

第36回静岡県地方港湾審議会会議録

日 時	平成26年2月21日(金) 13:30~15:00
場 所	静岡県庁別館9回 第1特別会議室
出席者 職・氏名	<p>会 長 大 村 哲 夫 一般財団法人みなと総合研究財団顧問</p> <p>委 員 海 野 俊 也 (株)静岡新聞社編集局経済部長兼論説委員 伊 吹 裕 子 静岡県立大学環境科学研究所准教授 篠 原 正 人 東海大学海洋学部教授 高 梨 成 子 (株)防災&amp;情報研究所代表 石 川 春 乃 (株)エス・ラボラトリーズ代表取締役 齋 藤 まさ代 静岡県商工会所女性部連合会副会長 五 味 響 子 しずおか流域ネットワーク副会長 藪 田 国 之 静岡県漁業協同組合連合会理事 檜 垣 漸 清水水先区水先人会会長 柏 原 陽 一 全日本海員組合静岡支部長 今 野 洋 一 関東船主会会長 磯 谷 千代美 サポートしみず理事長 鈴 木 正 紀 財務省名古屋税関清水税関支署長 ※財務省名古屋税関長・井川 裕昌の代理 坂 井 功 国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾空港企画官 ※国土交通省中部地方整備局長・八 楸 隆の代理 片 平 澄 男 国土交通省中部運輸局静岡運輸支局次長 ※国土交通省中部運輸局長・野俣光孝の代理 長谷川 秀 巳 第三管区海上保安本部清水海上保安部長 澤 入 芳 男 御前崎市副市長 ※御前崎市長・石原 茂雄の代理 西 原 茂 樹 牧之原市長</p>
議 題	1 御前崎港港湾計画(一部変更)
配布資料	<p>第1号議案 御前崎港港湾計画(一部変更)関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・御前崎港港湾計画書(案)―一部変更―</li> <li>・御前崎港港湾計画資料(案)―一部変更―</li> </ul> <p>その他 次第、委員名簿、座席表、地方港湾審議会条例、諮問写し、御前崎港要覧など</p>

## 1 審議事項

### 第1号議案 御前崎港港湾計画（一部変更）

## 2 議事の経過及びその結果

○**司会** 定刻よりも若干早いですが、委員の皆様がお揃いになりましたので、ただいまより、第36回静岡県地方港湾審議会を開催します。本日は、大変お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、本日の進行を務めます港湾企画課の杉山です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

開催にあたりまして、港湾局長の西園から御挨拶申し上げます。

○**西園局長** 港湾局長の西園でございます。本日はご多忙の中お集まりいただき大変ありがとうございます。本日は、御前崎港の港湾計画に「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を設定するために、港湾計画を一部変更するために開催した審議会でございます。

現在、御前崎港におきまして、洋上風力発電の設置を県で検討しているところでございます。具体的に、もしこれがうまくいきますと、例えば4,500kwの風力発電が9基設置される。例えばそうなった場合、御前崎市と牧之原市の70%の電気が賄えると、こういう事業でございます。御前崎港は日本でも有数の風況に恵まれた地域でございます。ぜひこの事業がうまくいきますように、本日の審議におきまして港湾計画の中にこのエリアが位置付けられると、そのように考えているところでございます。

なお、本日の審議事項ではございませんが、一件報告をさせていただきたい事項がございます。先週金曜日の夕刻になりますが、静岡県が所有しております、風力発電施設ウィンクルというものがございますが、火災が発生いたしました。現在は鎮火しまして、事故原因について消防と原因究明しているところでございます。本件についてご質問等ございましたらこの審議会の後に我々にお問い合わせください。それでは、本日の審議会において忌憚のないご審議をよろしくお願いいたします。

○**司会** それでは、資料の確認をさせていただきます。

本日、配布させていただきました資料は、

- ・次第
- ・委員名簿
- ・座席表
- ・静岡県地方港湾審議会条例
- ・静岡県地方港湾審議会運営要領
- ・諮問の写し

- ・御前崎港港湾計画一部変更（案）の概要
- ・御前崎港港湾計画書（案）
- ・御前崎港港湾計画資料（案）
- ・御前崎港港湾計画（一部変更）説明資料
- ・御前崎港要覧
- ・「駿河湾港整備基本計画（案）」に対する意見募集

不足はございませんでしょうか。不足がございましたら、挙手にてお知らせ願います。よろしいでしょうか。なお、本審議会は公開としております。お手元の資料は報道機関、傍聴の皆様方にもお配りしております。

今回は、審議会委員改選後の最初の審議会となりますので、本審議会の委員の皆様を紹介させていただきます。初めに、学識経験者の皆様です。

株式会社静岡新聞社編集局 経済部長兼論説委員 海野 俊也 様です。

静岡県立大学環境科学研究所 准教授 伊吹 裕子 様です。

東海大学海洋学部 教授 篠原 正人 様です。

株式会社防災&情報研究所代表 高梨 成子 様です。

一般財団法人みなと総合研究財団 顧問 大村 哲夫 様です。

株式会社エス・ラボラトリーズ 代表取締役 石川 春乃 様です。

静岡県商工会所女性部連合会 副会長 齋藤 まさ代 様です。

しずおか流域ネットワーク 副会長 五味 響子 様です。

次に、港湾関係者の皆様です。

静岡県漁業協同組合連合会 理事 藪田 国之 様です。

清水水先区水先人会 会長 檜垣 漸 様です。

全日本海員組合 静岡支部長 柏原 陽一 様です。

関東船主会 会長 今野 洋一 様です。

サポートしみず 理事長 磯谷 千代美 様です。

続きまして、国の地方行政機関の職員の皆様です。

財務省名古屋税関長 井川 裕昌 様です。本日は代理として、財務省名古屋税関 清水税関支署長 鈴木 正紀 様に御出席いただいております。

国土交通省中部地方整備局長 八鍬 隆 様です。本日は代理として、国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部 港湾空港企画官 坂井 功 様に御出席いただいております。

