

令和4年3月3日（木）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

交通政策審議会第84回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第84回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和4年3月3日（木）

開会 14時00分 閉会 16時00分

2. 開催場所

国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

3. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
飴野 仁子	関西大学商学部 教授
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部 教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会物流部会委員
多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
友田 圭司	(一社)日本船主協会 常勤副会長
増田 賢宏	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
松本 真由美	東京大学教養学部 客員准教授

<委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社)日本港運協会 理事

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	
改訂（中城湾港）	5
一部変更（油津港）	16
一部変更（名瀬港）	17
② カーボンニュートラルポート（CNP）の形成について（報告）	20
③ 洋上風力発電の導入促進に向けたこれまでの取組と今後の進め方について （報告）	26
④ 国際コンテナ輸送を巡る最近の状況（報告）	30
⑤ 海底火山「福德岡ノ場」の噴火に係る港湾分野の対応（報告）	36

交通政策審議会第84回港湾分科会

令和4年3月3日

【総務課長】 皆様、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第84回港湾分科会を開催いたします。

本日、進行役を務めさせていただきます港湾局総務課長でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 冒頭、御挨拶を申し上げます。港湾局長でございます。

会長をはじめ、委員の皆様方におかれては、御多忙のところ、この交通政策審議会第84回港湾分科会に御参画を賜りまして、誠にありがとうございます。平素より国土交通行政全般について御指導いただき、重ねて御礼を申し上げたいと思います。

さて、前回11月に分科会を開かせていただきましたが、それ以降も我が国の港湾あるいは海運を取り巻く状況には変化が生じております。国際競争力の強化やAIなど新技術を活用した生産性の向上が必須な状況でございます。また、コロナ禍におきまして、巣籠もり需要等による急激な貨物輸送の増加によりまして、北米港湾の荷動き量が取扱い可能な量を超え、国際海上輸送に混乱が生じております。これを踏まえまして、サプライチェーンの強靱化の観点からも、基幹航路の維持・拡大を通じた我が国の産業の国際競争力の強化に向けまして、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに進めていく、そのように考えているところでございます。また、足元の状況では、ウクライナ・ロシアの状況がありまして、これも国際海運に影響を及ぼしつつあるところでございます。

一方、我が国は、2050年カーボンニュートラルの宣言をいたしました。2030年度には温室効果ガスを2013年度に比べて46%削減するという新たな方針を示しているところでございます。このため、港湾における脱炭素化に向けまして、洋上風力発電の導入、カーボンニュートラルポートの形成、このような取組を進めまして、地球環境問題に責任ある対応を着実に推進してまいります。

さらに、切迫する巨大地震等への対応、また、気候変動に起因します災害リスクに備えまして、国民の命と暮らしを守るため、ソフト・ハード一体となった防災・減災、国土強靱化にもしっかりと取り組むことが不可欠でございます。

加えまして、例の軽石の問題でございます。海底火山の噴火に伴います軽石の漂流・漂着の問題、これは昨年11月末に公表させていただきました、軽石回収といった新たな課題への対応ということで、回収技術の取りまとめをさせていただきました。現段階において、これまで漂着してしまっている沖縄あるいは鹿児島島の港湾においては、まだ漂着・漂流した軽石が残っている状況がございますが、本州のほうに大きな被害を及ぼすというところには至っていないという状況でございます。この沖縄での軽石の回収作業をしっかりと迅速かつ効果的に進めてまいりたいと思います。

本日の港湾分科会でございますが、議事次第のとおり、審議事項としまして、中城湾港、油津港、名瀬港の港湾計画の変更、加えて、4件の報告事項を予定してございます。委員の皆様方から忌憚のない御意見、御指摘、御指導を賜れば大変に幸いに存じます。どうかよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは続きまして、議事に先立ちまして、ウェブ会議システムについて御案内いたします。

本日は、ウェブ会議システムを利用し、委員の皆様には会場とオンラインにより御出席をいただいております。

また、傍聴ですが、オンラインのみとさせていただきます。傍聴をされている方につきましては、カメラ及びマイクのボタンを常にオフにさせていただくようお願いいたします。

また、会議資料につきましては、会場のスクリーンと、パソコンの画面上に表示いたします。

次に、オンラインで御出席いただいている委員の皆様の方の発言の方法について御説明申し上げます。会議中はマイクを常にオフにさせていただくようお願いいたします。その上で、発言を希望される場合には、挙手ボタンをオンにしてください。分科会長より御指名がございましたら、マイクをオンにいただき、御発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、挙手ボタン及びマイクをオフにさせていただくようお願いいたします。また、チャット機能を利用して発言の御意思を示していただくことも可能でございます。分科会長から御指名がございましたら、マイクをオンにいただいた上で御発言をお願いいたします。

続きまして、本日の御出席について御連絡いたします。まず、本日、一般社団法人日本港運協会会長の久保委員が御欠席されておりますが、久保委員に代わりまして専門的な御意見をいただくため、同協会の理事、久米秀俊様に御出席をいただいております。

【理事】 よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 それでは、委員の御出席の状況を御報告いたします。本日は、委員15名中13名に御出席いただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数8名に達していることを御報告いたします。

また、委員におかれましては、本日議事の途中で御退席される予定になってございます。同委員が審議の途中で御退席となった場合には、本日の分科会の議事に関する御意見を御提出いただくことになってございます。

それでは続きまして、議事に入りたいと思います。以降の進行は、分科会長にお願ひいたします。よろしくお願ひします。

【分科会長】 それでは議事に入ります。本日は審議事項1件、報告事項4件を予定しております。

まず、港湾計画の審議です。最初に、中城港湾計画改訂を審議します。なお、改訂ということで、本日は、会場で沖縄総合事務局の部長、港湾管理者である沖縄県の参事に参加いただいております。お二方にまず一言御挨拶をいただきたいと思います。まず、部長お願ひします。

【沖縄総合事務局】 御紹介いただきました沖縄総合事務局開発建設部長です。中城湾港は、沖縄県の東海岸側中部に位置しておりまして、今年、沖縄復帰50年の節目の年でございますが、沖縄振興にとっても極めて重要な港湾でございます。我々内閣府沖縄総合事務局も、港湾管理者の沖縄県とともに、中城湾港における取組を、力を入れて取り組ませていただいているところでございます。本日はよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 続きまして、参事お願ひします。

