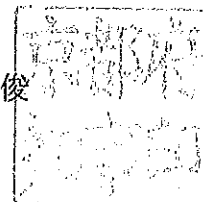


公文書公開決定通知書

1 港企第10号の48
平成31年 3月 14日

大槻 賢孝 様

京都府知事 西脇 隆俊



平成31年2月28日付けで請求の公文書の公開については、次のとおり公開することと決定したので、京都府情報公開条例（平成13年京都府条例第1号）第10条第1項の規定により通知します。

1 公文書の件名	平成30年11月14日（水）に開催された京都府舞鶴港港湾審議会議事録及び審議会資料
2 公文書の公開の日時	平成31年3月18日（月） 午前 10時
3 公文書の公開の場所	中丹広域振興局 総合案内・相談コーナー （舞鶴市字浜2020番地）
4 担当課等	京都府港湾局 港湾企画課 電話番号（0773）75-0192
5 備考	

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

1 開会

【事務局】

ただいまから、京都府舞鶴港の港湾審議会を開会させていただきます。

私は、本日の司会を務めさせていただきます、京都府港湾局副局長の大滝と申します。最後までよろしくお願いいたします。

まず、京都府港湾管理者を代表いたしまして、京都府の藤森建設交通部長から、御挨拶を申し上げます。

【藤森部長】

失礼いたします。京都府の建設交通部長を務めております藤森と申します。本日はよろしくお願いいたします。本日は委員の皆様におかれましては大変御多忙のところ、私どもの港湾審議会に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。また平素から私どもの京都府政、特に我々が所管しております建設交通の分野におきまして大変な御助力、御助言、また御協力を賜っておりまして重ねて御礼を申し上げる次第でございます。

さて、このところ京都舞鶴港、大変好調になってまいりました。物流、人流ともに右肩上がりになってまいりました。まずは去年の取扱貨物量でございますが、8年連続の1千万トンを超えたところではございますし、特にコンテナ貨物につきましては約2万TEUということで過去最高を記録したところでございます。

また、クルーズにつきましても昨年39回の寄港ということで、こちらも過去最高となったところでございますし、また今年も引き続きまして16万トン級が4回寄港する。また、お客様の数も4万2千人を超えるということで過去最高を記録したところでございます。これまで御指導を賜って参りました施策が1つ1つここまで繋がってきたことに誠に感謝を申し上げます。京都舞鶴港では、こうした物流・人流の取組に加えまして、今後新たにエネルギーの分野でも施策を進めて参りたいと考えておりまして、本日は新たに民間において計画を頂いておりますバイオマス発電につきまして、こうした施設整備が可能となります港湾計画の一部変更。さらには、分区等の変更を、御審議をお願い頂きたいと考えております。

さて、京都府では4月に知事が16年ぶりに交代をいたしまして、4月に西脇新知事が着任いたしました。知事はマニフェストの中でも京都舞鶴港をはじめとする交流基盤の整備を通じまして、京都府全体の活性化を図っていききたいというふうなことを掲げているところでございます。今後とも当審議会に関わります様々な課題につきまして委員の皆様の御指導を頂きまして、こういった施策を一步ずつ進めて参りたいと考えてございます。引き続き御指導を賜りますようよろしくお願い申し上げます。本日は皆様の忌憚の無い御意見をお願いいたしまして開会の御挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願い申し上げます。

【事務局】

それでは、続きまして御手元の配布資料の確認をさせていただきます。いくつかありますので。

最初から「委員名簿」でございます。

「配席図」でございます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

次に、「京都府舞鶴港港湾審議会の条例」および「京都府舞鶴港港湾審議会の会議の公開に関する要領」の2点でございます。

次に、「京都舞鶴港バイオマス発電施設の概要」でございます。

資料のナンバーがついておりますが、資料1の「舞鶴港港湾計画の軽易な変更について」でございます。

資料2につきましては、「舞鶴港臨港地区の分区地区の変更について」でございます。

資料3は、「京都舞鶴港を取り巻く状況について」でございます。

資料4が「北部港湾広域利用推進会議報告書について」でございます。

最後に1枚もので参考資料として、「平成30年度舞鶴港港湾審議会審議事項概要説明資料」ということで、全体の説明を入れたペーパーを付けてございます。

それと、左手の方に舞鶴港の港湾計画図でございます。以上でございます。

資料はよろしいでしょうか。

2 委員紹介・会長選出

それでは本審議会につきましては、京都府舞鶴港港湾審議会条例に基づいて設置させていただいております。本審議会の33名の委員の皆様につきましては、今年の9月19日から2カ年の任期で委嘱させていただいております。本来でありましたらお一人お一人様を御紹介させていただいておりますが、時間の関係から改選により新たに委嘱させていただきました委員のみを御紹介させていただきます。

まず、最初に舞鶴観光ガイドボランティアの阿部美和子委員でございます。

次に、近畿財務局長の田島淳史委員でございます。本日は、舞鶴出張所長の田中伸介様が代理出席をいただいております。

次に、近畿農政局長の神山修委員でございます。本日は、農村振興局農村計画課長の蔵本外志之様が代理出席をいただいております。

次に、近畿地方整備局長の黒川純一良委員でございます。本日は、舞鶴港港湾事務所長の安達昭宏様が代理出席をいただいております。

次に、近畿運輸局長の八木一夫委員でございます。本日は海事振興部の仲田克美様が代理出席をいただいております。

次に、舞鶴海上保安部長の辻久智委員でございます。本日は次長の長沢考二様に代理出席をいただいております。

次に、京都府商工労働観光部長の鈴木一弥委員でございます。本日は港湾局長の三島理様に代理出席です。

最後に、京都府建設交通部長の藤森和也委員に出席頂いております。

ここで本日の出席状況でございますけれども、本日は21名の委員の皆様に出席をいただいております。審議会条例第5条第2項に定める定足数であります過半数を満たしており、会議が成立しておりますことを御報告申し上げます。

なお、出席予定とお聞きしておりました大阪検疫所長の柏樹委員におかれましては急遽所用があり、欠席となっております。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

次に、会長並びに会長代理の選任をお願いしたいと思います。本審議会の会長は、委員の互選によることとし、会長に会長の職務代理を指名頂くこととされてございます。どなた様か立候補いただける方はおられますでしょうか。

おられないようですので御推薦をいただきたいというふうに存じますのでいかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

【三島委員】

港湾局長の三島でございます。よろしくお願いいいたします。

私は小谷委員を御推薦させて頂きたいと思っております。小谷委員はこれまで本審議会において会長を務められております。また、御経歴から深い学識経験をお持ちでいらっしゃると思いますので、小谷委員が適任だと思っております。御負担をおかけすることになります。ぜひとも引き続いて会長職をお願いできたらと、思います。よろしくお願いいいたします。以上です。

【事務局】

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。無いようでございますので、ただいま三島委員から御推薦がございましたとおり、小谷委員に会長をお願いしたいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、小谷委員に本審議会の会長を務めていただくことにいたします。小谷会長におかれましては、会長席のほうに御移動をよろしくお願いいいたします。

【小谷会長】

みなさん、どうもこんにちは。ただいま御紹介頂きました小谷でございます。御指名ですので、誠に僭越でございますが、引き続き会長を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いい申し上げます。