国土交通省中部運輸局長 野俣 光孝 様です。本日は代理として、国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局次長 片平 澄男 様に御出席いただいております。

第三管区海上保安本部清水海上保安部長 長谷川 秀巳 様です。

また、今回は御前崎港港湾計画の一部変更について御審議いただくということで、御前

崎港が所在する御前崎市を代表しまして、臨時委員に御就任いただきました、御前崎市長の石原 茂雄様です。本日は、石原様の代理としまして、御前崎市副市長の澤入 芳男様に御出席いただいております。

同じく御前崎港が所在する牧之原市を代表しまして、臨時委員に御就任いただきました、牧之原市長の西原 茂樹様です。

なお、東海大学海洋学部准教授 関 いずみ 様、清水港運協会 会長 西尾 忠久 様、静岡県議会建設委員長 早川 育子 様、につきましては、本日は御欠席ということで、御連絡をいただいております。以上、委員の皆様を御紹介いたしました。

本審議会は、静岡県地方港湾審議会条例第 8 条第 2 項により、委員の過半数が出席しなければ開催できない規定となっております。本日は 22 人中 19 人の委員の皆様の御出席をいただいております、よって、本会が成立しますことを御報告いたします。

続きまして、会長の選出でございます。本日は委員委嘱後、最初の審議会となります。会長は、静岡県地方港湾審議会条例第 5 条第 1 項により、委員の互選によって定めるとされておりますので、会長の選出をお願いいたします。それでは、どなたか、御推薦される方はいらっしゃいますでしょうか。

○高梨委員 一般財団法人みなと総合研究財団大村顧問を推薦したいと思います。長年、港湾行政に携わり港湾政策に詳しく、中部地方整備局長を歴任した経験から静岡県の港湾事情にも明るく、港湾の整備・運営について中立的な立場から会を取りまとめてくださると考えます。

○司会 ただ今、高梨委員から大村委員の推薦がございましたが、いかがでしょうか。

<異議なしの声>

○司会 それでは、大村委員に会長をお願いいたします。恐れ入りますが、会長席の方へお移りいただけますでしょうか。大村会長、御挨拶をお願いいたします。

○大村委員長 今ご推挙によって会長を仰せつかりました。よろしくをお願いいたします。仕事柄いろんな地域で港をご訪問する機会がございますけれども、港を見ますとその街の雰囲気なんとなく分かるようになってきました。その街の元気さ・活力が物や人の流れを通じて港に反映しているんだなと思います。委員の皆様は、さまざまな仕事を通じて、地域の振興にご尽力されている方々であると承知しております。そういった活動を通じましてこの審議会の中で県民の皆さんの声が静岡県の港湾行政に届くというのがこの会の役割

であると思っております。是非ご活発な調査・審議を通じてこの会が円滑に運営されますことを祈念しましてごあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○**司会** ありがとうございます。続きまして、静岡県地方港湾審議会条例第 5 条第 3 項に、「会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。」との規定がございますので、大村会長から職務代理者の指名をお願いします。

○**大村委員長** それでは、東海大学の篠原教授を指名します。お引き受けいただけますでしょうか。

<了解の旨の返答>

○**大村委員長** よろしく願いいたします。

○**司会** 続きまして、静岡県地方港湾審議会運営要領第 6 条の 2 により、本日の議事録に会長及び会長の指名する出席委員 2 名がこれに署名押印するものとなっておりますので、大村会長から 2 名の指名をお願いします。

○**大村委員長** それでは、石川委員と五味委員を指名します。お引き受けいただけますでしょうか。

<了解の旨の返答>

○**司会** それでは、本日の議事に入ります。ここからは、大村会長に議事進行をお願いします。大村会長、よろしくお願いいたします。

○**大村委員長** それでは、次第に従いまして議事に入ります。第 1 号議案は「御前崎港湾計画（一部変更）」についてでございます。まず、事務局から説明をお願いしたいのですが、この議案を達成される中で、いろんな機関との調整・協議があったかと思うのですが、それも含めましてご説明いただきたいと思います。それではよろしくお願いいたします。

○**事務局（望月班長）** それでは御前崎港の港湾計画（一部変更）についてご説明いたします。今回変更する事項は二つあります。まず一つ目は港湾の効率的な運営についてであります。これは、近年のグローバル化という大きな潮流の中で、インド・中国などの新興国が急成長する中で、我が国企業の海外進出が進み国内市場の縮小と相成りまして、我が国の国際競争力が相対的に低下しつつあります。国際競争力を低下させないためには、物

流ニーズ・企業戦略等の動向の把握に努め、必要な港湾サービスを提供するとともに、利用促進を図る積極的なポートセールスが必要不可欠であることから、今回、利用者ニーズを十分把握するとともに、利用促進活動を進めるとした港湾の効率的な運営に関する項目を追加するものであります。

二つ目につきましては、その他重要事項についてでございます。再生可能エネルギーを活用する区域の設定について、これにつきましてはお手元に配布しました御前崎港港湾計画一部変更資料に基づきまして説明させていただきます。それでは資料をご覧ください。

まず1ページ目をご覧ください。静岡県地方港湾審議会についてでございます。地方港湾審議会につきましては、港湾管理者が行う業務に関する重要事項について諮問し、その意見を港湾の管理運営等に反映させるものでございます。諮問事項としましては、港湾計画の策定または変更に関わる事項・その他重要事項ということで、地方港湾審議会の委員は定員25名で、今回の案件につきましては、常設委員20名、臨時委員2名を加えました22名となっております。直近の開催状況につきましては、平成23年12月に清水港の港湾計画の一部変更を行っております。