【港湾管理者（沖縄県）】 沖縄県土木建築部参事です。本日は御審議のほどよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、事務局から説明をお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、資料1-1に記載の案件一覧のうち、中城湾港港湾計画の改訂内容について、港湾管理者様より御説明をお願ひいたします。

【港湾管理者（沖縄県）】 中城湾港の港湾計画（改訂）の内容について、資料1-2に沿って御説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

表紙をめくっていただいて、1ページ目を御覧ください。左に沖縄本島の重要港湾の位置と役割、右に中城湾港の主な地区の役割を示しております。中城湾港は、左の図の赤で旗挙

げしている箇所、沖縄本島中南部東海岸にございまして、物流、エネルギー、クルーズ等の多様な機能がございます。

背後地域は、右の図のとおり、3市2町2村にまたがり、離島も含めた生活や地域産業、観光、にぎわいの拠点となっているとともに、大規模な開発等の計画・整備が進められている地区でございます。

2ページ目を御覧ください。ここからは、中城湾港が担う役割を整理しております。まずは物流面と産業面でございます。沖縄本島中南部の東海岸地域は、工業用水の給水地区でもあり、製鉄、飼料、建材等の製造業や、バイオマス発電、LNG発電事業などが立地しております。中城湾港はこれらの産業活動を支えるばら貨物の物流拠点としての役割を担っております。また、ユニットロード貨物は、那覇港を中心に取引されている一方で、近年は中城湾港新港地区や、その背後地域に製造事業者や物流事業者の立地が進展しているほか、観光振興に伴うレンタカー等による自動車貨物需要が増加しており、定期RORO船の寄港も開始され、那覇港とともに国内定期航路を有する物流拠点としての役割も担っているところでございます。

那覇港との関係を補足しますと、那覇港は、県内の公共岸壁で取り扱う貨物の8割を占める中心的な港湾ですが、背後の那覇都市圏は、交通渋滞が著しいことや、産業用地が不足しているといった課題がございます。他方、中城湾港には平成28年に新たに岸壁が供用され、RORO航路も就航し、港湾用地、工業用地もあることなどで企業進出が進み、那覇港の補完的な面も含めて一層の物流機能の強化が求められている状況でございます。

3ページ目を御覧ください。交流・にぎわいの面で中城湾港が担う役割でございます。沖縄県のリーディング産業の観光でございますが、ここ10年程度で入域観光客数は大きく伸び、平成30年度に1,000万人を超えております。このうちインバウンドは約300万人で、クルーズ客はインバウンドの4割を占めており、沖縄の観光振興に大きく貢献しております。

中城湾港新港地区におきましても、16万トン級の大型クルーズ船を受け入れており、背後地域の世界遺産や商業施設等と相まってにぎわいを創出しております。この他にも、離島航路や、みなとオアシスあざまといった様々な交流・にぎわい拠点としての役割がございます。

また、観光面の生産性向上の課題となっている季節変動の平準化、オフシーズンの需要獲得に資する新たな交流拠点として、マリーナとも連携したMICEエリアの形成や、スポー

ツコンベンション拠点等の計画・整備が進められており、今後、さらなる観光振興、地域活性化が見込まれております。

4 ページ目を御覧ください。安全・安心面で中城湾港が担う役割でございます。左の図は、沖縄本島の耐震強化岸壁の整備状況を示しておりますが、那覇港、本部港の西海岸のみの整備状況となっております。このため、沖縄県地域防災計画において、中城港湾は沖縄本島中南部、東海岸の緊急輸送港湾としての機能が位置づけられており、港湾の機能強化を図る必要がございます。また、背後の道路に関しては、沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画において、臨港道路が第一次緊急輸送道路に指定されており、現在、橋梁の耐震補強事業が進められているところでございます。

5 ページ目を御覧ください。中城湾港の目指す姿として、これまでの役割、課題・諸要請を踏まえて目指す将来像を示したものでございます。目指す将来像としましては、物流産業に関しては、背後に集積する製造業等の利便性を向上させる物流・産業基盤の充実、那覇港と連携した安定的・効率的な物流環境の構築。交流・にぎわいに関しては、大型クルーズ船の受入環境や、開港マリーナとして大型・外国籍のプレジャーボートへの対応の充実、大型 M I C E 施設等と連携した魅力ある親水空間の提供。安全・安心に関しては、東海岸の防災拠点としての機能強化と、本島のリダンダンシー機能の確保としており、これらを踏まえた港湾計画の改訂内容としております。

6 ページ目を御覧ください。中城湾港の港湾計画改訂に向けた考え方をまとめたものでございます。1 と 2 はこれまでの説明と重複しますので、説明を省略させていただき、3、現状の課題を踏まえた港湾計画の対応として、物流・産業面は、新港地区東埠頭において R O R O 船、P C C、ばら貨物の需要に対応するための物流ターミナルを計画いたします。交流・にぎわい面では、新港地区においてクルーズ専用ターミナルを計画するとともに、交流拠点としての魅力向上のため、西原与那原地区においてマリーナ機能の強化を計画いたします。安全・安心面での対応としては、新港地区において耐震強化岸壁を計画いたします。

7 ページを御覧ください。ここからは、中城湾港の港湾計画改訂案の概要を説明する資料となりますが、主な地区として、新港地区、泡瀬地区、西原与那原地区を抜き出して整理しております。ページ右側上部に示す新港地区における主な変更内容として、新規貨物及び船舶大型化への対応を図るために、公共埠頭及び水域施設の計画変更を行うとともに、耐震強化岸壁を計画し、背後圏貨物需要への対応や、災害時の幹線貨物輸送に対応することとしております。また、クルーズ及び防災拠点の形成を図るため、新規計画としてクルーズ専用バ

一スの位置づけに併せて、災害時の緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁を計画することとしております。さらに、大型巡視船の係留施設を確保するための海上保安庁の専用棧橋を新規計画として位置づけております。

次に、右側下部に示す泡瀬地区については、地元沖縄市による土地利用計画検証結果を踏まえ、スポーツコンベンション拠点の形成に資する開発企業の誘致促進等を図るため、交流厚生用地と緑地の配置換えによる計画変更を行うこととしております。

