参議院議員

# 朝日　健太郎

東京都選挙区

～港湾視察レポート～

2016.10

## はじめに

朝日健太郎視察レポートを制作しました。前回はリオデジャネイロ　オリンピック視察レポートでしたが、今回のテーマは「港湾」です。なぜ、東京都選出の参議院議員である私が、港湾の事を政策課題としているのか。

まず第一の理由に日本第4 位（トン数基準）である東京港の存在です。これは横浜港・千葉港と併せて、東京都市圏全域の生産・物流を支える重要なインフラです。大都市を維持するためには、交通網を整備し、人々が必要とする物資がスムーズに手に入ること、生産物資がスムーズに出荷・販売できることが重要で、古来より海運・水運力が大都市の優劣を握ってきました。2020年東京オリンピック・パラリンピックのその先を見据えながら東京の国際競争力を考えるときに、港湾は欠かせません。第二に、東京はウォーターフロント都市だからです。世界中からの観光客を集めるお台場を始めとして、浅草・深川など隅田川沿いの下町文化、さらに多摩川・荒川などの水辺・河川敷に育まれた都市文化、奥多摩の源流・清流、東京の良好な生活環境は水辺無しには考えられません。　第三に、ビーチバレーボール日本代表であった私にとって、海・ビーチは故郷であり、原点だからです。初当選の後、私が議員として取り組むべきテーマは何か、人生について来し方行く末について悩みました。その時、議員においても海・ビーチを極め、これを起点に政策・政治を見つめていこうと決意しました。今回レポートする横浜港・神戸港・名古屋港の視察はその決意を行動に移した第一歩です。

## 横浜の港

平成28年12月26日、横浜港大さん橋に「ぱしふぃっくびいなす」、「にっぽん丸」、「飛鳥Ⅱ」という3　隻の大型クルーズ船が集いました。訪日外国人旅行者（インバウンド）は、2013　年には17.4　万人であったのが、2016　年には199.2　万人と10　倍以上に増えています。これに加えて、日本人の国内クルーズ需要増加もあります。

爆発的な需要増加をみせるクルーズ船観光

中国・東南アジアの経済成長や世界的なクルーズ旅行産業の発達に伴い、まだまだ訪日クルーズ旅客は増える傾向ですが、課題もあります。受け入れ施設の能力不足です。船の大型化により一度に降船・乗船する人数が増えることで、客船ターミナルのパスポートレーンが不足し、市街地への交通網も麻痺が起きています。こういった問題を解決することで、訪日外国人の滞在時間が長くなり、消費の増大や街の活性化に繋がります。

また、今回の横浜港の視察では郵船クルーズの皆様にお世話になり、出航準備中の「飛鳥Ⅱ」の中を見せていただきました。劇場・ダンスホールやバスケットボールコートなど様々なアクティビティや快適な空間を提供するために、スタッフの皆様が準備をされているのを拝見し、感動しました。家族との時間をゆっくりと楽しみながら旅の目的地へ。幼い子供を持つ親として、家族旅行の選択肢にも非常によいと思いました。

超巨大コンテナ船時代の到来

現在、世界的な貿易の増加に伴い貨物が増加し、また船会社間の競争の激化により、効率の良い大型船とハブ港湾化の組み合わせが世界のトレンドとなっています。上の写真は横浜港に停泊するデンマーク　・マースク社の積載コンテナ数1 万個超の大型船です。日本企業においても商船三井の積載2　万個超の大型船が欧州航路に今年就航する予定であり、大型化が進んでいます。

この時に課題となるのが、クルーズ船と同じく港の規模の問題です。これだけのコンテナ数を荷捌きするためのスペースが必要になり、そのために横浜港では本牧方向に移動・拡張したり、東京港では中央防波堤外側埋立地を造成したりといった対応がされています。こういった港の移動で空いたスペースに、展示会場やカジノを始めとした統合リゾート（IR）を作ろうという動きが全国に広がっています。今、日本の経済問題の一つに、ライブ会場（屋根付きの大型ホール）不足があります。音楽ライブやフェスの需要を満たすだけの会場が十分でないため、海外からのファンの訪日観光機会を逃してしまったり、音楽産業や文化の発展の妨げになってしまっています。日本の市街地は港と隣接していることが多く、空いた敷地も好立地です。活きた投資となるよう、考えていかねばなりません。