それでは次のページをご覧ください。今回の説明資料の構成でございます。一番目としまして御前崎港の概要を説明させていただきます。二番目としまして計画変更の背景について、3番目としまして計画変更の内容、4番目としまして施策の効果、5番目としまして今後のスケジュールについて説明させていただきます。

次のページをご覧ください。御前崎港は静岡県の最南端の岬、御前崎に守られた港で駿河湾の玄関口に位置しております。そのため外洋からの距離が短く、短時間でアクセスすることが可能な港でございます。また、東名高速道路の相良-牧之原インターと御前崎港を結ぶ国道470号バイパスが一昨年8月に全面供用され東名インターチェンジから港までわずか20分で到着することが可能となっております。このように陸上交通アクセスが非常に向上されております。

次のページをご覧ください。御前崎港の女岩地区についてご説明させていただきます。図の左下に位置しますが、西埠頭1、2号岸壁では完成自動車の輸出を行っております。また、中央下の赤で囲った部分、西埠頭の10号岸壁では、コンテナ貨物の取り扱いを行っております。主として自動車部品や二輪車等を運んでおります。続きまして黄色で囲った部分でございます。西埠頭3～9号岸壁につきましては鉄鋼や金属くずの取り扱いを行っております。

次のページをご覧ください。御前崎港の取扱貨物の状況でございます。御前崎港の取扱貨物の推移は平成20年までは概ね右肩上がりでも推移しておりました。しかし、平成20年のリーマンショックの影響を受け一時的な落ち込みをしましたが、その後は回復をしておりまして、概ね年間300万トン余りの貨物を取り扱っております。外貿貨物と内貿貨物の割合はほぼ同程度となっております。

次のページをご覧ください。外貿貨物の中心は北米・欧州方面で輸出される完成自動車

です。ただ、この資料の統計データは以前のものでありまして、現在はアメリカからのスズキの撤退がありまして、北米への輸出はありません。また、自動車部品・二輪車を含めますと外貨貨物の約9割を自動車貨物がしめるという、そういう特徴がございます。次のページをご覧ください。御前崎港の定期航路についてご説明させていただきます。現在外航定期コンテナ航路は、インドネシア航路、中国チーワンシャトル航路、韓国航路の3航路があり、それぞれ週一回寄港しております。また、それ以外にも、コンテナの国内定期航路が週2便、また、RORO貨物の定期便が週4便就航しております。

それでは次のページをご覧ください。2番目として計画変更の背景について説明させていただきます。

次のページをご覧ください。まず最初に、国の再生可能エネルギー関連政策について説明させていただきます。平成24年9月に革新的エネルギー戦略というものが策定されておりまして、この中で再生可能エネルギーの将来目標につきまして今後20年間で発電量を約三倍、設備量を約4倍に拡大することとしております。

次のページをご覧ください。海洋における再生可能エネルギーの政策についてでございます。平成24年5月に海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取組方針というのが策定されております。この中で、海洋再生可能エネルギー利用の重要性が掲げられておりまして、この中で、日本周辺における海洋再生エネルギーの早期実用化が重要とされております。また、沿岸域、特に港湾におきましては、無秩序な開発を避け、本来の港湾機能との共生を図りつつ再生可能エネルギーの利活用を促進するとされております。

次のページをご覧ください。これらを背景としまして、平成24年6月に国土交通省港湾局と環境省地球環境局が共同で港湾での再生可能エネルギー導入の円滑化を図るための「港湾における風力発電について」というマニュアルを作成しております。今回の御前崎港の検討につきましてもこのマニュアルに準拠した検討を進めております。静岡県の新再生可能エネルギー関連政策について説明させていただきます。平成23年3月に富士の国新エネルギー等導入倍増プランというものを静岡県では策定しております。この中で、新エネルギー等の導入率を今後10年間で倍増する、平成21年の5.9%から平成32年に10%以上という目標を掲げております。

次のページをご覧ください。県内の新エネルギー導入状況でございます。平成13年の2.2%から着実に増加しておりまして、平成23年度には6.4%、最新の平成24年末には6.7%の導入率となっております。この結果を受けまして、昨年度この計画の見直しをしております。特に、太陽光発電や風力発電につきましては導入率が高いということもありまして太陽光発電につきましては30万kwの目標を90万キロワット、風力発電につきましては14万キロワットの導入目標を20万キロワットに上方修正しております。

次のページをご覧ください。静岡県の再生可能エネルギーの導入の狙いといたしましては、1番目としましてはCO2等の温室効果ガス削減への貢献というものがあります。また、エネルギーの地産地消の推進、その他としまして関連産業の促進・振興、非常用電源とし

での活用、これらのことを狙いとしております。

次のページをご覧ください。国内の洋上風力発電の導入の状況です。図の右上にあります北海道の瀬棚港、山形県の酒田港、茨城県の鹿島港、この3港につきましては実際に港湾の区域内ですが洋上に風力発電が設置されて運用されております。北海道と山形県については平成16年から、茨城県については平成22年度から稼働しております。それ以外に緑で囲った部分は、今現在実証試験が行われているところであります。千葉県銚子沖と、福岡県北九州沖につきましては、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構、通称NEDOによる実証試験が行われております。また、長崎県の五島列島枕島沖、こちらにつきましては環境省によって浮体式の洋上風力発電、また、同じく福島県沖につきましては経済産業省が同じく洋上風力発電の実証試験を今現在実施中です。そのほかに、今計画中のものが青の点線で囲まれたものが、まず茨城県の鹿島港、こちらにつきましては昨年、事業予定者の募集が行われまして、現在、丸紅とウィンドパワーという2社が実施に向けて検討を進めております。また、山口県の下関沖につきましては民間で計画中和聞いております。それ以外に赤で囲った石狩湾新港につきましては管理組合が手続きを進めておりまして、今回の御前崎港と同様に、昨年の12月ですが港湾計画の変更を行っておりまして、導入に向かって手続きを今後進めていくと聞いております。また、能代港、秋田港、こちらにつきましては秋田県が導入を検討中、また、北九州港周辺、こちらにつきましても北九州市が導入を検討中、このように導入の手続き・検討が進んでいる状況でございます。