次に、ページ左下に示す西原与那原地区については、主に外国から寄港する大型プレジャーボートの受入環境を確保するため、マリーナ等の施設配置計画の変更を行うこととしております。

次に、ページ左上の位置図の中で南側に位置する佐敷東地区及び知念地区については、地元南城市における埋立計画の見直し表明を踏まえ、土地造成及び土地利用計画を削除することとしております。

8ページ目を御覧ください。今回計画する新港地区の物流ターミナル計画の利用イメージを示した資料となります。新港地区については、人工島全体が経済特区として国際物流拠点産業集積地域に指定されており、製造業等の企業誘致を図るため、税制優遇等の支援制度の活用が可能となっており、令和3年3月末時点での分譲地使用率は、約94%となっております。このような背後圏に立地する企業の貨物や那覇港との機能分担により、今後、ユニットロード貨物及び完成自動車貨物等の需要が見込めるため、東埠頭に大型RORO船と外資PCC等3隻同時寄港に対応できる物流ターミナルとしてマイナス11メートル岸壁及びマイナス12メートル岸壁を計画しております。また、新港地区西埠頭においては、砂・砂利や穀物飼料、バイオマス燃料等のばら貨物の需要増加による利用逼迫が予想されることから、バイオマス発電燃料など東埠頭立地企業の貨物を東埠頭岸壁へシフトさせるため、マイナス13メートル岸壁を計画しております。

9ページ目を御覧ください。クルーズ船の寄港・受入状況、今回新たに計画するクルーズターミナルの配置計画、人流の将来動線を示した資料になります。新港地区西埠頭では、平成28年よりクルーズ船の寄港が増加しており、平成30年には28回、令和元年には21回の寄港実績がありますが、現在は貨物岸壁を利用してのクルーズ受入れとなっており、貨物船へ支障が出ないようにクルーズ船の利用制限を行っているために、地域活性化の機会損失が生じております。

また、受入れ時のバス・タクシープール等の確保のために、その都度貨物の移動や清掃作

業を行う必要があり、物流事業者へも負担がかかる運用となっております。このため、貨客の分離を図ることで旅客の安定的な受入環境を実現するとともに、寄港需要に対応して地域活性化を図るために、23万トン級に対応したクルーズ専用岸壁を計画するとともに、物流と人流の車両動線のすみ分けを図るため、臨港道路の延伸（赤書き部分）を計画しております。

10ページを御覧ください。新港地区における港湾防災機能の計画でございます。沖縄県地域防災計画において中城湾港は緊急輸送港湾としての機能が位置づけられているため、今回計画するクルーズ専用岸壁を緊急物資輸送用の耐震強化岸壁とし、バス・タクシープールなどを、支援部隊の活動や物資の集積・輸送の拠点とする計画としております。また、島嶼県である沖縄県は、生活や産業等に必要な物資の多くを海上輸送に頼っていることから、災害時における背後地域の社会経済活動を維持するため、RORO船が利用する東埠頭の物流ターミナルを幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁として計画しております。

11ページを御覧ください。去る2月7日に開催しました沖縄県地方港湾審議会における主な議論内容でございます。1点目で、那覇港との機能分担により、中城湾港の活用を進めるために、上屋やモータープールなどの整備も必要となるといった御意見。2点目で、クルーズバースの計画に当たり、周辺が工業地帯であるため、クルーズ旅客が観光地へ移動する際の安全性を十分考慮する必要があるといった御意見。3点目で、自然災害への対応について、島嶼県である沖縄は港の役割が大きいといった御意見をいただいております、それぞれハード・ソフト両面での対応を行うことを説明しております。

地方港湾審議会では、この中城湾港港湾計画の改訂案につきまして、原案どおり適当との答申をいただいたところでございます。

以上が沖縄県からの説明となります。

【港湾計画審査官】 続きます、事務局から、今回計画の国としての受け止め方という視点で説明させていただきます。資料12ページを御覧ください。

まず、沖縄振興の方向性についてですけれども、資料左下に、沖縄振興基本計画の概略を示しております。沖縄振興の方向として、観光/リゾート産業などに加え、国際物流拠点産業を新しいリーディング産業として確立していくことにより、沖縄の自立を図るとしております。また、国際物流拠点産業としては、中城湾港や那覇港、那覇空港の持つ物流機能を活用した高付加価値型のものづくり企業や、新たな高機能型の物流企業などを想定しており、これらの集積を積極的に図っていくこととしております。

次に、その右の表でございますが、沖縄県の産業の状況ということで、全国の値と比較したものでございます。これまでの沖縄振興策の取組によって、表中、青枠で示しておりますように、上側の県内の就業者数と下側の総生産については、全国を上回る伸びとなっております。一方で、一番下の欄でございますけれども、1人当たりの県民所得は全国最下位にとどまっているところでございます。また、沖縄県では、赤枠で示しておりますように、製造業の割合が小さくなっております。これが県民所得の低さの要因の一つとして考えられているところでございます。さらに、第三次産業につきましては、全国に比べ比率が非常に高くなっておりますけれども、コロナ禍において、沖縄が外的な変化に脆弱であるといった課題も顕在化しているところでございます。このため、今後の沖縄振興策の方向としても、沖縄の自立的発展に向けて、域外でも稼げる製造業の誘致、育成を図ることが重要とされているところでございます。

資料13ページを御覧ください。中城湾港の企業集積と役割についてということでございます。まず、資料中左上のグラフに示しておりますように、沖縄県では、島外との物流は大部分が海上輸送となっております。製造業に関する原料や製品の輸送についても、港湾の持つ役割は大変重要ということでございます。

次に、右側のグラフですけれども、中城湾港新港地区における企業の進出状況を示したものでございます。立地企業数、製造品出荷額等、雇用者総数、それぞれ増加しておりまして、順調に振興策の成果が出てきているところでございます。また、中城湾港では、引き続き製造業等の進出が続いておりまして、製造業等の拠点としての重要性は今後さらに高まっていくものというふうに考えております。

