございます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。そのほかご意見があれば。

(山縣委員)

今の御意見の関係で、私の財団がクルーズを一生懸命旗を振っているということもあるんですが、特に瀬戸内海のクルーズというのは、国交省でもいろんな施策をしようとしています、客観的に考えてもっともっとクルーズが増えていく可能性は十分秘めていると思っております。その中で姫路港に関していえば、世界遺産姫路城があるということで、価値としては非常にある港だと思っておりますので、だからといってどのぐらい増えるかというのは算定が難しいですが、少なくとも確実にふえていくだろう。実際、瀬戸内海を舞台に新たなクルーズのサービスをしようという会社も出てきておりますので、そこはぜひ前向きな対応を、議会も含めてやっていただいたほうがよろしいんじゃないかなと私は思っております。そのときにこの計画の中でリニューアル計画をつくられたということで、これはこれでよろしいと思うのですが、ただ、そうは言っても不透明な部分がありますので、大規模なハード整備をして、作ったはいいけど使われないうのでは困ると思うので、作り方については、今あるターミナルをどうされるのかわかりませんが、例えば大改造をするのじゃなくてクルーズに使うからということでクルーズだけの専用のターミナルをつくって年間10回しか入ってこない船のために作ってあとの期間は鍵をかけてというんじゃあもったいないですから、もし作られるのであれば、ほかの用途も一緒に考えるというか、例えば港で働く人とか市民の方も一緒に使うような、多目的な空間としてのターミナルとか、そういう工夫をしていただいて、これからはもしかしたら需要が増えるであろうクルーズ対応にも対応できるし、もし仮にだめだとしても、冬場なんかはなかなか厳しいものがあると思うので、そういうときには別の用途に使うとか、そこは知恵を出していただければよろしいんじゃないかなと思いますので、ぜひクルーズの芽はどんどん伸ばしていただいたほうがよろしいのではないかなというのが私の意見でございます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。

(槇村委員)

私もクルーズ船の可能性がどうかなというふうには思っておりましたのですけれども、私も何回か利用していただきますのと、今日は兵庫県の港湾審議会なんで兵庫県の中の議論があるんですけれども、たまたま四国に行ったときに高松から小豆島、家島には

随分海外の方がどっと行かれています。海外の方の関心というのはいろいろあると思うんです。姫路城との関連ということで言えば一番大きな要素と思うんですけども、もうちょっと違った関心もあつたりするので、いろんな視点があつたらいいかなと思います。そういうときに対岸のほうも、瀬戸内海全体のことを考えると兵庫県だけを見ているのではなくて、四国の側の港湾のほうはどういう動きをしているか、たまたまお遍路さんに行ってホテルに泊まってみると、かなりアートとか自然も含めて歴史もあると思うんですけども、違ったものを求めておられるという面もあると思うので、四国のほうもどれぐらいの動きをしているか、旅客がどうかというのもお調べいただいたらどうかなと思います。もう一つは播磨臨海地域道路と内航フィーダーのことが気になっておりまして、播磨臨海地域道路がなるべく早くできたほうがいいと思うんです。両方使うということであれば。播磨臨海地域道路の進み具合といいますか、それはどれぐらいの予定ででき上がっていくのかというのを教えていただければというふうに思います。

(濱県土整備部長)

今、国のほうで計画段階評価という計画ルートを決める手続をさせていただいています。通常は近畿地方整備局小委員会を3回もしくは4回開いてルートの幅を決めていくんですけども、その小委員会を2回開いていただいています。それを今年中に3回目を開いて、全長35キロというのは全国的には非常に長い計画段階評価の部類に入りまして、関係市町も多い、関係企業も多い、当然住民も多いということで非常に時間がかかっているのですが、喫緊に第3回を開いて、できれば今年度中に目途をつけて、遅くても来年度中には計画段階評価を終えていただきたいということで、国とも協力して進めさせていただいているところです。それが決まりますと次はアセスと都計の手続に入ります。非常に全長が長いので普通に4年ほどかかると思います。その後着手いたしまして、早くて10年、優先的に整備を進める区間というのが決められていまして、東側は神戸製鋼までの区間と播但連絡道から、これが優先的に整備を進める区間に位置づけられていますので、この三つの区間の着手に10年、ですからあと15年ぐらいかかるのじゃないかなと見込んでおります。なるべく早く進めたいとは思っているんですけども、それぐらいをお考えいただければいいかなと思います。

(黒田部会長)

あと、クルーズについてはどうですか。

(事務局)

クルーズは山縣委員もおっしゃっていましたように、瀬戸内海というのは我々が想像する以上に魅力があって、そこへのコンテンツというのは姫路港としてもしっかり取り組んでいきたいと思っていますし、また、瀬戸内海でクルーズの協議会もございます。そういったところで他港の事例だとかどういうふうに誘致していくのか、一緒にやっていくのか、どんなテーマでやっていくのかとかも含めまして、瀬戸内海の港湾と連携をしてやっていきたいと考えております。

(黒田部会長)

よろしいですか。

(樫野委員)

私もクルーズはぜひ盛り上げてほしいと思っているんですが、瀬戸内はニューヨークタイムズでしたか、今年訪れたい世界7位に選ばれるぐらいすごい場所でもありますし、クルーズも結構来ていると思うんですけども、要はどこに興味が行っているかというところ、香川、岡山、愛媛、広島というところのほうは恐らく何周も進んでいて、離島開発もクルーズでの遊びも、広島は世界遺産が2つありますし、橋のサイクリングとかもとても進んでいるというような中でいうと、恐らく戦略がないとそこに入れてもらえない、もしくはアートのフェスティバルも兵庫県は入っていませんから、こういったところでどうやってソフトでの戦略をしっかりとやって、それに合わせたハード整備をやっていくかというふうに考えていかないと、せっかくの資源が生きないまま、ちぐはぐになってしまふんじゃないかなと危惧していますので、ぜひその辺、戦略をしっかりと立てていただきたいというふうに要望しておきます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。ほかに御意見、御質問ございませんでしょうか。