次のページをご覧ください。3番目としまして、計画変更の内容について説明させていただきます。

次のページをご覧ください。御前崎港におきましては、御前崎港の再生可能エネルギーの施設導入の円滑化を図るために、有識者・地域の代表・関係行政機関からなります「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」を設置して検討を進めております。こちらに会議のメンバーを示しておりますが、会長は東京大学の荒川先生にお願いしておりまして、本審議会の委員であります、長谷川様、石原様、西原様、藪田様にも加わって頂きご審議をしていただいております。昨年は8月と11月の2回の検討協議会を行っております。

次のページをご覧ください。国内の再生可能エネルギーの技術開発の動向についてでございます。今現在、洋上風力発電を始め、波力発電、海流・潮流発電、海温度差発電など様々な海洋再生エネルギーの技術の開発が行われておりますが、今現在実用化されておりますのは洋上風力発電の着床式のみでございます。今回の検討は主にこの洋上風力発電をメインターゲットとして検討を進めております。

次のページをご覧ください。それでは導入適地の設定のポイントについてでございます。まず、自然条件・社会条件から適地の妥当性を検討するもの、それから2番目としまして、船舶の航行の安全を確保するもの、地元水産業との共生を図るといふもの、港湾の維持管理や運営に支障が生じないもの、これらのポイントから適地の設定を考えております。



次のページをご覧ください。まず、自然条件から適地の妥当性を判断してまいります。風につきましては、風力発電の設置の目安というのが年間平均風速が5～6メートルという目安がございます。これにつきまして、御前崎港のウィンクルを設置するときに1年間調査した結果からしますと、だいたい平均風速が6.2メートル以上の風があるということと、なおかつ、ウィンクルを設置した平成16年からのデータからするとだいたい7メートルくらいの平均風速が吹いておりますので、設置としては十分な風があるということが分かっております。また、落雷につきましては、風車の故障の大きな原因を占めるものが落雷となっておりますので、落雷のリスクについて検討しております。図面に示しております赤い部分が落雷のリスクが高い部分でありまして、これは日本海周辺に集中しております。太平洋側の御前崎港につきましては青ということで落雷のリスクが比較的小さい区域と考えられます。

次のページをご覧ください。社会条件からの適地の選定でございます。自然公園・自然環境保全地域の指定状況につきましては、このピンクで囲まれた部分につきましては御前崎遠州灘県立自然公園区域に指定されておりますが、御前崎港の中では区域の指定が無いということで、これらの制約が無いということになります。

次のページをご覧ください。続きまして、安全な船舶の航行の確保ということで、まず、船舶の航行の状況について確認を行っております。500トン以上の内航船や300トン以上の外航船につきましては、AISといいますGPSのような船舶の位置を示す装置がございまして、このデータから船舶の航跡図を作成しております。平成24年12月の1か月間のデータから御前崎港に入出港しました56隻の船舶のデータをこのようにプロットしております。ピンクのものが入港時の航跡、緑の部分が出向時の航跡を示しております。だいたい岸壁から中央の航路を通りまして防波堤を過ぎたあたりで四方へそれぞれの航路を取っているという状況でございます。

次のページをご覧ください。AISを搭載していない、それ以外の貨物船について調査しております。この船舶につきましては平成25年4月の入出港データを基にしまして、この時だいたい29隻でございます。この貨物船については運行会社に問い合わせまして、ここに示してあるような航跡図を示しております。だいたい先ほどのAISと同じようなルートを示しております。

次のページをご覧ください。貨物船以外の、御前崎港を航行する小型船舶の航行につきまして調査しております。小型船につきましては漁船とプレジャーボートがございまして。漁船につきましては御前崎港と地頭方漁港から入出港しております。また、プレジャーボートにつきましては御前崎港マリーナから入出港しております。これらの漁協及びマリーナを管理しております方からヒアリングを行いまして、船舶がどのように航行するかを聞いてプロットしたものがこちらの図面になります。

次のページをご覧ください。以上の航跡を重ねたものがこちらの図面になります。この航跡図を見ながら、貨物船・漁船・プレジャーボートなどの航行に支障にならない範囲と

ということで、緑の点線で囲われた部分を設置場所として考えております。

次のページをご覧ください。水産業との共生の検討でございます。御前崎港では、左右の黄色で囲われた部分で漁業権が設定されております。御前崎港内には共同漁業権の設定はございませんが、緑で囲われた部分ではシラス漁、防波堤前面の赤の部分ではえびの漁、その周辺では刺し網・さわら漁が行われております。これらの漁業になるべく支障が無い範囲ということで、漁業者と調整を行いまして防波堤近傍に設置することとしております。

次のページをご覧ください。港湾の管理や整備に支障が無いということで、防波堤近傍にエリアを検討しているわけですが、防波堤の維持管理に作業船が着くことがありますので、この作業船の操船エリアを確保するというので、今回の防波堤ですと最大で 125メートル離れた部分を再生可能エネルギーの導入エリアの前面と設定しております。