# 神戸の港

1.神戸港の現況と問題意識

次に、神戸港を視察しました。六甲山がすぐ前にそびえる神戸港は、水深の深さもあり、天然の良港として奈良時代から活用されてきました。慶應3 年（1868 年）に江戸幕府によって開港し、外国人居留地を備えた国際交易の拠点となりました。近年も高度経済成長やコンテナ化の波に乗り、摩耶埠頭コンテナターミナルやポートアイランドが整備され、世界的コンテナ港へと進化しながら、本年の開港150 周年へと至ります。現在の政策的位置づけとしては、シンガポール港、上海港、釜山港といったスーパーハブ港湾に負けない、世界に選ばれるコンテナ港であり続けるために、国は「スーパー中枢港湾」に指定し戦略的に重点予算を割り当てています。また、ウォーターフロントとして都市の魅力向上に貢献する港であることも求められています。モザイク、HAT　神戸といった新たな街作りが行われ続けていると共に、芸術の祭典「神戸ビエンナーレ」を開催したり、隣接する須磨浦海浜公園を再整備したりするなど、自然と調和した生活と共に親しまれる港を目指しています。

2.阪神淡路大震災と神戸港

また、世界で最も神戸港を特徴づける事象と言えば、22　年前、直下型の大地震「阪神淡路大震災」を経験したことです。阪神高速道路が28km に渡って倒壊している写真が衝撃的でしたが、神戸港も同じく被災しました。全ての港湾機能が停止する中、職員の方々の必死の努力でなんとか一部を仮復旧させ救援物資の物流機能などを担い、多くの人命を救うことに繋がったとお聞きしました。現在は経験を活かして整備が進み、大震災級の地震が来てもかなり港湾能力を維持できるようになりました。先日、私の故郷熊本県でも熊本地震（2016）があり、阿蘇大橋が崩落するなど大きな被害を受けました。震災時、道路などが被害をうけ交通麻痺が起こることは避けられません。こういったとき、港が生きていれば全国からの救援物資を集めることが出来たり、病院船を使うことで多くの命を助けることが出来ます。災害大国日本では、全ての政策は災害を前提に考えなければいけません。

海上からの神戸港・神戸市街地

今回「阪神淡路大震災1.17　のつどい」にも参加しました。22　年経ってもこれだけ多くの人が集まる。それはそれだけ大きな被害だったということ。将来また日本を襲うだろう大震災の時には、少しでも被害を小さくし悲しむ人を減らしたい。政治家として最大限の努力で次の震災に備えると、強く心に刻みました。

阪神大震災から22 年「 1.17 のつどい」での鎮魂の竹灯篭

# 名古屋の港

名古屋港では国土交通省の浚渫（しゅんせつ）兼油回収船「清瀧丸」に乗船させて頂きました。日本の港は川の河口にあることが多く、放っておくと上流から来た土砂が積もり、水深が浅くなってしまって大型船が入港でき

なくなります。例えば名古屋港は庄内川の河口であり、東京港は荒川や隅田川などの河口ということになります。現代の大型船を受け入れるためには水深約15mが必要とされています。「清瀧丸」の様な浚渫船はこの必要な水深を維持するために存在し、全国に配備されています。現場では下の写真のような船尾のドラグラダーで日々積もる海底の土砂を掃除機のように吸い、水深を保っています。日々の浚渫業務以外にも、震災時は被災地へ物資輸送を行うなど多目的に使えるように設備が整えられています。先日の、私の故郷熊本での地震においても、船内の設備を用いて被災者へ風呂や食事を提供していただきました。港湾は、つい当たり前のものとしてあまり意識しませんが、関係者の皆様の尽力で機能が維持されています。東京も大きな震災がいつくるか、常に備えておかねばならない地域であり、居住者の多さに加え外国人・インバウンド被災者問題など他の地方よりも多くの問題が想定される地域です。こういった全国の港にある国の船にいざという時どう助けて頂くか、東京は普段から考え計画しておかねばなりません。

船尾に備え付けられているドラグラダー

清龍丸の船上にて

次は名古屋港「飛島コンテナ埠頭」を視察させて頂きました。ここではコンテナターミナルの生産性・競争力を上げてゆくために官民が連携して、コンテナ積み卸し作業の自動化を進めていました。右の写真のようなAGV と呼ばれる輸送機が、コンテナを自動で輸送します。そしてAGV にコンテナを載せるなどのクレーン作業は、半自動・遠隔で極めて効率よく出来るシステムが組まれています。まるで全自動のUFO キャッチャーのようで、AI（人工知能）の発展で飛躍的な効率向上が今後も望めそうな事業でした。AI 分野は米国・中国などに遅れをとっており危機感を覚えていますが、こういった業務分野AI は日本らしさを活かせそうで、政治家として注目していきたいと感じました。

自動化コンテナターミナルシステム全自動でコンテナを運ぶトヨタ自動織機制ＡＧＶ

朝日健太郎事務所作成　２０１６年１０月