

○ 近年の社会情勢の変化を踏まえ、「港湾の施設の技術上の基準」(港湾技術基準)のあり方を検討することを目的に「港湾技術基準のあり方検討委員会」を設置。

## 港湾技術基準を取り巻く現状と主な課題

- 1. 防災・減災、国土強靱化への対応  
(例)能登半島地震・青森東方沖地震を踏まえた対応
- 2. 港湾におけるGXの推進  
(例)CNP(カーボンニュートラルポート)の推進
- 3. 港湾施設の安全かつ柔軟な利用の推進  
(例)「ヒトを支援するAIターミナル」の推進  
(例)水域施設の必要航路幅・回頭水域規模の設定

## 検討スケジュール

- 第1回 (令和8年3月2日開催)
  - ・港湾技術基準を取り巻く現状と主な課題
- 第2回 (令和8年秋頃)
  - ・地方整備局・港湾管理者・関係業界団体等への調査結果の報告
  - ・技術基準のあり方のとりまとめ(案)
- 第3回 (令和8年度末)
  - ・技術基準のあり方のとりまとめ (技術基準上の課題の柱、主な項目、課題解決の方策・計画)

## 委員会の構成員

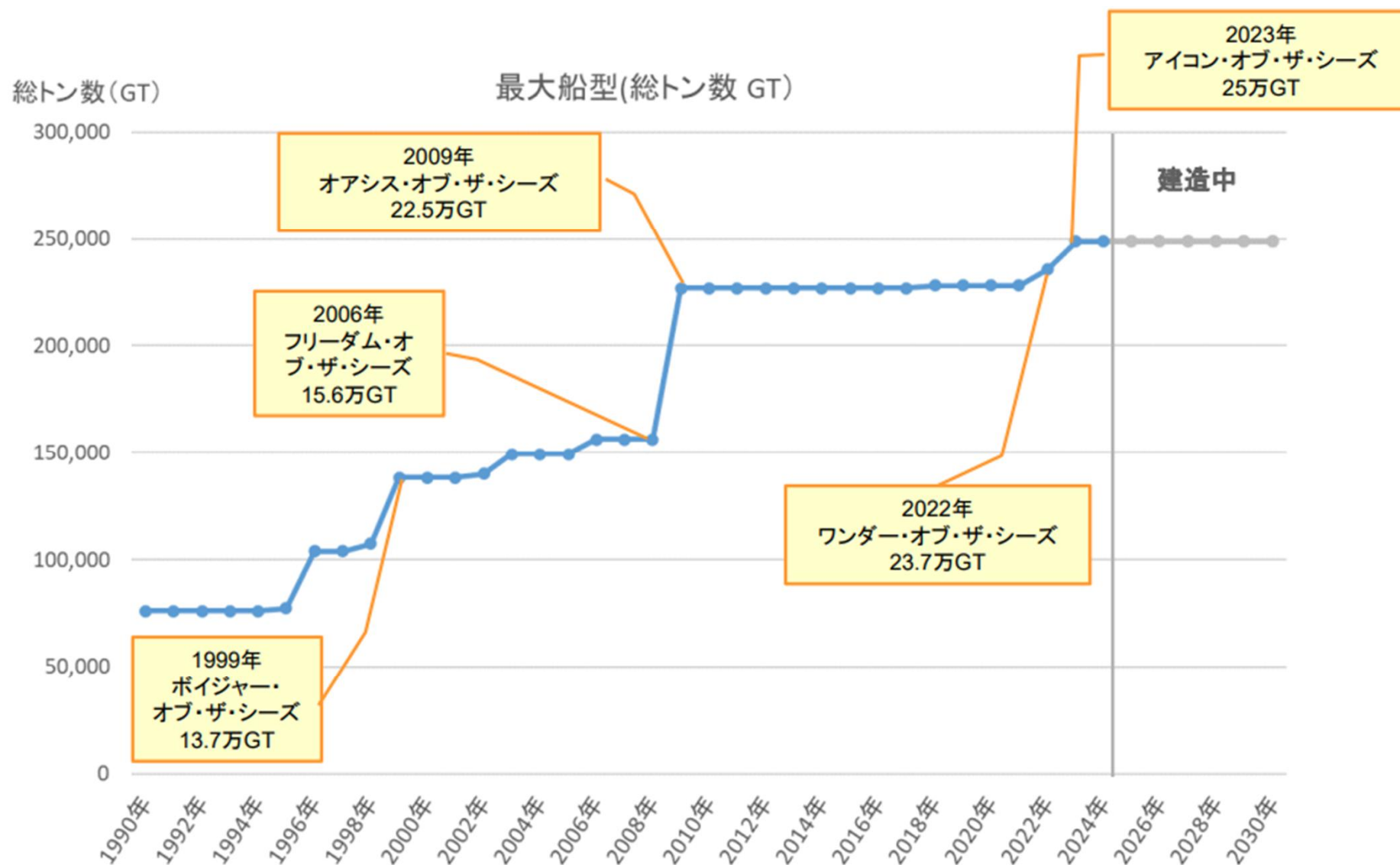
|     | 氏名     | 所属                                      |
|-----|--------|-----------------------------------------|
| 委員長 | 岩波 光保  | 東京科学大学大学院 教授                            |
| 委員  | 片石 温美  | 中央大学 研究開発機構 教授(客員)<br>NPO 法人マリネットワーк理事長 |
| 委員  | 佐々木 淳  | 東京大学大学院 教授                              |
| 委員  | 鈴木 崇之  | 横浜国立大学大学院 教授                            |
| 委員  | 富田 孝史  | 名古屋大学 教授                                |