次のページをご覧ください。これらの検討をまとめたものが導入適地の設定のエリアとなります。以上のことを加味しました結果、導入エリアの①②③の都合 31ヘクタールの区域が適地として妥当ということとなりました。

次のページをご覧ください。この適地を港湾計画に位置付けるということで緑の点線で囲われた再生可能エネルギー源を活用する区域、これを今回の港湾計画に位置付けることとしております。

次のページをご覧ください。それではこの施策の効果について説明させていただきます。

次のページをご覧ください。まず、効果 1 としまして発電量です。先ほど説明しましたマニュアルに載っております風車の規格ということで、1,000 k w、2,000 k w、4,500 k w の 3 つについて検討をしております。配置案としましては、標準的な配置の間隔の目安が、風車の直径を D とした場合、風が吹いている方向に対して直角方向には 3D、風が吹いてくる前後の方向には 10D の設置間隔をとる旨の標準案がありますのでこれらを基に配置案を検討しました。ケース①の 1,000 k w につきましてはだいたい 16 基設置可能となります。

次のページをご覧ください。ケース②の 2,000 k w につきましてはだいたい 13 基の設置が可能となります。

次のページをご覧ください。ケース③の 4,500 k w につきましては 9 基の設置が可能となっております。

次のページをご覧ください。これらを基に発電量を試算しております。下段の表をご覧ください。ケース③で説明させていただきますと、4,500 k w を 9 基設置した場合、年間発電量が約 7MW となります。これを、背後の御前崎市・牧之原市の世帯数に換算しますと、世帯数の約 7 割をカバーできる発電量を得ることができます。

次のページをご覧ください。効果 2 としまして CO<sub>2</sub> の削減量について試算しております。ケース①の場合は 2,800 万 k w h になりまして、CO<sub>2</sub> の削減量としては 14,500 t、ケース③につきましては 36,700 t あまりの CO<sub>2</sub> 削減が図られることとなります。

次のページをご覧ください。最後に、今後のスケジュールについて説明させていただきます。

次のページをご覧ください。この表の右側になりますが、本日地方港湾審議会を平成 26 年 2 月 21 日に開いております。本日の審議に拠りましてこの計画が妥当と認められましたら、次のステップとしまして、平成 26 年 3 月 18 日に予定されております国交省で行われます交通政策審議会港湾分科会に諮られることとなります。こちらでも了承を得られた場合は、3 月の末位に港湾計画の変更が完了することとなります。今後は事業予定者の公募を実施しまして平成 26 年度中に事業予定者の決定を行いたいと考えております。港湾計画の変更については以上となります。

最後に関係者との協議状況について説明させていただきます。事前に関係者に意見照会をしました結果、清水海上保安部様からは、今現在国土交通省におきまして風力発電の技術的なガイドラインの検討がなされておりますが、このガイドラインの結果を踏まえまして、風力発電の設置位置などの変更が生じるようでしたら、必要に応じて変更するように留意事項としていただいております。これにつきましては、事業者が事業計画を作成する際には、本ガイドラインをはじめとした最新の技術基準を遵守するように県からは指導します。また、極力この計画内に収まる計画となるように調整を図ることとしております。また、御前崎港水先類似行為人様からは防波堤の港口周辺につきまして、西風が吹く場合は航路より西寄りの入出港経路を取る場合があるということで、この部分につきまして配慮願うという旨のご意見をいただいております。船舶の航行安全につきましては風車の位置の計画の際には海事関係者と十分協議をしまして位置を決定することとしております。また、漁業協同組合様からは、事業実施の際には十分に協議を行い、同意を得た上で事業を実施することのご意見をいただいております。これにつきましては、事業実施の際は関係者からの同意を受けた上で行うよう事業予定者には指導しますし、県も関係者の同意を受け、これらを確認した上で占用許可を与えることとしております。また、県の水産振興課からは、地元漁業への影響が極力少なくなるよう関係者と十分協議を行うことのご意見をいただいております。こちらにつきましても同様に十分協議を行い、同意を受けた上で事業を実施することとしております。

また、幹事の皆様からもご意見をいただいております。主に事業実施に際しては十分協議を行ったうえで実施するようにとのご意見をいただいておりますので、これらにつきましても関係者と十分協議を行った上で事業を実施することとしております。以上で説明を終わります。

○大村委員長 ありがとうございます。ただ今、説明がありました「御前崎港港湾計画（一部変更）」について、御質問や御意見がございましたら、お願いいたします。

○大村委員長 ヨーロッパ等ではもうかなり洋上風力発電の実績がありますが、国内では先ほど御説明があった通り、まだ、御前崎は先頭を走っており、新しいチャレンジでござ

います。そういった点等でも何かご質問等ございましたらどうぞよろしくお願ひします。

○伊吹委員 この前県の方に一度お話を伺った際に、この場所を適地設定ということできくつかポイントをご説明頂いたのですが、風力発電の風車を作るにあたって、必ず問題となる点が環境の面であります。一つは低周波音、まだいくつかありますが、もう一つ、例えばその風車のところを飛ぶ希少種の鳥などがその風車に当たってしまって、落ちてしまうというようなことが非常に問題になります。それで、今回この地図を見せていただきますと、結構長い距離にわたって風車が6基、7基と並んでいて、高さが100～150メートルということで、その辺の環境に対する配慮を業者に任せるのではなくて、県の方で少し調査していただきたいと私は考えるのですけども、そのあたりはいかがでしょうか。