さて、舞鶴港を中心といたしました北部港湾におきましては物流、人流、そしてエネルギーという視点から地域を元気にするための施策が展開されているところでございます。本日はそのうちエネルギーにつきまして、港湾計画等の変更について御審議を頂く予定になっております。また、現在の舞鶴港の状況についても御紹介頂き、限られた時間ではございますが、皆様方との間で意見交換をしたいと思っておりますので、どうか忌憚の無い御意見を賜りますようよろしくお願いいいたします。

【事務局】

ありがとうございます。

それでは、つづきまして会長の職務代理の選任につきましてお願いをいたします。職務代理につきましては、審議会条例第4条第3項の規定によりまして、会長に御指名いただくということとされております。小谷会長、御指名をよろしくお願いいいたします。

【小谷会長】

ただいま御説明がありましたように、職務代行を会長が指名するという条項になっておりますので、大変僭越ではございますが、私の方から指名させて頂きたいと思っております。小野委員をお願いしたいと思います。小野先生よろしゅうございますでしょうか。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

【小野委員】

はい。わかりました。

【小谷会長】

ありがとうございます。はい、それでは、小野委員の御承諾を得ましたので、会長職務代理として小野委員を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。小野委員、会長からの御指名がございましたので、御就任頂きますようよろしくお願いいたします。また、会長代理におかれましてはお席の御移動をよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、会長および会長代理の選任について終了いたしました。

なお、本審議会につきましては、「京都府舞鶴港港湾審議会の会議の公開による要領」に基づきまして、公開とさせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまより会議の進行は小谷会長にお願いをしたいと思いますので、小谷会長よろしくお願いいたします。

3 議事

(1) 舞鶴港港湾計画の軽易な変更について

【小谷会長】

はい、それでは御手元の議事次第に従いまして議事を進行したいと思います。

まず第1件目、「舞鶴港港湾計画の軽易な変更について」、京都府知事から諮問をいただいております。諮問理由等につきまして、事務局より御説明をいたします。

【事務局】

はい、そうしましたら事務局の方から御説明をしたいと思います。今回御審議いただきます案件につきましては「舞鶴港港湾計画の軽易な変更について」という部分と「舞鶴港臨港地区の分区変更について」という2点でございます。

実は、両案件とも舞鶴港にバイオマス発電所を立地するにあたり必要となる手続きでございますので、まずはバイオマス発電所の概要について御説明を申し上げたいと思います。

御手元に配布しておりますA4横長のこちらの「バイオマス発電施設の概要」という資料を御覧下さい。よろしいでしょうか。

1ページ目でございますが、バイオマス発電所の建設予定地を示してございます。それと併せまして、燃料となるパーム油を船から陸揚げして一時的に保管いたしますパーム油のタンク基地を喜多埠頭に立地するという計画にしております。また、バイオマス発電施設につきましては下福井地区の港湾関連用地に位置付けておりますエリアに立地する予定でございます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

1枚めくっていただいて、2ページ目を御覧下さい。こちらが発電所の概要でございます。事業者、建設運営保守ということでこちらまだ公開はできませんので、それぞれ民間企業のA社、それから民間企業のB社のこの2社が受け持つということでお聞きしております。

発電の区分といたしましては、バイオマス発電という形になっております。建設予定地は先ほどお示した地域でございます。主な設備でございますが、こちらバルチラ社製のディーゼルエンジンを、こちら8台使います。そのうちの1台は常用予備機ということで、故障した場合にこれを動かすということで1台の予備機を含めて8台のディーゼルエンジンを設置されるとお聞きしております。

燃料といたしましては、パーム油ということで聞いてございます。

発電出力といたしましては、66MW。これは一般家庭の電力になおしますと約12万世帯相当の電力に相当します。

年間の稼働時間は、8500時間。事業期間でございますが、設置されて稼働してから20年間ということで想定されております。

この施設で使用する燃料の使用量でございますが、年間約12万トンのパーム油を使うというふう聞いております。

そちらの施設で採用される雇用の予定者数といたしましては、発電所で約20名、タンクヤードで約5名でございます。ローリーの輸送の都合で10名雇用があるというふう聞いております。

続きまして3ページ目を御覧下さい。こちら、バイオマス発電施設の配置図になります。用地の面積といたしましては、約2.6haになります。

発電設備は、ディーゼルエンジン棟をはじめ燃料貯蔵タンク、それから事務所、送電設備等が配置されてございます。

また、こちらの施設につきましては、周辺への環境対策として高さ約10mの防音壁を設けろというふうにお聞きしております。

4ページ目を御覧下さい。こちらがパーム油のタンク基地の配置図になってございます。赤く囲ってあります部分につきましては、パーム油のタンク、あるいは事務所等を設置するという予定になってございます。

海外から船により輸送されましたパーム油を地中に埋設されましたパイプを通じてタンクまで送られるという形になってございます。タンクの大きさでございますが、1基あたり約940キロリットルのパーム油が貯蔵できると。全部で16基整備される予定となっております。以上がバイオマス発電施設の立地計画の概要でございます。

それでは、御審議頂きます舞鶴港港湾計画の軽易な変更について説明をさせていただきます。初めに少しお断りをさせていただきますが、今回の審議会の開催にあたりまして、事前に配布させていただきました資料、御説明に上がらせて頂いた委員様もでございますが、その時に配布させていただきました資料と一部、書きぶりが異なっております。これは審議会の開催の直前まで関係部局と調整を行いました結果、一部修正をさせていただいております。御理解の程、よろしくお願いたします。なお、諮問する内容につきましては変わってございませんのでよろしくお願いたします。

それでは資料1の舞鶴港港湾計画の「軽易な変更について」を御覧下さい。こちら主に1ページ目の両面カラー印刷のもの、それと別添参考資料として資料の一番最後に付けさせていただきますA4の縦長で少し文字が沢山有って表が少し入っている資料がございます。こちらの2つを中心に説明させていただきます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

まず、公共埠頭計画の変更から御説明をいたします。こちら参考資料、文字が沢山入っている資料ですけれども、そちらの上段にも記載しておりますように港湾計画における公共埠頭の計画と申しますのは、国あるいは港湾管理者が整備・管理するという事で不特定多数の方が利用する計画を指してございます。公共埠頭計画の対象となる施設は、そこがございます岸壁、ふ頭用地、主に荷役機械のこの3つをいいます。

今回、対象となります公共埠頭計画につきましては、喜多埠頭の岸壁と埠頭用地という形になりますが、このうちふ頭用地の面積を今回変更することになります。

現在、喜多埠頭には7.2haの埠頭用地が位置付けてございます。このうち、バイオマス発電施設の附帯施設となります先ほど御説明いたしましたパーム油のタンク基地の敷地といたしまして、喜多埠頭に1.2haの敷地を使います。従いまして、埠頭用地を7.2haから6haに変更をさせて頂きたいと考えております。

次に、喜多地区、下福井地区の土地利用計画の変更について説明をさせていただきます。港湾計画で定めます土地利用計画と申しますのは、その土地の所有者、またはその土地を使用する者に対して、このように使うのが適当であるという、いわば港湾管理者としての意思を示したものになります。従いまして港湾管理者自らが土地所有者である場合は、自らの計画に沿って土地利用を行う事が可能となりますが、そうでない港湾管理者以外の方が土地を所有あるいは使用するという場合には、何ら拘束力を持たないということになります。従いまして、その土地利用の計画とこの後御審議いただきます臨港地区の分区の関係を連携させることによりまして、土地利用計画に拘束力をもたせるという形をとることができます。