(成瀬委員代理)

近畿地方整備局の成瀬です。今までの議論と違う話なんですけれども、16ページに姫路港の港湾計画でマリナーを削除するという話があります。私の記憶では、これ姫路港に限らないと思いますけど、兵庫県はかつてかなり放置艇があったと思うんです。その収容という意味でもマリナーを計画されたと思うんですけれども、先ほどの御説明ですと現状の施設で十分対応ができるというふうなお話でしたけれども、放置艇対策についてどんな状況になっているか、今度どうするよな計画があるのか、それを教えていただきたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。放置艇の関係でございますが、確かに過去にたくさんございまして、姫路港では平成15年に約1,600隻は放置艇としてカウントしておりました。その後、ボートパークへの収容への誘導だったりとか、民間のマリナー、それから漁業施設といったものを活用して、それから放置艇禁止区域をしっかりと決めて、出て行っていただかない方には簡易代執行とか、そう対応もしまして、姫路港の放置艇は解消しております。このことからマリナー計画は削除しても大丈夫だろうという形になっていきます。

(黒田部会長)

ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

(中西委員)

余り言わないでおこうかなと思ったんですけれども、クルーズ船の話がこの中で出ておりますので、クルーズ船、要は外国から入ってくるクルーズ船が姫路港に入ってくるとなると税関のほうで取り締まりというのが重要になってくるんですけれども、その中で旅客ターミナルというのが今回リニューアルされるというところ、神戸の港ですと神港の4突堤にクルーズ船が着きまして、そこを拠点に税関職員あるいはイミグレーション等々がそこで取り締まりをやっております。その前を必ず通って日本国内に入ってくるというようなルートができていますけれども、姫路の場合、今のところ旅客ターミナルがこれから整備されて移設されるということですので、できましたらきっちり

としたルートができるような整備を、なかなか難しいかもわからないんですけど、耐震岸壁のほうにしか大きな船が入ることができない、旅客ターミナルはもうちょっと北側に予定があるということで、船が着くところと旅客ターミナルがどうしても離れてしまうというような感じですので、そこらのところを今後検討ができるようであれば検討していただけたらと。要望として。

(黒田部会長)

事務局のほうから何かお答えはありますか。

(達可港湾課長)

しっかり検討してまいります。

(黒田部会長)

ほかにございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

これ以上特に御質問、御意見がないようでございますので、姫路港部会の本日の結論といたしまして事務局から提出の港湾計画の改訂に関する提案に対して異議なしという答申でよろしいでしょうか。いかがでしょうか。

(「異議なし」)

(黒田部会長)

ありがとうございます。異議があるという御意見がございませんので、全員異議なしということで、原案通りということで答申させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

本日用意しております議事はこれだけでございますが、事務局のほうから何か。伝達事項か何かございますでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。審議いろいろいただきまして、ありがとうございました。今回、港湾計画の案を議論いただきまして、今後国の審議に移ってまいります。その後に

は改訂という作業になるんですけれども、せっかく作成した計画ですので、着実に進めていきたいと思っておりますので、引き続き御指導、どうぞよろしくお願いいたします。

(浦委員)

その他の項目ということで一点よろしいでしょうか。本日港湾関係者の代表ということで、若干趣旨が違っているかもしれませんが、一件、お願いといえますか、言いたいことがございまして、今、海運界というか各船舶で問題になっていることがございまして、これはごみの問題、いわゆる廃棄物の問題がございまして。平成25年にマルポール条約が改正されまして、マルポール条約というのは船舶による海洋汚染防止に関する国際条約でございまして、それに伴って国内法も一部整備されているわけではございまして、それに伴って船舶の海洋投棄が、基本的にはごみの海洋投棄が全てできなくなったということで、今、船はどのような対応をしているかということ、岸壁につけた際に陸上に陸揚げするという対応をしています。船というのは明日どこに行くかわからない状況というのはございまして、各港どこに行くかわからないということから、各港に受け入れ施設または処理施設があると非常に助かるという状況でございまして。国交省の港湾局から港湾における廃棄物の受け入れに関するガイドラインというものが出ていると思うんですけど、その中にも記載があるように、海洋汚染防止法の第44条だっただけだと思うんですけど、港湾管理者、これは県だと思ってしまうんですけど、港湾管理者はこの受け入れ施設の設置または配置について港湾計画に定めなければならないという記載もございまして、今後ごみの対応について、兵庫県が適切に対応されていけばそれで構わないんですけど、今、どのような状況下と申しますと各自治体が船会社または船舶代理店にごみの処理業者を紹介して、ごみについては船舶運行者が責任を持って対応するのは当然だと思ってしまうんですけど、今は紹介で終わっちゃっているんです。そこを各港で適正に廃棄されれば今後全く不具合なく対応できるということで、ぜひともお願いしたいと思います。

(黒田部会長)

貴重な御意見、どうもありがとうございました。ほかにないようでしたら、本日の部会はこれで終了とさせていただきますと思いますが、マイクは事務局のほうにお返しいたします。

(渋谷副課長)

黒田会長ありがとうございました。委員の皆様も熱心な御討議、ありがとうございました。それでは、本日の姫路港部会は、これもちまして閉会させていただきます。ありがとうございました。

(署名人) _____ 印

(署名人) _____ 印