○事務局（望月班長） 鳥類の詳細な調査に関しては、環境アセスの範疇になってくると思いますが、こちらのエリアを設定する前に、分かり得る検討を行うということで、県としましても地元の鳥類に詳しい人にお話しを聞いております。その結果、バードストライクの原因となるのは、渡り鳥、高所を飛ぶ鳥がその原因になるということをお聞きしております。御前崎港周辺では、渡り鳥の実態がないということを確認しておりますので、今現在の分かる範囲では、この部分に設定してもバードストライクの危険は少ないのではないかと確認しております。

○五味委員 大変斬新な企画と伺いました。港湾といいますと、まず物流の拠点であるという感覚がございますが、そういうところに再生可能エネルギーの最先端の一つである風力発電をという発想は、非常に新しい考え方で、これが先端となるといいなと伺いました。ただ、環境的な面で、大きな工事をやることになりましたが、その工事の関係で、空だけではなくて海の中の環境がどのように変化するかということ、どのように検討なさっているかということがひとつ気になります。全体的な方向としては、先ほどの写真にもありましたように、風車が立ち並ぶ様子は、観光面、景観の面でも魅力的で、御前崎のあのあたりというのは港があつて、灯台があつてそしてそこに風車が並ぶということになりますと、非常に観光的なスポットになりそうなイメージはあります。ただ、そういういい面があると同時に、漁業とか環境面に対してはどうお考えでしょうか。どのような調査や検証を行うのでしょうか。その辺についてお伺いしたいと思ひます。

○事務局（望月班長） 風力発電の設置につきまして、今回エリアの設定を行っているのですが、実際その中にどの規模のどういう構造のものを設置するかということは、これから選定する事業者が行う方式によって千差万別ありますので、今現在それを詳細に調査することはできません。31ヘクタールというそれなりに広いエリアの中に、防波堤のような長大な構造物が設置されるわけではなく、先ほど配置図で示したようにある程度間隔をあ

けたものが設置されますので、周辺海域に与える影響はそれほど大きくはないのではと思いますが、当然全くないわけではございません。ではどれくらいの影響があるかということは、構造がある程度固まってきた段階で詳細な調査を行い、その中で影響が最小となるような配慮をすることを検討することとなっております。今わかっている範囲ではそれほど大きくないのではないかとということになります。

**○海野委員** この港湾に洋上風力が設置できる指定する理由ですが、要は県の再生可能エネルギー関連政策で、新エネルギーを平成32年に10%以上にすることを目標値として、その計画のために、事前にこのような港湾地域を増やしていこうというような考えかと思うのです。ただ、実際にこの最大限4500kwですか、この風車をすべて事業者が作るとして、どれくらい再生可能エネルギー計画への寄与度があるか、どのくらい新エネルギーの導入比率を引き上げることができるのかということ、ある程度算出はされているのでしょうか。

**○事務局（杉山技監）** この計画が実現した場合、今言った県の計画がどの程度引きあげられるかというご質問だと思うのですが、それについてはまだ検証はしておりません。この港湾の再生可能エネルギー導入計画というのは、先般起きました大震災以降、エネルギー転換という動きの中で、いわゆる港湾における風力発電の可能性が非常にあるという国と並びに民間事業者からの要請等も踏まえて、我々がこれを計画しているというところでして、直接この県のエネルギー政策の目標値に盛り込んでいるというわけではございません。当然実施されればこの目標の数字というのが上がってくるものだと思います。

**○海野委員** 風力発電については、伊豆半島でいくつか建設されたものがありますが、反対する動きが以前からあります。一つは低周波、或いはバードストライク、シャドーフリッカー、風力発電に関しては問題が多々あります。まあ港湾の洋上ですので、そうした反対はなかなか出てこないとは思いますが。近隣にもすでに建設されてもいます。ただ、実際にどれくらいの発電量を、どれくらい再生可能エネルギー計画への寄与度を見ているのでしょうか。再生可能エネルギーに関しては太陽光発電についてもいろいろ試算が上がってきているところでもあります。そのあたりも、いろいろ勘案しながら、考えてほしい。この港湾への再生可能エネルギーの設置に関しては、環境アセス等をしっかりやれば問題ないとは思いますが、寄与度についての計画なしに進めていくのはいかがか。また洋上風力の適地もそれほど県内に、あるいは全国にもあるとは思えませんので、そこらへんも慎重に考えながら、やった方がいいのではないかなと私は思います。

**○事務局（杉山技監）** 今委員がおっしゃったとおり、洋上であればどこでもできるということでは当然ございませんし、港湾区域の中で無秩序な占用等をさせないためにも、国

はこういうマニュアルを作って、実施に当たっては関係者の皆さんと協議し、水域等、環境アセスメント等の調査をして、それによって影響が多大であるということであれば、そういう導入計画を当然中止せざるを得ないと考えております。ですので、今後こういうことが進むことが考えられるのですけども、それはある程度基準を持った形で、全国の方に波及していくものと思われま

○磯谷委員 イメージ的にはすごく良いなと思いますが、少し気になる点がござい

一つは、地元水産業との共生という点で、漁業権を設定されているところではないという御説明を聞いたのですが、いろいろと海の中を掘り返すという工事になると思いますので、その工事の期間の間も含めて、水産業との兼ね合いで影響が無いのかということです。もう一つは、地元の漁業者の方以外の一般の市民にとっての影響という点で、先ほど観光や景観でプラス面になるだろうというお話・御意見がありました

が、おそらくプラスの面はいろいろな形で出てくるのではないかと思います。それをどんな形で活かすのか、あるいはマイナス面はないのかということもお聞きしたいと思います。