今回、バイオマス発電施設とその附帯施設でありますバイオマス発電施設とその附帯施設であるタンク基地を立地することが可能となるようにそれぞれ土地利用の部分を港湾関連用地およびふ頭用地からそれぞれ工業用地に変更するものでございます。土地利用区分の具体的な利用形態につきましては、別添参考資料の方に記載しております発電所用地および附帯用地は工業用地に分類されます。それから喜多埠頭のパーム油タンク基地の1.2haをふ頭用地から工業用地に。下福井のバイオマス発電施設の2.6haを港湾関連用地から工業用地に変更させていただきます。以上が舞鶴港港湾計画の軽易な変更についてでございます。

少し色んな用地の名前が出ましたので、分かりにくい点もあるかと思いますが、御審議の程よろしく申し上げます。

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。ただいま事務局から舞鶴港港湾計画の軽易な変更につきましての諮問内容につきまして、御意見、御質問ありましたらよろしく御願いたします。

【三島局長】

港湾局の三島です。中からの質問で申し訳ございませんが、今回バイオマス発電の立地する予定ということで、このような分区の変更を行っているところでございますが、今後エネルギー基地の立地ということで舞鶴港に新たな企業がバイオマス発電を行いたいとなった場合については、またそのたび毎に会議を実施するのか、それともある程度まとまった段階で行うのかどのように考えているのか御意見をいただければと思います。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

【事務局】

舞鶴港におきましてはおの限られた用地の中で今日のような形式で提案をさせて頂いているのですが、今後状況に応じてまたそのようなものができましたら一定その都度、御議論を提案させていただくことになるかと思えます。

【竹濱委員】

今、御提案のあった土地変更に係るバイオマス発電事業に関しては民間企業さんがここに立地されるということですが、民間企業さんが今後このように立地があった時にその都度、個別の民間企業さんの案件についてこのように埠頭の利用の変更の審議をするのか、ということ。

民間企業さんの利用と、他の民間企業さんのバイオマスにかかわらず何か立地があった時に、このような形でその都度利用計画を変えるものなのか、ということをおし教えて下さい。

【事務局】

大きな形で言いますと、先ほどの説明の中で申しましたように埠頭用地の関係では公共埠頭計画というものが港湾計画の中で大きくありまして、企業関係の立地に関しましては港湾関連用地という種類の用地区分が既にあるわけですが、今回、中身の内容によっては個別によってはふさわしい形で変更していますけれども、全体としては港湾関連用地というものが、既に大枠では土地には、はめ込んでいますので、基本的にそちらで対応していく形になるかと考えております。

全体的な説明はしておらず申し訳ございませんが、御手元の港湾計画の中では港湾関連用地と黄色に塗った部分はその部分でございます。

【小野会長代理】

竹濱先生の御発言も、三島局長の御発言もそうですが、本来港湾計画というものは誘導計画ですので、ある土地利用の色分けに沿って企業立地が誘導されていくものなのですが、そういった趣旨も踏まえてこのバイオマス発電につきましては以前からの審議会でも状況を御報告されておられまして、慎重に審議されてきた経緯があります。

本来はある時点で港湾計画を改訂して、その枠組みの中で企業立地を誘導していくべきものですが、今回の件に関しては企業誘致の緊急性と、今後港湾計画の全体の見直しを行っていく端境期にあるタイミングを考慮してここだけを部分的な手直しをするという、こういう趣旨だと思いますので、本来であればどちらかというところこれまでの土地利用計画の中で処理すべきものなのだけれども「今回は特別に」という趣旨のなかでの判断だと思います。

そういう理解でよろしいでしょうか？そういう理解を私はしているのですが。

【事務局】

今現在、御手元の資料に示させていただいております港湾計画は、平成25年に全面改訂したものでございまして、目標年次が平成30年代半ばということで、また、このあとにでも報告事項で説明させて頂くのですが、それに向けて舞鶴港の

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

あり方というものを皆様に御議論頂いて、全面改訂の中では小野委員の御指摘のありましたかたちでしっかりと誘導出来るような位置づけを考えていきたいと考えてございます。

【小谷会長】

物流・人流・エネルギーという視点から施策を展開されようとしていますが、エネルギーの観点からみたと、港湾計画全体の中で見通しが十分に立っていない状況下での誘致かなといった印象が拭えないと思います。今後は、委員の皆様の御発言を踏まえると、将来的な展望を持って進めていくことが必要ではないかと思えます。

【浦尾委員】

今、このお話しに関連することで一点確認ですが、埠頭用地が、今回、工業用地と言う形になり、そのこと自体に特に異論はないのですが。逆に舞鶴港における特殊物資港区の面積が狭まることとなりますが、舞鶴港における特殊物資港区のバラ積みは木材が中心であり、今は少し減ってきていることは存じ上げているのですが、舞鶴港の扱い貨物の特色の1つであったように思います。今後その部分に関しての区分割合をどのように考えていくのか、というのが一点。

もう一つ、頂いた資料の最後に、資料1の4ページの環境の保全に関する資料ということで、環境について十分に配慮していくと書いてありますが、定期的に調査するなどについて、京都府が主体的に調査していくという理解でよろしいのでしょうか。

【事務局】

まず一点目、委員御指摘の通り舞鶴港の木材の取扱は原木が100万トンを超えるような時期もあったんですけども、ここ数年は2～3万トンということでピーク時に比べればかなり減ってきております。そのため、それぞれ港湾関連用地の木材の蔵置ヤードにつきましてはピーク時に比べれば荷物が少ない様な状況になっております。

そのような状況の中で、港というものは時代時代によって取り扱う荷姿も変わってきてございますので、そのときのニーズに合わせた岸壁あるいは背後地の使い方がでてくるのかと考えてございます。

その時代に合わせ、皆様に御意見を頂き、皆様に使って頂ける港となるように我々もしっかりと知恵を絞りながらやっていきたいと考えてございます。

二つめの施設用にあたっての環境の保全の利用に関する御質問に関してでございますが、現時点で地元説明にも入っていただいておりますので、地元市さんの方と一定の環境の影響について個別に項目を立てて規制値を作って定期的な調査をするような協定を結ぶ方向で説明をして頂いております。

【小谷会長】

環境の影響調査の実施の主体というか、責任を取られるのは誰なのですか。

【事務局】

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

実施主体は事業者になります。

【小谷会長】

事業者が責任のもとで事後評価を行うということですね。

【事務局】

はい。

【小谷会長】

特に御意見ございませんでしょうか。いかがでしょうか、御異議ございませんでしょうか。

御異議が無いことを認めます。

【事務局】

それでは、答申案の方を配らせて頂きます。

答申文のみ読み上げさせて頂きます。

舞鶴港の港湾計画の変更について、答申平成30年11月14日付け30港企第157号で諮問のあった、舞鶴港港湾計画の変更について異議ありません。以上でございます。

【小谷会長】

それでは、諮問内容に異議ないものとして当審議会から京都府知事への答申とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(2) 舞鶴港臨港地区の分区変更について

【小谷会長】

それでは、第2点目。第1点目に引き続き関わりの有る内容ではございますが、舞鶴港臨港地区の分区変更につきまして、京都府知事から諮問をいただいております。諮問理由等につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】