| 委員  | 渡邊 健治  | 東京大学大学院 教授                              |
| 委員  | 渡部 要一  | 北海道大学大学院 教授                             |
| 委員  | 岡本 博行  | (一社)海洋調査協会 専務理事                         |
| 委員  | 小池 慎一郎 | (一財)みなと総合研究財団 専務理事                      |
| 委員  | 坂井 功   | (一社)日本建設業連合会 常務執行役                      |
| 委員  | 柴木 秀之  | (一社)港湾空港技術コンサルタンツ協会 会長                  |
| 委員  | 白石 哲也  | (一社)港湾荷役システム協会 専務理事                     |
| 委員  | 鈴木 徹   | (一財)港湾空港総合技術センター 常務理事                   |
| 委員  | 竹村 淳一  | (一財)国際臨海開発研究センター 首席研究員                  |
| 委員  | 西尾 保之  | (公社)日本港湾協会 審議役                          |
| 委員  | 村岡 猛   | (一社)日本埋立浚渫協会 専務理事                       |
| 委員  | 横田 弘   | (一財)沿岸技術研究センター 参与                       |
| 委員  | 河合 弘泰  | (国研)港湾空港技術研究所 所長                        |
| 関係者 | 大岡 秀哉  | 国土交通省大臣官房参事官(技術監理・情報化)                  |
| 関係者 | 中川 康之  | 国土交通省国土技術政策総合研究所 副所長                    |