○事務局（杉山技監） まず漁業との関係ですが、ここの委員に藪田組合長がおられますけども、当然工事期間中はもとより設置の後も、そこで漁業をやっている方々とは協議を行っていきます。それにつきましては、今後事業予定者が決まった段階で、どういった影響があるのかをより詳細に調査して、漁業者の皆様と協議しながら、どのような対応ができるかということで、全く影響が無いとはさすがに言い切れませんが、影響を極力少なくする方法を漁業者の皆様の合意を得ながら進めていきたいと考えております。それと、地域に与える影響ということですけども、先ほど委員の方がおっしゃったとおり、シンボリック的なものであれば観光に生かせるというのもひとつありますし、これは先ほど説明しました検討協議会の中でも、大きなプロジェクトでやる場合、地元企業の方に雇用の面でも貢献させる方がよいということで、特に地元の首長さんのほうからご意見をいただいています。確かに我々も、地域に根差した施設にしていくということで、地域経済において設置に対する雇用の拡大や、作った後の維持管理についても地元

にそのような体制作りをさせるというようなことを今模索しているところでございます。

○藪田委員 地元の南駿河湾漁協の組合長をやっております。今日は県漁連、静岡県の漁業者の代表としてこの場に來させていただいているのですが、たまたま地元ということで、皆様からいろいろご心配をいただきありがとうございます。今までも風力発電の人間に与える影響等は、色々なデータがあるわけですが、海の中の魚に対してどんな影響があるかというのは未知数なところがありまして、お手元の資料の17ページにあります導入検討協議会の中で、漁業者といたしましても、そういった影響を危惧しており、国内海外も併せて、そういった資料があればお知らせいただきたいという意見を述べさせていただきます。

あと、事業者が環境の調査をするというのは当然だと思うのですが、やはり事前に県としてもできる範囲の調査をやっていただくべきではないかと思っております。そして、漁業者にとっては、海の中の影響だけではございません。例えば 31 ページの中の 4500kw の風力発電になりますと、羽の先端まで 150 メートルを超える大きな建物が設置されることになり、防波堤の近くとはいってもこのすぐ近くで網を引く漁業者がいるものですから、すごく威圧感を感じるという意見がありました。また、もしこの 4500kw の場合ですと、太平洋側からは御前崎の高台を超えて灯台より高いところを羽の先端が回るといふ異様な風景にもなり、当然歓迎する意見だけではなく、逆に景観が壊れるというような意見もありますので、そのあたりは漁業者だけではなく地元の皆さんにも事業計画が決まる前にもう少し説明をいただくべきではないかと思っております。先ほどの局長のお話だと 4500kw を 9 基というようなお話もございましたけども、まだこれは仮にであって、4500kw に決まったわけではないですね。

**○事務局（杉山技監）** 事前の調査ということですが、環境省が詳しい調査でなくて既存の資料で、この御前崎港周辺にどのようなものが、例えば水産生物を含めて生息しているかということも現在調査しております、それをデータ化すると聞いております。当然我々県が、事業予定者が決まって最終的に占用許可をしなければなりません、現在は県自らが調査をするということはないという状況でございます。

**○事務局（西園局長）** 少し捕捉させていただきますと、今回の環境に関する影響に関して、我々は資料の 17 ページにございます「御前崎港再生可能エネルギー導入検討協議会」という第三者の入っている協議会を設けております。事業者からの提案があった段階で、第三者の委員の皆様方のご意見を踏まえて最終的に審査することとしておりますので、この中の専門の皆様方からのご意見を踏まえて我々としては事業の実施に入っていきたいと考えております。

**○篠原委員** この区域に決定しました事業者と県との関係はどのようになりますか。県は区域の使用料を徴収してそれが県の収入になる、そういうことでしょうか。

**○事務局（西園局長）** ご指摘の通り、水域の占用料に関しては県に入ってくるということになっております。

**○柏原委員** 先ほど水先人の方からの意見で航路の西側を航行することもあるという中で、図面の中央の選定地域ですが、そこから電力関係のケーブルを設置するにあたって、航路を横切るかもしれません。その時は選定にあたっては十分注意して、その通す場所も含めて協議していただきたいと思っております。もう一点、海上に作るということで、石橋をたたい

て渡るじゃないですけど、陸上に風力発電を作ることとはまた違った面で大規模な費用がかかると思います。そのうえで、どこかの会社が作るというのであれば、事業を存続できるだけの体力があるかと、万が一、倒産してそのあと風力発電の施設は知りませんということでは、だれがそのあとメンテナンスをするかなどの問題も生じてくると思いますので、そういった選定の時には計画だけでなく資産等も含めてしっかりチェックをしていただきたいと思います。

**○事務局（望月班長）** まず一点目の送電線につきましては、海底を通ることになるかと考えております。海底に設置した場合は船舶に影響が無く、航路の維持管理に支障がないということで、海底面より一定の深さのところに設置することにより、航行船舶に支障がないことを十分確認した上で設置をすることとしたいと考えております。また、もう一点のリスク管理につきましても、ここに設置を許可する我々の立場といたしましては、設置した後に企業が途中で撤退した後に物が残されてしまったままの場合には非常に困りますので、そういう企業としてのリスク管理というものと、その後の対策についても十分審査して事業者を決定したいと考えています。

**○石川委員** 2点あります。まず一点目ですが、先ほど来でている「風車設置に関する環境面の行政指導」は、県のどの部局が整理していくのでしょうか。あくまでもこの港湾審議会の「港湾内海上の適地を民間事業者提供」という計画変更の整理が、今回の議事だと思っております。しかし、皆様の論点は、その範囲を超えて、実際に事業者決定後に、その事業者が行う環境配慮についての指導をどのように行うか、です。やはり場を提供する港湾（局）の方で窓口になってまとめるということでしょうか。それとも、どこか県の環境部局の方で精査するというのでしょうか。環境に関する調査や選定、検討については、事業者が決まっていないう現段階では不明、ということは理解できるのですが、事業者が決定した後の環境に対する県の姿勢というのはどのように整理されるのかを教えてくださいたいというのが一点です。