先程と内容的には同じ内容になりますが、次には舞鶴港の臨港地区の分区の変更という部分について、御審議を賜りたいと思います。まず、臨港地区の分区とは先ほど御説明いたしましたように、港湾計画の土地利用計画に拘束性を持たせるという趣旨のものでございます。先ほどお配りした表が入っている参考資料の下段の方に記載しております。分区の設定をこういう形によりますことにより、構築物の建設等に制限を掛けることが可能となります。舞鶴港の場合は、条例によりまして商港区、工業港区、特殊物資港区、保安港区の4種類の分区を設定しております。なお、保安港区につきましては、現在舞鶴港では指定しておりません。従いまして保安港区を除くこの3つの分区を設定してございます。今年の1月のこの審議会で、御審議を頂きまして、3月に告示をいたしました分区の中身は条例によって定めるとなっておりますが、その条例の改正にございまして、太字で書いております工業港区の中にバイオマス発電施設およびその附帯施設の建設という部分が入って

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

る形で、この部分につきましては工業港区という分区の中で可能という形になってございます。

それら資料2の2ページを御覧下さい。こちらが舞鶴港の臨港地区の指定図でございます。この中で旗揚げをしております喜多埠頭の北側のパーム油のタンク基地。こちらを立地する1.2ha。この部分を特殊物資港区から工業港区へ変更するという予定でございます。

3ページ目を御覧下さい。このように北側の部分を工業港区へ変更したいと考えております。なお、このバイオマス発電施設の立地予定地は発電施設の方ですが、そちらが工業港区になってございますので変更はございません。

以上が臨港地区の分区の変更についてでございます。御審議のほど、よろしくお願いたします。

【小谷会長】

只今、事務局から説明がございましたが、御質問、御意見ございましたらお願いいたします。

【竹濱委員】

竹濱です。すいません。

今回の提案に関してはそれで良いと思いますが、将来的な事を少し考えておく必要が有るように思っております。一つは、バイオマス発電に関わっての軽易な変更が出ているわけですが、おそらくこのバイオマス発電は輸入のバイオマス資源による発電としての利用の計画のまま認定されているのだと思っておりますが、これについては、かなり批判が将来出ることを懸念しております。

つまり、熱帯雨林のバイオマスの資源を輸入して、森林破壊を伴うことであることを分区変更してまで支援するのか、という意見が将来出る可能性があるかと思えます。今回我々がすべきことは、分区変更そのものであって、バイオマスの資源をどのように使うのかということや、民間の事業者さんをどうこういうことは出来ないのですが、そのために分区変更までしたのかということを経験される可能性はあるので、ちょっと懸念しております。

バイオマス発電自体はそこからCO2を排出することは無いのですが、森林破壊を熱帯雨林でした場合のものを運んでくることについて、今の日本の買い取り価格制度が問題点を持っておりますので、そういったバイオマス発電を認められる状況にあって進んでおりますので、今回はこれで仕方がないものだと思っておりますが、それについて、まだ分区変更をして誘導しているのか、ということをおっしゃる時に、どうするのかということは、考えておいた方が良いのかと心配しております。そのことだけ申し添えたいということです。

【事務局】

只今、委員の御指摘のあった森林の熱帯雨林の件や報道があるのは承知しておるところではありますが、本件の案件に関して今知りうる限りの情報に関しましてですと、経済産業省が今年4月に出した「パーム油燃料として使用することに対するガイドライン」というものが出されておまして、その中でRSPOと呼ばれる認証、日本語で言うと「持続可能なパーム油のための円卓会議」というものがありまして、こちらに世界自然保護基金などを含む7つの関係団体でラウンドのような円

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

卓会議をもたれているのですけれども、その国際認証をまずは受けることが条件にも入っております。

もう1つ、大量に使用されることが危惧されているかと思いますが、まず食料に供されないことの証明などの数々の条件があるように考えていまして、今回の案件に関してはその国際認証を取られるということをお聞きしておりまして、それでだけで全て安全というわけだと分かりませんが、そのようなことで認識しております。

【小谷会長】

それでは、事務局より説明有りました舞鶴港臨港地区の分区変更につきまして、何か異議ございますでしょうか。

はい、御異議ないものと認めます。

【事務局】

それでは、答申案のほうを配らせて頂きます。

それでは答申案を読み上げさせて頂きます。

舞鶴港臨港地区の分区変更について、答申。平成30年11月14日付け、30港企第157号で諮問のあった舞鶴港臨港地区の分区変更について、異議ありません。以上でございます。

【小谷会長】

それでは、諮問内容に異議ないものとして、当審議会から京都府知事への答申とさせて頂きます。どうもありがとうございました。議事につきましては以上にさせて頂きます。

4 報告事項

(1) 京都舞鶴港を取り巻く状況について

【小谷会長】

ここから報告事項の項目に移らせて頂きます。

まず、1点目。京都舞鶴港をとりまく状況につきまして事務局より御説明をお願いいたします。

【事務局】

京都舞鶴港を取り巻く状況についてということで、説明させて頂きます。資料3、A4横になっておりますが、表紙は横になっておりますが、中身は縦の部分が殆どでございます。こちらの資料を御覧ください。

表紙でございますが、上の方がコンテナ船とバルク船が2船同時に着岸している状況の舞鶴国際ふ頭でございます。下の写真が、今年入ってきましたオベーション・オブ・ザ・シーズという船で、今年の7月に初寄港した船でございます。こちらが舞鶴港に入ってきている船で最大級の16万トン級ということで乗客定員が4,900名余ということで、今年は3回寄港してございます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

1枚めくって頂きますと、最近の動向ということで、前回の1月の審議会から本日までの間で主な出来事をこちらに書かせて頂いております。この中からいくつかの資料を抜粋したものを2ページ以降に整理をさせて頂いております。

まず、取扱貨物の状況でございます。2ページの印のあるところを御覧下さい。特に先ほど部長からも御挨拶で説明しましたように非常に取扱貨物も好調に推移しておりまして、8年連続で1千万トンを超えた状況でございます。速報値という形では9月末時点の数字も表の右端に書かせて頂いております。コンテナの方も非常に右肩上がりが増えてきてございます。ほぼ2万TEUということで、前回港湾計画で平成25年に港湾計画を全面改訂した時点では、5千TEU位でございましたので、この数年で4倍くらいにコンテナの量が増えてきているというわけでございます。その好調な部分を支えておりますのが、舞鶴国際ふ頭の整備の進捗でございます。

下の方を見て頂きますと、クレーンの関係が今年の3月に設置をしまして、岸壁自体は昨年10月に機能強化ということで延長をしております。合わせて今現在、埠頭の中の赤色で塗って四角で囲っている右の絵ですが、CFS、コンテナプレートステーションといいますが、これを今整備をしているという状況でございます。1枚めくって下さい。

これが、今申し上げたような機能強化ができたということで今年の5月に式典をしております。当日は西脇知事が初めて式典に参加ということで、この港湾局の式典に初めて出て頂いております。

その下ですが、当然荷物が増えてきますとそれを支える道路網の整備も重要なものになってきますが、今現在進行中の事業が赤い点線で書いております。臨港道路の和田下福井線ということで、国際埠頭と下福井エリアを結ぶ臨港道路でございますが、ちょうど今高野川のところが赤い点線になってございます。こちらは今ちょうど上部工の発注をしております、再来年の春には供用ができる予定となっております。合わせて西舞鶴の方へ途中からきゅっと伸びています臨港道路上安久線でございます。1枚めくって頂きますと、次のページの方にその詳細図が載せてございます。