# 港湾施設の安全かつ柔軟な利用の推進(クルーズ船の大型化の長期的なトレンド)

第1回港湾技術基準のあり方検討委員会 資料

(背景)

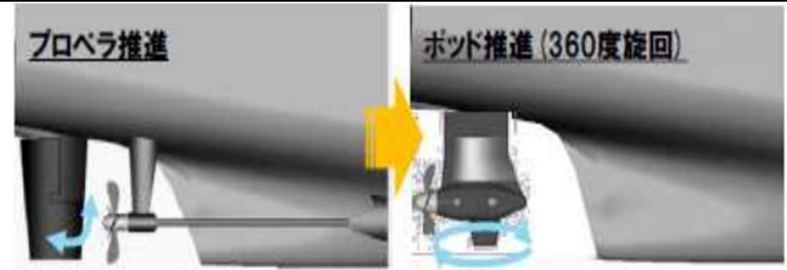
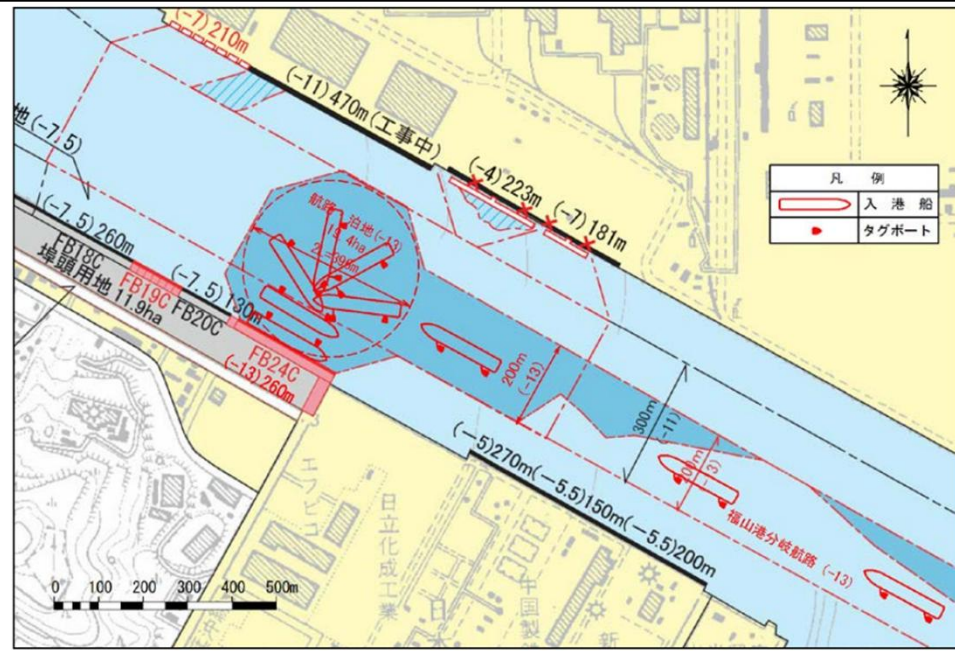
世界のクルーズ船は大型化が進んでおり、2023年11月には「アイコンクラス(25万トン級)」の船舶が登場している。



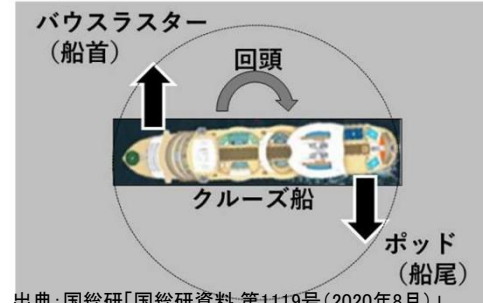
出典: IHS Maritime Portal Sea-Web Ship List、船社HP をもとに作成

(課題3-1)

近年、クルーズ船が大型化するとともに、ポッド推進装置や強力なスラスターを備えた、回頭性の高い大型船舶が建造されている。このような大型船舶について、安全に航行可能な範囲で、水域施設の必要航路幅や回頭水域規模をより柔軟に設定できるようにする必要があるのではないかな。



プロペラ推進方式とポッド推進方式の相違



出典: 国総研「国総研資料 第1119号 (2020年8月)」

回頭におけるスラスター等の利用



出典: 海上安全技術研究所HPより

ポッド型推進器

港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示 抄

(航路の性能規定)

第三十条 航路の性能規定は、次の各号に定めるものとする。

一 航路の幅員は、対象船舶の長さ及び幅、船舶航行量、地象、波浪、水の流れ及び風の状況並びに周辺の水域の利用状況に照らし、**船舶が行き会う可能性のある航路にあっては対象船舶の長さ以上の、船舶が行き会う可能性のない航路にあっては対象船舶の長さの二分の一以上の適切な幅を有すること。ただし、航行の形態が特殊な場合にあっては、船舶の安全な航行に支障を及ぼさない幅までその幅員を縮小することができる。**

後略

(泊地の性能規定)

第三十条 泊地の性能規定は、次の各号に定めるものとする。

前略

ハ 船首の回転の用に供される泊地にあっては、対象船舶の長さの一・五を乗じて得た値を半径とする円を上回る広さであること。**ただし、船首の回転の形態によりその広さを必要としない場合にあっては、船首の安全な回転に支障を及ぼさない広さまでその規模を縮小することができる。**

後略