今回の港湾計画ですけれども、背後に立地する製造業等の活動を支える物流ターミナルの形成、これが計画内容に盛り込まれているということから、製造業の誘致育成に資する内容となっているということでございます。こういった観点から、同じく計画に盛り込まれておりますにぎわい拠点の形成も含めまして、今回の港湾計画は、沖縄振興の方向性に沿った計画となっているというふうに考えているところでございます。

資料14ページを御覧ください。最後に、基本方針との適合についてでございます。資料左側に港湾の基本方針との関係部分の抜粋、右側に今回計画での主な対応を整理してございます。中城湾港については、大きく3点に分けて整理しております。

まず1点目の物流・産業についてでございますけれども、港湾の基本方針の中の、将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築あるいは地域の基幹産業・地

場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成、こういった点に関しまして、今回の計画においても、RORO船のほか、PCC船や貨物船などに対応した物流ターミナルの計画が盛り込まれているところでございます。

それから2点目でございますけれども、交流・にぎわいについてということでございます。基本方針の、観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興、それから、観光振興及びにぎわい創出に資する港湾空間の利活用、こういった点に関しまして、今回の計画においても、大型クルーズ船やプレジャーボートの寄港需要に応じた受入施設が計画に盛り込まれているところでございます。

それから3点目でございますけれども、安全・安心についてでございます。基本方針の、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築という内容に関しまして、今回の計画において、災害時の物流機能の維持のための耐震強化岸壁が計画に盛り込まれているところでございます。

このような点から、今回の計画は、港湾の基本方針に沿った内容になっているというふうに考えているところでございます。

事務局からは以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま説明がありました中城湾港の港湾計画につきまして、御質問等ございましたら、発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。では、委員、よろしく申し上げます。

【委員】 1点だけ質問させてください。先ほど12ページのところで、国際物流拠点産業の集積にも努めていくというようなくだりがあったのですが、これは、過去からの経緯も見まして、国としてはどのぐらいの真剣度というか、重きを置いてというところなのか、もう少し御説明いただけたらと思います。お願いいたします。

【港湾計画審査官】 こちらの国際物流拠点産業ですけれども、ここでは高付加価値型のものづくり産業等々記載していますけれども、これらも含めまして、さらに、製造業や梱包業、倉庫業など、こういった国際物流に関する産業もしっかりと支援していこうということでございます。国といたしましても、特にそういった産業を優遇するために、税制の優遇制度なども設けまして、先ほど事務局からも御説明ありましたけれども、中城湾港新港地区においてもそういった制度の適用対象となっているということでございまして、冒頭申し上げました、沖縄の経済が自立していくということに向けて、国としても真剣にこういった産業集積、それから育成を図っていきたいと考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。物流ですので、経済環境等もいろいろと影響しますので、施設等の整備だけでどうこうということではもちろんないのですが、これまでの経緯ですとか、現実の貨物の集積の状況であるとか、そういったものを見ましたときに、なかなかそれが結びついていないというところもあるので、そういう意向でおありであるのならば、そういった意向に沿うような形で、これまでと同じやり方ということでその先もあるとは思いませんので、そのような形を踏まえたものが要るのかなというふうに思います。現状とちょっと乖離したことで、また以前と同じように国際物流拠点産業の集積を積極的に図ると同じトーンでいっても、それは違うのかなというところも少し違和感を持った次第です。

以上でございます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。まさに先生御指摘いただいたとおりだと思っております。今回、港湾計画の中でこういった施設計画を示しておりますけれども、今御指摘いただいた趣旨は、造るだけではなくて、そこがちゃんと使われるように、計画が実現できるようにというソフト面も含めて取組をしていかないと実現できないという御指摘だと承りました。管理者様のほうでもお考えはあると思いますけれども、我々としてもしっかり手を携えて、計画の実現に向けて取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、オンラインのほうで委員、手が挙がっております。よろしくをお願いします。

【委員】 1点お願いと1点質問です。手短にします。

最初に思ったのは、中城湾港というのは、御存じの方は多分いらっしゃると思うのですが、那覇港との関係を言わないと、ここがいかに沖縄にとって重要かというのが分かりにくいのではないかなと。というのは、私はほぼ毎年のように那覇港を見ているんですけど、毎回ひどい状態になっていて、全然改善されていなくて、もう中城湾港をどうにかしないとたないのではないかと思っているぐらいなのですが、その辺りを説明されたほうが位置づけがよく分かるのではないかと思ったので、できればそういう説明があったらお願いしたいと思いました。もう一つは質問ですが、その観点から、10ページの緊急輸送網等で示されていますが、やはり中城湾港と一大消費地の那覇港の道路のアクセスはとても悪いです。私も昨年11月に行きましたが、高速道路も那覇港に近づくととても混んでいますし、下りた後も動きません。そういったことで、やはり道路の強化というのはこの計画を支える上でキ

一になると思うのですが、その辺り、どう考えておられるのでしょうか。よろしくお願ひします。

【分科会長】 どなたから答えていただけますか。御質問もあったようですが。

【港湾計画審査官】 私のほうからまず申し上げます。

那覇港との機能分担ということでございますけれども、まさに今おっしゃっていただいたとおり、沖縄本島の物流ということで申し上げますと、那覇港が中城湾港よりも1桁貨物量が多いということで、非常に集中しているということでございます。あわせて、その背後の交通網、道路環境についても非常に渋滞しているという中で、今回、適切に中城湾港と機能分担をさせる、特に中城湾港背後圏の貨物については、地先である中城湾港で揚げていくというところで、背後圏の産業の支援、ひいては那覇港の混雑解消、こういったところの解決も併せて目指していくような、そんな分担が今回の計画の目指すところというふうに理解しております。

【港湾管理者（沖縄県）】 背後圏の道路事情というところで御質問がありましたけれども、沖縄本島の主要幹線道路として、本島を南北に縦断する高速道路、沖縄自動車道や国道が整備されており、当該道路へ円滑にアクセスするためのインターチェンジの整備や東西連結道路の整備が進められております。いわゆるはしご道路構築と言われているものです。また中城湾港新港地区の背後圏においても、高速道路、インターチェンジの新設計画や東西連結道路等の整備が進められておりまして、円滑な道路交通ネットワークの形成が進展していることから、将来の物流需要の増大にも対応できるものと考えております。