これは西舞鶴道路がくつつく左手の方が北になります。分かり難いですが、右手の南側の方から国道27号のバイパスということで福知山河川国道さんの方で御世話になっております西舞鶴道路。これに直結する形で、この臨港道路上安久線を整備していくということで、西舞鶴道路自体が高架で、国道27号にタッチをする。そこに高架で臨港道路がタッチするという計画でございます。特にこの取り付け部分につきましては、一部土砂が沢山出てまいりますので、それを有効に活用していこうということで考えてございます。

先ほど申し上げましたその下の部分が、今現在高野川の橋梁ということで整備を進めているところでございます。既に下部工は完成しております、上部工を製作中というところでございます。

1枚めくって下さい。こちらも最近のクルーズ船の状況でございます。こちらも非常に良好に推移してございます。昨年は過去最高の39回で、今年は23回ということで、北朝鮮の状況等もあって低調ではありましたが、来年は30数回のオフアが来ておりまして、また増えてくるという状況でございます。

併せてクルーズ船の旅客の関係でございますが、29年と30年を比べまして、旅客は殆ど変わっておらず、むしろ増えてきている状況でございます。なぜかと申し上げ

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

げますと、先ほど申し上げましたオーバーションが3回入ってきたと言うことでクルーズ船の大型化が非常に進んでいるということでございます。来年が大型のクルーズ船が6回、ないしは7回の寄港オファーが来てございます状況でございます。この下が冒頭で説明しましたオーバーション・オブ・ザ・シーズが初寄港した状況でございます。この時は、大型の観光バス115台にそれぞれ分乗して京都や大阪方面、一部は北部の観光ということで地元にも来ていただいております。

次のページでございます。現状の港湾計画でも位置付けております第2埠頭につきまして、できるだけクルーズ船をできる限り沢山受け入れていこうということで、一部の上屋を改装しまして、旅客のターミナルを今年度と来年度の2年をかけて整備をしていこうと。南側のバスターミナルについても整備を進めていきたいというふうに考えてございます。これも現在進行形でございます。

そのクルーズの関係で少し申し上げますと、今年は台風が何回か来たということで、特に太平洋側を回るコースに台風が来ることでルートを変更したいというオファーが複数回きております。その内、去年は2回の打診で1回の寄港、今年は7回の打診があったのですが、実際に寄港したのは1回でしたが、そのように日本海側の部分につきまして、特に太平洋側からのクルーズ船が台風を避けて来るようなパターンもございます。

次のページでございます。国際フェリーの関係でございますが、今現在は平成27年の7月から日韓露ということでDBSのフェリーが就航してございます。残念ながら人は乗ってございませんで、物流ということで荷物の関係でロシア向けの中古車等を中心に今現在第2埠頭の方で対応してございます。そのような状況で何とか人も乗せて来るフェリーをということで今年の9月にトライアルをしてございます。韓国のドンへと京都府の舞鶴港を直行ということで結ぶものでございます。この時は、韓国側から約220名の方が旅客として乗ってきて頂いております。主に京都市内ですとか、橋立、伊根の観光、あるいは大阪・神戸等の観光を楽しまれたという状況でございます。

それから我々はハード整備以外にも色々な取組をしております。次のページでございますが、特に今は港を見るという機会が非常に減っているということで、特に9・11以降にSOLAS条約というものができまして、港への立ち入りを制限するという措置が執られております。それができるまでは船が着いていない時は、岸壁の中に入って魚釣り等の一般の市民の方にも楽しめる場であったが、今はそれができない。特に小さな子供さんも港が何をしているのか知らないというお子さんも出てきております。従いましてそういう所もあって、我々は地元の小学生を港に招待して、港とはどういうところか、という見学会を開いております。今年も9月に実施をいたしました。

それから港の視察も多ございまして、今年の9月には大連市の一行が舞鶴港を訪問されました。大連港といいますと世界で第15位の港ということで、コンテナの取扱量でいいますと、舞鶴港と3桁も違うのですが、今回来られた趣旨というのは、クルーズで提携出来ないかという話で来られてございます。特に大連港は2020年にクルーズターミナルの完成を目指して作っておられるということで、クルーズでの提携、あるいは定期就航をできたらという御提案もございました。併せて検討していくというところでございます。

最後のページでございますが、今年の6月に大阪北部大地震で被害を受けました。実は港湾局は伏見にも港を持ってございます。伏見港というところで、昔の三十石

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

舟が大阪と伏見を結んでいたということで、今現在も港湾区域がかかっています。平成の一桁台の時に、伏見城の開城400周年の時に併せて、伏見港を歴史的港湾環境事業と言うことで整備をさせていただきます。その中の人道橋が一部被災したということで、それについての補修を実施したというところでございます。

最後に海岸協力団体というところで港湾以外の海岸の整備も我々は行ってございます。その中で10月に橋立を守る会という天橋立の清掃ボランティアを中心に組み立てられております会でございますが、その天橋立を守る会を海岸協力団体に指定しました。海岸協力団体といいますのは、通常ですと色々な行為をするのに手続きをとらなければならないのですが、協議に代えることで、色々な団体にできるだけ手続きを簡素化しようということで、取り組まれている指定制度でございます。これは港湾海岸としては全国で初めて、京都府の管理海岸でも初めての指定ということで取り組んでいるという状況でございます。

以上、長くなりましたが以上でございます。

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。何か御意見、御質問等ございますでしょうか。

【高木委員】

行政側からこのような質問をして良いのか分からないのですけれども、コンテナ貨物が今右肩上がりで、順調であると。私が就任した7月にコンテナの2段積みのところは3段積みになって、コンテナ埠頭がいっぱいになっていると。このまま右肩上がりするとは思わないんですけど、このまま右肩上がりをしていくとコンテナ埠頭がいっぱいになる。今後の見通しという、コンテナ埠頭ではどのような見通しをもっておられるのかというのが1点と。

クルーズ船のDBSクルーズなどの色々な誘致をされているんですけど、17万トン級の世界最大級の船が入ってくるとコンテナヤードに着くというところが、そもそも論として、コンテナヤードに着くクルーズ船というのはどうか。クルーズヤードに着くのがクルーズ船だと思うのですけれども、施設的にコンテナヤードに着くというのは考えられないのですけれども、今後の見通しとして浚渫をするとかの考えをお持ちであるのかお聞きしたい。

【事務局】

2点ございましたけれども、コンテナの見通しというところで、昨年度で空コンテナを入れて、大枠で約2万TEUというところに来ています。港湾計画では平成30年代半ばで3万2千TEUの計画を立てておりまして、常に右肩上がりになるとは限りませんが、ポートセールスや様々な形で、目標値に向けて頑張っているところであります。

現在のコンテナヤードでは、条件がございますけれどもそろそろ許容量に近づいていると認識しておりまして、次の整備を検討していかなければならないと考えてございます。

クルーズ船がコンテナヤードに着くという点にございましては、おっしゃる通り課題がございます。ターミナル機能、大きな建屋もございませんので、結構な課題もございまして、荷役との調整も十分課題がございます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

今年度は4回ついておりまして、過去も含めて5回にはなっております。ただ、現在の動向を見ておりまして、中国の大型船も増える傾向があるようでして、そろそろ支障といいますか、物流との兼ね合いから考えますと、かなり限界に近いところに来ておりますので、その辺が今後の課題と考えてございます。

【小谷会長】

また、後でまとめて御質問、意見交換の時間を取りたいと思いますので、引き続きまして北部港湾広域利用推進会議報告書につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

(2) 北部港湾広域利用推進会議報告書について

【事務局】

はい、かなり時間が押しておりますので、簡単に御説明させていただきます。資料4でございます。北部港湾広域利用推進会議については、どのようなものかについて、1番最後の16ページをお開き下さい。