もう一点は、各風車の構造につきまして、防災面でも非常に懸念される海上設置ですので、防災面についての配慮をどのようにされているか教えていただければと思います。お願いします。

**○事務局（杉山技監）** まず環境面につきましては、総出力、一基だけではなく合計で1万MWを超える場合は、環境アセスを公的に実施しなければなりません。従いまして、事業予定者が決まった後の環境アセスの窓口というのは、県の環境部局になり、当然我々も選定を行うわけですから、それには参加することになると思います。もう一点、昨今出ました新たな地震津波等に関して、構造上の安全というのは非常に重要になります。それにつきましては、先ほど言いました検討協議会の中に、その専門家である港湾技術研究所の



方にも入ってもらっており、最新の知見並びに国が一月に設置しました構造安全のためのガイドラインというのも今検討している最中ですので、そちらのマニュアル、ガイドライン等も参照しながら、事業者から提案されてきた構造の審査というものを十分やっていきたいと考えております。

○石川委員 ありがとうございます。

○伊吹委員 先ほど来、環境アセスという言葉が出ているかと思うのですが、環境アセスに関しては、ここに作ると決めて、それに対して、どのような環境影響が出るかを予測し、工事をするときや共用時にどのような評価をしていくか、影響が出た場合どう対処するかということを事前に審議していきます。一度この部分にこの事業者で風力発電施設を作りましようとなってしまうと、なかなか引き返せるものではないのではと考えるわけです。それで、先ほどからのご意見にありましたが、やはり本当にここが適地であるかどうか、ここがきちんと風力発電に対して環境の影響が無いきちんとした場所であるかどうかを、まずきちんと県の方で考えていただく必要があるのではないのでしょうか。先ほど、これを評価する協議会というのがあるとおっしゃっていたので、そこできちんと環境面に関する配慮に関しても協議をお願いしたいなと考えます。

○事務局（西園局長） ご指摘を踏まえて、その協議会でもこの点についてしっかりと協議していきたいと思えます。

○大村委員長 いろいろご意見をお伺いしておりますと、特に環境面、それから安全・防災の面、これから特に配慮する点について、貴重なご意見いただいております。今回の港湾計画の諮問については計画書の図面の青い点線の中の区域を御前崎港の内港地区のエネルギー関連ゾーンとする諮問ということによろしいでしょうか。

○事務局 はい。

○大村委員長 ということでそういう形の諮問であります。従いまして、本当に貴重なご意見をたくさんいただいたんですけども、それについてはこれから導入検討協議会であるとか、環境のいろんな審査とか、行政的に県の方でやっていく中で十分に配慮していただくということによろしいですか。ということで基本的にこの点線の区域を、港湾計画上エネルギー関連ゾーンとするということにつきましては、今お伺いした限りでは、ご異議ないのかなという風に思うんですけども、そういう意味で当審議会としましては、御前崎港港湾計画の一部変更について事務局から提出されている案について適当と認めるという意見を知事に答申をしたいと思えます。そのことに対してご異議ありますでしょうか。

○委員 異議なし

○大村委員長 異議なしとの声ございましたので、ご異議なしという風に認め、この旨を答申することといたします。なお、この議題につきましての答申書の作成につきましては、私に御一任いただきたいと思いますがよろしゅうございますか。

○委員 異議なし

○大村委員長 それでは異議なしと認めそのようにさせていただきたいと思います。審議内容は以上です。以上で本日の審議事項につきましては、すべて終了いたしました。委員の皆様方、長時間にわたり熱心にご審議いただきまして本当にありがとうございます。それでは会議進行を司会の方に戻します。

○司会 長時間にわたり、御熱心に御審議いただきましたことを重ねて御礼申し上げます。誠にありがとうございました。ここで、その他としまして、事務局から「駿河湾港整備基本計画」(案)について報告させていただきます。

○事務局(望月班長) それでは「駿河湾港整備基本計画」(案)について報告させていただきます。静岡県は500 kmを超える海岸線に、国際拠点港湾1港、重要港湾2港、地方港湾12港、合計15港の港湾を有しております。これら港湾のうち、国際拠点港湾である清水港、重要港湾である田子の浦港・御前崎港の主要3港を駿河湾港と称しまして機能分担・相互補完を図りつつ一体的利活用を図り、競争力強化を目指した「駿河湾港アクションプラン」を平成23年3月に策定しております。このアクションプランにおいて定めた考え方を踏まえまして、3港の分担・連携をより明確化するため「物流・産業」、「防災・危機管理」、及び「交流・生活・環境」の3つの視点から駿河湾港の高度化・高質化にむけた施策を「駿河湾港整備基本計画」として策定しております。策定に当たりましては有識者や港湾関係者による検討委員会を設置しまして、昨年度から4回にわたる検討会を開催して進めております。なお、この検討委員会におきましては、地方港湾審議会の委員であります大村様、篠原様、高梨様、石川様、長谷川様、本日欠席の西尾様の6名の皆様にもご参加いただいております。貴重なご意見・ご助言をいただいたところでございます。お手元の資料の通り、現在、広く県民の皆様からご意見をいただくべく、パブリックコメントを実施しております。委員の皆様方におかれましてもこの計画につきましてご意見を伺えれば幸いと存じます。以上で報告を終わります。

○司会 以上で、その他の報告について、終了させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第36回静岡県地方港湾審議会を閉会いたします。本日は、誠にありがとうございました。