また、今回の改訂によりまして、那覇港と中城湾港との機能分担が進むことで、那覇・南部周辺の渋滞といった道路事情の課題にも資するものであるということで考えております。

以上でございます。

【分科会長】 委員、よろしいですか。

【委員】 大体分かりましたが、とにかく早くしたほうが良いと思います。すごく混んでいますので。

以上です。

【分科会長】 それでは理事。

【理事】 国際物流に関しまして、1点コメントと質問をさせていただきたいと思ひます。

先ほどお話がございましたように、那覇港との関係で、中城湾港は、もともと特別自由貿易地域に指定され、輸出入の流通加工型の工業を持ってこようとしてきました。それなりに

今、立地が進んでいると思います。ただ、問題は、今、海外から原材料や部品を輸入し、海外に製品を輸出しようとするれば、やはり那覇港まで持っていかないといけないということです。先ほど先生からお話がありましたように、道路アクセスは非常に大事だと思いますが、それに加えて、物流センター的な機能をこの中城湾港の中でしっかり持ち、そこに物流事業者がいて、例えば那覇港までできるだけ早く、また迅速に、安く輸送をする、もしくは、例えば今回計画に位置付けようとしているRORO船などを使って海外に出せるようなルートをうまく示す、こういったことができるよう、物流事業者が、荷主や製造業の人たちからうまくニーズを汲み取って、いろいろな物流ニーズに応えるような施設を、例えば物流センターの中で取り組んでいくとか、そういったことが必要ではないかと思います。特に中城湾港に立地している企業に対するニーズに応える物流サービスが提供できるような、どちらかというソフト面の取組についてもお願いをしたいと思います。

それと質問は、物流センターが8ページの資料の中に黄色い字で書いてありますが、これは何か具体的なものがあるのか。例えば物流事業者がそこで共同で利用できるとか、何かそういう工夫があるのかどうか、その辺りを教えていただけたらと思います。

【分科会長】 質問が出ておりますので、よろしくお願ひします。

【港湾管理者（沖縄県）】 那覇港との機能分担については、平成28年に供用開始をいたしました新港地区の東埠頭において、取組を進めているところでございます。両港の機能の特性を踏まえて、自動車貨物や、あるいは背後圏の貨物等の機能分担が図られるように、荷主、企業のニーズを踏まえながら、航路拡充や、上屋、モータープールといったものの整備を推進しているところでございます。東埠頭の供用開始以降は、自動車関連企業や、あるいは物流倉庫の立地が現在進んでおまして、取扱貨物量も増加傾向になっております。また、背後地域の企業の中城湾港の利用も徐々に進んできているものと考えております。引き続き商流形成も含めて、関係機関と連携しながら、利用促進に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

あと、先ほど、図面の物流センターという表示がございましたが、これについては、民間の企業が倉庫等を整備したものでございます。

以上でございます。

【理事】 ありがとうございます。ぜひ荷主、そこに立地している企業のニーズをうまく的確に汲み取っていただいて、例えば保税機能が必要だとか、何か流通加工的なことがやりたいとか、そういったニーズがあれば、応えられるような物流センターにしていきたい

なと思いました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。予定の時間ですが、どうですか。よろしいですか。

【委員】 1点だけよろしいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 今沖縄県で、カーボンニュートラルポートや洋上風力の基地港湾等の検討がなされているとするならば、ここ辺りは該当しないようなことでよろしいのでしょうか。背後地を見ると、製鉄関係が立地しているなど、かなりの需要がありそうだというふうに思ったのですが、港湾計画と少しずれるかもしれませんが、現行どういった御検討をなされているかということをお教えいただけたらありがたいです。

【港湾計画審査官】 私のほうからお答えして、補足があればお願いします。

カーボンニュートラルポートへの取組ですけれども、まず、2050年に向けて沖縄県気候非常事態宣言なども行われているという中で、県としても力を入れられているということです。それから、沖縄総合事務局と沖縄県さんが事務局となられて、関係者もメンバーとなられ、沖縄におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた懇談会が令和3年8月に設立されております。まだこれから具体的な議論は進んでいくものと思いますけれども、そういった体制をつくりながら、地元としてもカーボンニュートラルポート実現に向けて議論がされるという状況でございます。

【委員】 ありがとうございます。政策的にも急ぐ案件ですので、こういった検討がなされるときに、ここが対象になりそうか、少し披瀝していただけると非常にいいかなと思いました。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。中城湾港。「国土交通大臣に提出された中城湾港の港湾計画については、適当である。」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、中城湾港の審議はこれで終了します。

【沖縄総合事務局】【沖縄県】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは次に、港湾計画一部変更案件の審議に移ります。まず、油津港に

つきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、油津港の一部変更について説明させていただきます。油津港の資料1ページを御覧ください。

油津港ですけれども、宮崎県の南部に位置する重要港湾でございます。今回の計画変更は、岸壁延長と耐震化に関するものでございます。資料中、左側の図が現在の利用状況、右側の図が今回の計画ということでございます。

まず、左側の図ですけれども、既存の施設といたしまして、水深10メートルの岸壁が1バース、それから水深12メートルの岸壁が1バース整備されているところでございます。それから、その右のピンク色の着色部分、三角に見える部分ですけれども、こちらについてはまだ計画段階ということで、水面の状態ということでございます。

利用状況ですけれども、10メートルの岸壁は主にRORO船、それから12メートル岸壁は主に木材チップ船が利用している状況でございます。

現在の利用上の課題ですけれども、岸壁の延長不足によりまして、図中の吹き出しの写真が示しておりますように、係留索の交差が生じているということ、それから、離着岸時の運用調整が発生しているということでございまして、改善が必要な状況となっているということでございます。さらに、現在利用しているRORO船ですけれども、リプレイスが予定されておまして、来年4月には大型化が予定されているということでございます。こういった状況を踏まえまして、今回の一部変更では、岸壁延長の延伸等の変更を行っていきたいと考えております。

右側に、今回計画を示しております。具体的には、現在の計画、左側の図で一番右にあります現在の9メートルの岸壁、ここで取扱いを想定しておりましたRORO船の貨物を、右側の図の10メートルの岸壁に集約していくということでございます。あわせて、船舶の大型化に対応するために、岸壁延長を既定計画の185メートルから240メートルに延伸する。それから、その右側の12メートルの岸壁の延長ですけれども、こちらについても、現在利用している船舶の延長を踏まえまして、現在の計画の240メートルから260メートルに延伸するという変更の計画でございます。