北部港湾の広域利用の推進会議につきましては、元々こちらに書いております日本海側の拠点港の計画がございまして、今現在できています港湾計画、はばたく舞鶴みなとのプラン、それをベースにして上位計画として舞鶴港の港湾計画の全面改訂をしたと言う流れの中で、北部5市2町の中で京都舞鶴港を使って頂こうと。その地域を元気にするための港湾施策を考えて行こうということ、下の方にその名簿が書いてございます。推進会議の委員の方には、北部5市2町の首長さんに入って頂いております。それと、実際には実務者会議というのが左側に書いてございます。此方で色んな行政関係ですとか、学識、それから各界の代表の方に参画頂きまして、色々御意見を頂いて先ほど申し上げたような施策を考えております。実は、将来的には上の方に書いております、先ほども申し上げましたが、30年代半ばの、今現在の港湾計画の全面改訂に向けたベースの考え方にしていこうと考えております。それを次の全体の上位計画に活かし、港湾計画の改訂に持って行くという流れで、今現在考えてございます。

1ページの方を開いて頂きたいのですが、この北部港湾広域利用推進会議の中で、港というのは今まで人流と物流の部分で取り組んできたわけなのですけれども、そこにエネルギーという切り口を新たに加えているというところがございます。そのエネルギーでどういうことが出来るかということも御意見を頂きながら、進めてきたという訳でして、中身を全部説明いたしますと、まだまだ時間も掛かりますので、またお持ち帰り頂いて、見て頂けたらと思います。また何かございましたら、事務局の方に御意見頂けたらなと思いますが、特に皆様に御議論頂いた内容につきましては、13ページ、14ページのところにロードマップなり、それぞれの項目におけます取組、それをいつまでにどういう内容をやるのかをかなり細かく書き出してございます。こういったところをしっかりと見据えて、北部の地域を元気に出来る港を目指してやっていこうということで進めてございます。

時間の関係もございまして、またお持ち帰り頂いて、見て頂けたらと。また、御意見ありましたら事務局の方にとということでよろしく願いいたします。

【小谷会長】

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

はい、ありがとうございます。それでは、全体を通しまして、ただいまの報告書に関しまして何か御意見、御質問有りましたら挙手してお願いいたします。また、時間の都合で意見交換を兼ねて議論したいと思います。

【事務局】

一部ですね、数字が間違っていたところがございます、それだけちょっと。

資料の3でございます。とりまく状況の資料のスライド番号の6番の臨港道路上安久線の事業概要の延長のところ、460mとなっておりますところが、780mの間違いでございます。大変申し訳ございませんが、資料の訂正をよろしく願います。申し訳ございません。

5 その他

(1) 京都舞鶴港に関する意見交換

【小谷会長】

それでは、全体を通じまして、また御報告の点につきまして御意見、御質問等ございましたらよろしく願います。

【浦尾委員】

北部港湾広域利用推進会議報告書の資料に関して1点質問と1点意見というかたちで発言させていただきます。

まず、今いただきました資料4の最後の16ページの位置付けという表を見ますと、港湾審議会での舞鶴港の将来についての大きな全体計画をもとに、北部港湾広域利用推進会議報告書の内容になっているという位置付けでよろしいのでしょうか、と言うのが1つ目の質問です。

私は推進会議のメンバーではございませんので、僭越ですが、意見として聞いて頂きたいのですが。内容をざっと見せて頂きますと、これからの京都の港湾の将来像が書かれていて、日本海側のゲートウェイにしていく位置付けなども資料の中にあり、未来性がありまとまっていますが、「北部港湾」という言い方をやめた方が良いのでは無いかと、私は思います。あくまで京都府の中では、北部なのかもしれませんが、日本列島全体からみた立地の特性を見ても、日本海の地図を見ればどこが北部なのかとなってくるかと思えます。地理的な特性の中で、私たちのこの海の京都の港湾が発展していくという視点が入っているので、ネーミングのところに自ら北部と付けるのは、そろそろ辞めても良いのではないかと思います。より世界に開かれた京都の港湾であるということをアピールして行く時期にあるのではないかと思います。

また、海の京都のブランドとリンクしていきたいと7ページに書かれていますように、「海の京都」というのは言葉としても我々府民にとっても定着していますので、海の京都港湾でも良いですし、何かそういったブランディングの視点・観点でも地域の活性化に寄与する推進協議会のネーミングを考えて頂ければと思います。

【事務局】

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

1点目の件に関しましては、委員の御指摘の通りでございまして。全体的な港湾の将来像をとりまとめたものでして、最後のページのフローに示しますとおり、今後長期計画の議論なり、この場の港湾計画の議論の中で1つずつ確実に入れ込んで参りたいという風に考えてございます。

【藤森部長】

2点目につきましては、私から御回答いたします。先生のおっしゃる通りでございます。まずは足下の荷物を固めたいということもあって、北部7市町の首長を交えてこのような組織を立ち上げたわけでございますが、二年前に京都自動車縦貫道が全線開通いたしましたして、舞鶴港へのアクセスは格段に向上いたしました。

我々の次のターゲットは、やはり府内企業の中でもまだまだ阪神港を御利用されているところの比率がまだ多いところでございまして、是非京都方面からも集荷をいたしたい。また、お客様に関しましても舞鶴港にクルーズ船を着いて京都縦貫を通って京都観光をされるようなお客様も大変増えてまいりましたので、近い将来、もっともっとエリアを広げて舞鶴港を振興していきたいというのはその通りでございますので、私たちも引き続き先生の御指摘のあった気概を持ってあたって参りたいと思っております。

【伊庭委員】

先ほどからお聞きしておりますと、貨物も順調に増えてきておりますことと、エコの方も進んできているようではございますけれども、私たちは実感として人流が進んでいないように思うんです。京都舞鶴港の考え方はとっても素晴らしいと思えますし、「海の京都」ということで「京都の港」という意識も段々高まってきているとは思っております。

先ほど大型クルーズ船も増えてきているとおっしゃったんですけれども、前の比較的小規模なクルーズ船が沢山来た去年と比べてクルーズ船が市民としては、少し遠くへ行ってしまった様なイメージがあり、大きな方のクルーズ船が来られると「皆、京都・大阪の方へそのまま行ってしまわれるのではないかと」と、そのように思っているのです。港が賑わうのは嬉しいのですが、京都舞鶴港が只の船着き場になってしまうというのは余りにも寂しい。そんなのでは本当の活性化にならないのではないかと思うんです。やはり、私たち市民としたら港に寄って人流の交流も活発になって、地元の者が海ってやっぱり凄くなって実感を持ってこそ、より地元が賑わってくると思えますし、寄港された方々、舞鶴港に入られた方々も、もっと魅力に思ってもらえるのではないかと思います。

貨物も凄く大事で、エコも凄く大事ではありますが、人流・交流ってということをもう少し、皆で考えられるような。小学生の見学も増えてきているということもありがたいですけれども、もっともっと中学生の間なんかでも、高校生でも小さい内に地元のことを植え付けると大きくなって絶対忘れたいと聞きますので、もっと地元の若い人たちに港の事をもっと知ってもらえるような機会や計画があれば良いなど。感想ですが、よろしく願いいたします。

【藤森部長】

おっしゃる通りでして、折角舞鶴に新たに4万人お客様を迎えておりますのでそのうちの半分くらいはですね、北部でゆっくりしていただきたいと思いますと思っております。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