それから、マイナス10メートルの岸壁ですけれども、今後、RORO船の寄港頻度の増加が見込まれております。そういったことから、さらに重要性が高まっていくということでございまして、災害時においても背後圏の経済活動を維持するために、幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁として位置づけていきたいということでございます。

次の資料につきましては、今回の計画図ということでございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま説明のありました油津港の港湾計画につきまして、御質問等ございましたらよろしく願いいたします。

【委員】 では1つよろしいですか。御説明ありがとうございました。今回の計画の一部変更により、現在の防波堤を撤去し違うところに延伸する御予定とのことですが、恐らくもともこの港に対する波や土砂の影響を考慮し現在の防波堤の形になっていたはずだと思います。今回の変更によるこれらの影響は十分考慮されたうえで計画変更されているという理解でよろしいですか。

【港湾計画審査官】 考慮をしております。この変更にあたっては、操船のシミュレーションや、静穏度関係のシミュレーションといったものを計算し、影響がないことを確認しまして変更しているということでございます。

【委員】 なるほど、ありがとうございます。

【分科会長】 そのほかはいかがですか。よろしいですか。オンラインもないですね。

それでは、御質問がございませんようですので、答申案についてお諮りします。

答申。油津港。「国土交通大臣に提出された油津港の港湾計画については、適当である。」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは次に、名瀬港について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、名瀬港の説明をさせていただきます。資料の1ページを御覧ください。

名瀬港ですけれども、鹿児島県の奄美大島に位置する、奄美群島で唯一の重要港湾ということでございます。資料中、主に陸地になっていますけれども、こちらの地区が今回計画を変更する本港地区ということでございます。こちらの地区につきましては、鹿児島本土と奄美群島を結ぶ定期フェリー、それから阪神方面とのRORO船が就航しているということでございまして、奄美大島と周辺離島における人流・物流機能の中核を担う地区ということでございます。

現状といたしましては、本港地区にございます、今こちらに記載の3バースのうち、紙面下側の2バース、こちらについては既に緊急物資輸送を行うための耐震強化岸壁として計

画されておりまして、既に整備が進んでおります。下側のマイナス6.5メートルの岸壁は、既に供用済みでございます。それから、その上のマイナス7.5メートルの岸壁は、来年度からの供用が予定されているということでございます。それから、紙面上方のピンクのハッチングの部分ですけれども、こちらについては、まだ計画段階ということでございまして、現状、水面の状況でございます。こちらのピンクの部分とその背後の空撮のある部分、こちらの境界部分が既存の岸壁として現在利用されているところですが、供用から既に50年を超えておりまして、施設自体の老朽化も課題になっているということで、更新の時期を迎えているということでございます。

次の2ページの資料を御覧ください。左側が現在の計画で、右側が今回の変更計画の図面でございます。左側の既定計画におきましても、既に今回計画と同じ位置で岸壁の張り出しが計画されておりますが、岸壁の構造といたしましては、耐震強化岸壁ではなくて通常の岸壁として計画されているところでございます。今回の計画変更に際しては、周辺離島を含む地元自治体の地域強靱化計画の策定、こういった方針の決定がございまして、それから定期航路の重要性を踏まえるということでございまして、今回計画対象になっております3バース目の岸壁構造についても、幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁として計画していきたいということでございます。将来的には、この計画を踏まえまして、老朽化対策と併せて、災害時に島民の生活や経済活動を支える物流機能の維持をしっかりと図っていきたいというものでございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明がありました名瀬港の港湾計画について、御質問ございましたらよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございました。1点だけ教えていただきたいのですが、新たな計画でもマイナス7.5メートルの水深ということで、大体最近は10メートル程かというふうに考えていたのですが、変わらないということは、需要そのものはあまり増大せず、大型船は到着しないような計画になっているということなののでしょうか。そこだけ教えてください。

【港湾計画審査官】 こちらの岸壁につきましては、現在、定期航路に就航している船を想定船舶として計画しているところございまして、現状、特に大型化などは想定されていないということでございまして、既定計画どおりの水深ということで考えております。

それから、さらに大型の船が入れるかどうかということにつきましては、計画図から見切

れているのですが、その上側に10メートル水深の岸壁があるということでございまして、仮にこの岸壁で入れない船が出てきた場合にはそちらで受け入れるということになると考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 委員、よろしく申し上げます。

【委員】 細かいことなのですが、2ページ目の前回計画のところです。既定の計画では、2バースだけを耐震強化岸壁にして、3バース目はわざわざ耐震強化岸壁でないものを整備される予定になっていたのが、今回はそこを耐震強化岸壁にされるということなのですが、先ほど国土強靱化計画等々の話をされましたが、主要な理由はそういった制度が利用できるようになったからという理解でしょうか。そこを確認させていただければと思います。

【港湾計画審査官】 1つは、前回計画が変更されて以降、様々な大規模な災害がありましたので、特に主要な幹線貨物を扱うような岸壁については、港湾局としても積極的に耐震強化岸壁に位置づけていこうというところがございます。

それからもう一つの観点といたしましては、先ほども少し触れましたけれども、鹿児島県さんのほうで順次、各周辺離島、各市の中での地域強靱化計画を準備・策定されておまして、去年の3月に全ての地域強靱化計画の策定がなされた。その中で、奄美諸島の中での耐震強化岸壁の整備方針が固まったというふうに伺っております。こういったことを契機といたしまして、今回、この3バース目を耐震強化岸壁として計画変更していきたいということでございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。名瀬港。「国土交通大臣に提出された名瀬港の港湾計画については、適当である。」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、港湾計画についての審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。報告事項のカーボンニュートラルポートの形成について、事務局から説明をお願いします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。資料2に基づきまして、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成について、前回の港湾分科会からの進捗状況について御報告