ます。今、舞鶴市からも副市長さんが来て頂いておりますし、街作りと連携して京都市へオプションツアーに行かれるのも1つの選択肢ではございますが、舞鶴に留まって散策を楽しんで頂いたり、東舞鶴には赤れんがや引揚げ公園、五老ヶ岳もございますし。そういったところへ足を運んで頂ける仕組み作りが必要やと思っております。

例えばクルーズ船が着岸した時には臨時のバスを色んな所へ行けるような選択肢を用意したり、あるいは、レンタサイクルのようなもので身近なところを回って頂く。そういった様々な選択肢を御用意する必要があると思っておりますので、それは舞鶴市さんとも連携をしてしっかり進めて参りたいと思っております。

【小谷会長】

それでは、お話しに出ましたので舞鶴市さん、いかがですか。

【堤委員】

舞鶴市の副市長の堤でございます。今、御指摘のありました点につきましては、全く舞鶴市も同じように認識をしております、これが当面の最大の課題だという風に考えております。

今、藤森部長からもありましたように、例えば国際ふ頭であれ、第2埠頭であれ、そこに降り立ったお客さんをいかに舞鶴市内、それからこの府の北部たくさんの魅力的な観光地が沢山ございますのでそういった地域に、京都・大阪だけじゃなくて、まずは地域の観光にもしっかり周って頂くかと、そのシナリオといいますか仕掛けを、しっかり作っていくということが大切かなという風に思っております。

先ほどもちょっと御指摘がありました「北部港湾の利用推進会議」というのを、人流という点ではそういった北部5市2町の首長を集めて、そういう認識をもって一緒になって取組んでいこうということからこういう取組みが始まったという風に考えておりますので、舞鶴市としても今御指摘のあった点を十分踏まえて積極的に取組んでいきたいという風に思っております。以上です。

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。舞鶴市さんは積極的に取組んで頂いておりますね。

【尾上委員】

すみません、尾上です。今、私があまり地元の話をするのもどうかと思っていたところへ、伊庭さんの方から地元の話が出てきましたので、私もお話しさせていただきます。

舞鶴という所、それから周辺地域も含めてですけれども、やはりなかなかクルーズ船からの人流は少ないということが私も地域の方から聞いています。ですので、この推進会議報告書にもあるように、やはり、港自体の整備を含め、人を迎える整備は、徐々に進んで、港は良い環境になってきていると思います。ここに舞鶴港湾の理想を描いた推進会議報告書が出来ています。箱物だけでは良くないことは理解していますが、やはり入港した際の港環境や景観も非常に大事だと私は思っております。整備には非常に費用もかかりますが、是非とも進めていっていただきたいと考えています。委員会から後押しをして、整備を進めて行きたい、行ければという風に思っておりますので、是非とも皆さんのお力をお借りしたいと思っております。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。阿部委員さん何か御意見ございますか

【阿部委員】

はい、この席に初めて座らせて頂いたんで、何もよく分からないんですけども、只今、丁度ね私が言いたいことを全部伊庭さんにいっぱいおっしゃったんで前々から同じことを思っていたんですけども、私は特に伊庭さんは東舞鶴の方ですけども、私は西舞鶴の者なので余計にその思いが非常に大きくて特にクルーズ船なんかは西港に入ってきますので、その西港が入ってきても仮に舞鶴の観光と言われても元々引揚げとか赤れんがのほうは東の方を向いて皆さん行かれますので、西に留まれる方は殆どおられないので、特に西の商業地帯のシャッター街になってしまっているというのがあるんですけども、特に西の方々は頑張っしてほしいなあという気がしております。

また今後ともいろいろ市のほうも考えて頂きたいと思っています。よろしく願いします。

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。西田委員さん、港湾土地利用の観点からお願いします。

【西田委員】

当社はいろいろ客船が入ってきたときの船舶代理店になっているんですが、船に関するメンテナンスとかやるんですけど、お客様に対してはツアー会社がいろいろオプションツアーとかそういうのを企画しますので、やはりそういうツアー会社も含めた船社も含めた啓蒙活動というのがこれからも大事になってくるかと思えます。

確かにいろんな方々が沢山来られるんで、いろいろトラブルもあるんですが、やはり舞鶴の魅力、五老ヶ岳にしても、綺麗な所沢山ありますのでその辺をツアー会社に旨く売り込んで、舞鶴にお客様が来て喜んでもらえるようにしていったらいいなと考えております。

【小谷会長】

はい、森口委員さんいかがでしょう。

【森口委員】

はい、私、港湾労働者の代表という立場でこさして頂いてます。皆さんにいろいろ審議して頂いて計画が成り立って、それを実行する単純な労働者という立場でございます。

言い出したらいろいろと違う意見も出てくる訳でありますけども、クルーズ船と荷役という部分がうまく成立していないと、働く立場からして感じている訳ですが、コンテナの数は荷物が増えたということで報告がありますけども、勝手に増えた訳ではないのですね。舞鶴倉庫さんや、飯野港運社が努力をして貨物を集めてきた。当然、港湾管理者の皆さん、京都府の皆さんの協力の中で増えてきた訳であります。それに対応しきれていないのは事実です。今ほどおっしゃられたことは考えて

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

いかなければならないと言いますけども、どうも後手々に回っています。今年大型クルーズ船が入りましたけども、今コンテナヤードが手一杯という中で、大型クルーズ船が入ってきたらバスが入れませんので、対応が非常に難しい。コンテナを増やすという部分でどこまで本気で考えられておられるのかが、働く者の立場として。この場で言う事じゃないという風に思うのですけども、是非クルーズ船を増やすという部分でどこまで本気で考えておられるのかが、働く者の立場としてのそういう。この場で言う事じゃないという風に思うのですけども、是非クルーズ船も大事になりますし、貨物も増やすということもそれなりに回復していく努力を続けて頂きたいと思っております。

【小谷会長】

松本委員さん、お願いいたします。

【松本委員】

はい、結構みなさんの意見が出た後ですので、別に締めくくる訳ではありませんけど、我々のような民間の事業者は、その職責上実体経済というものを大変重視しています。

そういう観点からは、先程事務局から御説明をして頂いた資料の中にありました「貨物の取扱状況」が、結果的には端的に状況を表していることとなります。

我々としては、取扱貨物の増勢を如何に維持していくかということが大変重要になります。

そのことは、事業成果を上げて納税に繋げてゆくということでもあります。

今日、審議して頂いた中で分区を変えるという話がありました。

本日の会議には、農水省の石川さんも御出席されておられますが、私は社外役職として、植物検疫協会の会長をお受けしております。

昔、舞鶴港で取り扱っていた輸入木材の量は114万トン位あり、大変活況を呈しておりました。それが現在は10万トンに届かないという動きになっています。

それにはそれぞれ事情があり、例えば、為替相場の問題や、海外の事情で原木ではなく現地で製材にして付加価値を付けて輸入したいとする動きとか、あるいは政府が国産材を奨励する等の背景があります。そういう中で、喜多埠頭の位置付け自体も長年の関係で変わってきているということであり、今回の分区の変更については総合的に考えて妥当な範囲であると考えています。

当然京都府サイドもそのように見ていらっしゃるのではないかと思います。

ちょっと話が長くなりますが、舞鶴港自体は大正2年に第1埠頭が建設され、これらのことについては整備局さんに大変な御尽力を頂いている過程があるわけですが、現在この第1埠頭は漁港になっております。

その後、第2埠頭、第3埠頭、第4埠頭、喜多埠頭、平埠頭、国際埠頭と建設が進みましたが、国際埠頭の建設までで97年かかっています。第1埠頭建設から現時点で100年ちょっとということになります。

その間、たゆまぬ営業努力また官の支援の積み重ねが今の舞鶴港に繋がっているということになります。投資された額も生半可なものではなく、国際埠頭関連で約600億円かかっていますので、全体では多大の経済的価値になっているということになります。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

それぞれの埠頭等を如何に効果的に使うかということは、大変重要なことであると思います。

舞鶴港自体はローカルポートですので、阪神港に太刀打ちできないという部分は多々ありますが、ローカルであるが故の又プラス面もあります。例えば、港の岸壁から京都府の上屋まで100mありません。横持ちのコストが非常に安くつくということもあります。今回クルーズ船入港の効果も実際いろいろ御指摘もありましたが、逆に入港していないということと比較すれば効果についての考え方も変わってくると思います。

ただ、いろいろ戦略的に考えていく必要もあると思います。森口委員さんからも御指摘がありましたし、伊庭委員さんからも御指摘がありました。16万トン級のクルーズ客船が入れば「それでよし」というものではない。例えば用意したバス台数が100台ということになれば、京都府内ではカバーできず神戸ナンバーのバスまでということになるのでしょうか。阿部委員さんのマターになるのかもしれませんが、もう少し規模の小さいクルーズ船がたくさん入港した方が、商店街もプラス効果が高いかも知れないということになります。

4,000人を超える乗船客が一斉に地元のスーパーに出向かれたら、商品も消えてしまうなど地域全体が麻痺してしまうことになるでしょう。買い物して頂くことひとつをとっても、今後戦略を練っていく必要があるのではないかと思います。

我々はあくまでも実体経済に絡んで取り組んでいくことにはなりますが、このような流れに竿差すつもりは全くありません。

今後も全面的に協力してまいります。年間ベースで見ると、この時期10月から来年の4月までは、クルーズ船は入ってこない訳であります。しかし、その間、我々としては、働いている多くの人の生活を維持していくことが必要ですし、企業として数字に表れる具体的な事業成果も求められます。

今後とも行政機関と連携を取って、商業港としての事業領域にしっかり対応していきたいと考えております。

【小谷会長】

はい、ありがとうございます。大変な御意見になりました。全てに応えることは難しいんですが、はい、コメントございましたら、よろしいですか。

【小野会長代理】

委員の先生方から色々な御意見を頂いて申し訳ないことなんです。去年の審議会でも申し上げたことなんですけども、やっぱり次の港湾計画といいますか、今後の京都舞鶴港の全体計画像をどうやって作り込んでいくかというか、そういう議論の過程として今回のこういう先生方の御意見を頂いているのだと考えています。今まだ3から5年くらいですかね、審議会のお手伝いをして。いろいろな議論がありましたし、私は、この審議会で「冬場はひとけの少ない日本海側でこんなにクルーズに力を入れるのか？」と思ったこともありますが、旅客船はいろんな所を周ってまです。ハードは必ずしも変える必要はなくても、やっぱり港湾計画のソフト面ですね、それは変えなきゃいけないと思っております。そういった検討をこの審議会でやって頂いて、その結果として幾つかはハードに関係する部分が浮かんで、そこから京都舞鶴港の形も変わっていくのではないかなと、私はそのように考えています。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

一つだけ付け加えさせていただきますと、例えば国際フェリー埠頭に行ったときに思ったのですけれども、京都舞鶴港にはフェリーがございまして、それからクルーズターミナルもありますし、それから国際物流ターミナルですね、これらは経済物流上大変重要なんですが、多分災害が起こったときにはそれぞれ別の顔を持つなということをおっしゃるんですね。フェリーは、平成28年の熊本地震のときに、緊迫的代替輸送手段として使われました。また東日本大震災時は被災地への捜索救援部隊の展開輸送手段として使われたんですが、意識的に使ったのは熊本地震の時だった。で、北海道から現地へ赴く捜索救援部隊とかそういう人たちはフェリーを使う、そういう風なことがありまして、そういう意味では、平時より日本海側のフェリー航路を通じて北海道にいる警察、消防、自衛隊は舞鶴と繋がりがあるだろうと考えますと、京都舞鶴港は、災害時の後方支援基地になる場所ではないかと思えます。それは勿論、海上保安本部と海上自衛隊がずっといる場所ですから、そういうことができるわけですが、一方でクルーズターミナルについて考えますと、クルーズ船が多数寄港する繁忙期には非常に広い埠頭用地が要るんですが、多分災害時はクルーズ船は参りませんので、災害支援のための後方基地としてのスペースに活用できるんじゃないかと思えます。また国際埠頭についても災害時の物流ターミナルとして災害支援物資を速やかに被災地域へ移送させるといった緊急対応の機能もあると思えますけれども、必要なことは、本来の物流機能をいかに途切れさせないようにするか、これに尽きると思えます。

では、そのために岸壁等などのハードを上手く動かすためにはどうすればよいのか、BCPのようなソフトを平行して議論して頂いて、港湾計画にも反映して頂ければというのが、私の思うところでございます。

【小谷会長】

ありがとうございます。最後に、私も一言だけ申し上げたいと思えます。人流、物流、エネルギー、それから先生がおっしゃった防災も含めて、今後、どんどん施策が展開されていくとなると、空間的あるいは時間的な制約がある中で同時に施策を実施することが難しくなる。貨物量は増える、クルーズ船は増える、エネルギー関連の施設も設置され、防災対策も必要となってくる。そうなるのとそれらの施策を展開していく上で、施策間で調整が求められるような場面が出てくるのではないのでしょうか。そういうことに対して、今後どのように対応していくのか考えていかなければならないと思えます。

本日は限られた時間でしたが、熱心に御討議頂きましてありがとうございます。時間の都合で行政機関の委員の皆様方からは個別にご意見を伺うことができず、申し訳ございませんでした。

それでは本日の審議会を閉会したいと思います。ありがとうございました。

6. 閉会

【事務局】

小谷会長、大変ありがとうございました。それでは、舞鶴港港湾審議会の閉会にあたりまして、京都府の三島港湾局長より御挨拶を申し上げます。

平成30年度 京都府舞鶴港港湾審議会 議事録

【三島港湾局長】

京都府港湾局の三島です。本日はお忙しい中、審議会に御出席いただきまして、貴重な御意見を賜りましてありがとうございます。本日、審議会の中で頂きました御意見につきましては、今後の早期の京都舞鶴港の発展のためにしっかりと生かしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

また、京都舞鶴港では平成21年来非常に好調でございます。

物流については、本年の台風21号以降のリダンダンシー機能確保と言うことで京都舞鶴港を使いたいという話も来ているということでございます。また人流・クルーズ船につきましては、来年につきましては、平成29年に迫る利用の状況でございます。

このような事態を待たずに、しっかりと京都舞鶴港が関西経済圏のゲートウェイとなるような形でしっかりと頑張ってもらいますので、今日御審議頂いています委員の皆様におかれましては引き続き御指導御鞭撻のほどよろしくお願いいたします。以上、簡単ではございますが、私からの閉会の挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございました。

【事務局】

ありがとうございました。これをもちまして、舞鶴港港湾審議会を閉会したいと思います。本日は長時間御審議いただきましてありがとうございました。