をさせていただきます。

1 ページを御覧ください。こちらの左の欄は本省の検討会、それから右は、各港湾で行っておりますCNP検討会の動きでございます。左の本省の動きといたしましては、昨年12月1日に第4回検討会を開催いたしまして、その後、CNPの形成に向けた施策の方向性、それから、CNPの形成計画策定マニュアル（初版）といったものを公表してございます。また、右の欄の各港の動きでございますが、2月時点で、先行7港湾に加えまして、今年度から11港湾が加わりまして、合計18の港湾でCNPの検討会が開催され、検討が進められているという状況でございます。

2 ページ目を御覧ください。こちらは昨年12月に公表しました「CNPの形成に向けた施策の方向性」の概要でございます。CNPの目指す姿としましては、上にありますが、(1)としまして、水素等サプライチェーンの拠点としての受入環境の整備、それから(2)として、港湾地域の面的・効率的な脱炭素化、具体的には、その下にありますが、港湾オペレーションの脱炭素化と、臨海部立地産業を含めた港湾地域における面的な脱炭素化を目指すこととしております。

さらにその下に、CNP形成に向けた取組の方向性として11項目掲げてございますが、時間の関係で、今日は割愛をさせていただきます。

3 ページを御覧くださいませ。昨年12月に併せて公表しております「CNP形成計画策定マニュアル（初版）」の概要でございます。今後、港湾管理者が国の方針に基づきましてCNP形成計画を作成することになりますが、その手順をまとめたものでございます。CNP形成計画は、各港湾で発生いたします温室効果ガスの現状、削減目標、そのための取組、それから、水素、燃料アンモニアなどの供給目標ですとか供給計画といったものを取りまとめるものでございます。また、この計画の策定に当たりましては、右の真ん中辺りに色をつけて書いてありますが、国、地方自治体、船社、港運事業者などの関係者が参画いたします協議会を設置しまして、そこでの意見を計画に反映することとしてございます。

4 ページ目を御覧いただければと思います。CNPの形成に向けた取組の進め方です。今年度に、本省検討会において施策の方向性、マニュアルの作成を行いました。また、後ほど説明いたしますが、予算ですとか税制などの支援措置の創設を予定しております。来年度以降は、各港湾でCNP形成計画を策定しまして、具体的な事業を進めてまいります。また、一番下になりますけれども、水素や燃料アンモニアなどの輸入拠点港湾の検討、それから港湾の脱炭素化の取組を客観的に評価する認証制度の創設といった取組も来年度以降進めて

まいりたいと考えております。

5 ページを御覧ください。CNP 形成に資する主な支援制度をまとめております。まず、一番上の体制構築・計画策定といたしましては、国土交通省は国の基本方針を提示、マニュアルの公表、それから協議会への参画助言とともに、港湾管理者がCNP 形成計画を策定する際の補助を令和4年度予算に計上をしております。それから、港湾のオペレーションの脱炭素化といたしましては、令和3年度の補正予算から、陸電供給設備の整備予算を計上しております。さらに、港湾運営会社が陸電供給設備を取得した際の税制措置、これは現在検討中の港湾法の改正が前提となりますけれども、そういったものも用意しております。また、従前から推進しておりますLNGバンカリング拠点の形成に関する補助制度は継続をして実施する。それから、令和4年度予算で環境省との連携事業として、低炭素型の荷役機械等への支援予算を計上してございます。さらに、令和4年度予算において、CNP 形成に必要な新技術の実証予算も計上をしてございます。

一番下の吸収源対策としましては、これは従来からやっておりますが、引き続きブルーカーボンの生態系の整備といったものも進めてまいります。

6 ページを御覧ください。CNPに係る国際協力の動きについて御説明をいたします。前回分科会からの新たな動きとしましては、下から2つ目になりますが、昨年11月のクライドバンク宣言というものがございまして、これはグリーンハウスガスを排出しないゼロエミッション船が運行されるグリーン海運回廊の開設を目指しまして、日本を含む19か国が署名をしたところでございます。また、本年2月にフランスが主催しましたワン・オーシャン・サミットにつきまして、これは次の7ページになりますが、御覧いただきますと、真ん中辺りにありますけれども、陸電供給や船舶航行の環境配慮の向上に向けた行動を促進する共同声明が出されてございまして、国交省がエンドースするとともに、日本の港では東京、横浜、大阪、神戸といった港が署名をしているところでございます。

次のページでございまして、配付資料には入れてございませんけれども、昨年4月の日米首脳会談の際の文書で明記されましたCNPに関する日米協力に関しまして、最初の具体的な協力となる日米CNPワークショップ、これを日本時間のまさに今日の朝、開催したところでございます。これは国の役所だけではなくて、横浜港、神戸港、それからアメリカのロサンゼルス港といった関係者も参加しまして、日米両国におけるCNPに関する取組状況や知見の共有、それから意見交換を実施しております。このワークショップの結果につきましては、米側と調整後に公表するということになっておりますので、本ページでは、分科会

の資料の非公開資料とさせていただきます。

以上で私からの報告を終わります。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、今説明のありました内容について、何か御意見、御質問がございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

それでは、オンラインの委員、よろしく願いします。

【委員】 丁寧な説明をいただきましてありがとうございます。CNPに関しましては、港湾局にて非常に精力的に取り組んでいただいております、国際的にも評価されているものと認識しております。また、具体的なアクションとして、日米の会合について概要を御紹介いただきました。まさに本日、質問させていただこうと思っていたところで、非常に動機づけされた点があります。日米豪印海運タスクフォースでのグリーン海運ネットワークの形成という画期的な枠組みについて、昨年9月から具体的な動きがどうもないのではないかと、懸念しておりましたので、まずはそのコアの日米のほうで今日お話しになったことが軸に進んでいくとの点です。そこで来年度具体的にどういったスケジュールでどんなことをしていく御予定なのか、お伺いいたします。

それと、このCNPでは、私ども海運界にとって本船を運航する上での重要な燃料供給拠点の整備の課題がありますが、先般の取りまとめでLNG燃料等の供給体制の確立をうたっていたので、引き続き着実に進めていただく事をお願いしたいです。それから、CNPの最初のアクションとしての陸電につきましては、陸上電源の供給が国際的に整合性のあるものになる様、継続的にご支援をお願いいたします。また、先ほど御紹介がありましたけれども、今年度の税制改正で陸電設備に伴う固定資産税の減免を勝ち取っていただくなど、種々の予算を取っていただいておりますが、この点も今後とも並行してよろしく願いいたします。

各地では、このマニュアルを基にした実際の協議会が非常にアクティブに動いているとみられるのですが、やはり横串に刺した、各地共有の課題であるとか、先ほどの税制、諸外国の事例とのハーモナイゼーションという点の方針のナビゲーションが必要だと思っておりますので、今年度と同様、この有識者の方々を含めたポリシーの検討と進捗の確認をする場を再度具体的に設定いただければと思います。

以上です。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まず日米豪印Quadの取組ですけれども、こちらは、9月に海軍タスクフォースが立ち上げられまして、オープンな情報としては公表

しておりますが、その後も日米豪印の関係者でミーティングをしております。また、そちらに初期の港湾として参加しておりました4港湾、日本では横浜港と書かれておりますが、そういうところも参画したようなミーティングも、つい最近も行われております。来年度はこのQ u a dの首脳会議が日本で開催されることとなりますので、現在、外務省も含め政府全体で、この海運タスクフォースも含め、その成果の取りまとめを進めているところでございます。具体的な内容はまだ申し上げられませんが、着実に検討は進んでいるということをお願い申し上げます。

それから、燃料供給体制、陸電供給につきまして、これも船会社の皆様にとっては非常に大事なこと、関心が高いことと承知しております。しっかり調整をしながら進めてまいりたいと思っております。やはりいろいろな課題等があることは承知しておりますけれども、それをできるだけクリアするような形で進めていきたいと考えております。

私からは以上でございます。

【委員】 御説明ありがとうございました。やはりこういったプロジェクトを加速化するためには、関係者へのインセンティブが非常に重要だと思いますので、我々船会社に対するインセンティブも含めて、推進して考えていただければありがたいです。

1点だけ補足させていただきますと、私どもは先週パナマに出張いたしまして、パナマの運河庁長官と種々協議してきたのですが、その中で、彼らは2030年のカーボンニュートラルを国としてターゲットとしているということで、運河を利用する運河通峡船に対して、環境適合力の高い船への特別な取り計らいとしてのインセンティブあるいは、逆に同能力の劣位にある船に対してペナルティーのような課徴金導入の方針を打ち出そうとしておりました。こういったような諸外国での動きが国際基準から乖離して、イレギュラーな動きにならないように、海事局さんや港湾局さん連携してのご助力をお願い申し上げます。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。私ども、パナマの動きは今初めて承知いたしましたので、またいろいろと御相談等させていただければと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、理事、よろしくお願いします。

【理事】 このCNPの取組ということについては、国交省港湾局が設置された委員会に当協会の久保会長が会議に出席し、港湾運送事業者としてもいろいろな協力を今後してい

くと表明しております。

その関係なのですが、今後、アンモニアや水素といった危険物を取り扱うにあたって、例えば船から港に揚げる、また港から船に載せる、そういったときの取扱いをする、従事する人の資格やノウハウというのは、やはり一朝一夕でできるものではなくて、ある程度時間をかけて人材を育成していかないといけないところがあると思っております。そういった観点から、海外での取り組みを調べられる中で、そのような資格など、いわゆるスタンダードイゼーションなど、危険物の取扱いや重量物の取扱いに関して取り組んでいる事例があればぜひ紹介いただければと思います。今後、物流関係の事業者がそういったノウハウをしっかりと得て、こうした今後の事業に貢献させていただければと思います。その辺りのスタンダードイゼーションや資格についての情報提供についてもぜひお願いできたらと思います。

以上でございます。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。そういった情報については、提供していきたいと思っております。アンモニアについてはこれまでも、燃料ではないのですが、肥料などの形での取扱は行われております。今回、大きな違いというのは、そのボリュームが非常に大きくなっているということでございますので、それを従来動かしている量が大きくなったときにどう違いが出てくるかというところは、おっしゃるとおり、安全面でも考慮しなければいけない点だと思っております。そういったところも含め、しっかり情報共有させていただければと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、オンラインで委員、よろしく申し上げます。

【委員】 ありがとうございます。カーボンニュートラルポート構築に向けた取組の御説明、大変ありがとうございました。私からは1点質問させていただきたいと思っております。

現在、ロサンゼルス港やロングビーチ港などでもゼロエミッション化に向けた取組が加速していて、また、欧州でもロッテルダム港が大規模な水素ハブを目指すということで、非常に話題になっております。日本の港湾においても、7港湾から11港湾カーボンニュートラルポートの構築を目指すということですが、水素ハブの中心となる港湾はどの港湾になるのでしょうか。それとも、11港湾全てハブになっていくのでしょうか。教えてください。よろしくお願いいたします。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。カーボンニュートラルポートの取組のうち、港湾のカーボンニュートラル化というものは、全ての港でやっていくこととなります。一方で、おっしゃるとおり、全ての港が水素ハブになるかというと、そうではございません。こ

れからどの港をハブとするかというのが、先ほど今後の検討の一つとして輸入拠点港湾の検討というものを掲げておりましたけれども、それがまさにそういった水素ですとか燃料アンモニアを拠点的に受け入れる港をどこにすべきかといったような検討は、来年度以降実施していきたいと考えてございます。このため、全てのカーボンニュートラルポートがハブになるということではないということでございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【分科会長】 そのほかいいですか。委員。

【委員】 御説明ありがとうございました。CNPはとても大事な取組だと思いますので、ぜひ推し進めていただきたいと思います。頂いた資料の5ページの、港湾オペレーションの脱炭素化等に関する記述ですが、LNGバンカリングと、新技術等という項目が別々の項目になっております。この新技術等という中に、例えば先ほども話題になりましたアンモニア、水素又はバイオマスといったような脱炭素のために新たに検討されている燃料の供給に関しての研究あるいは支援が含まれるかどうかをお教えてください。CNPの重要なポイントの一つは、港の運用におけるカーボンニュートラルの実現かと思いますが、LNGだけでなく、新しい燃料を港でうまく供給することは大事なことだと思います。この点に関しての研究が含まれるかどうかを確認させていただければと思います。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。ここに書いてある予算について、イメージとしては、港のターミナルの中で、例えば水素を使った荷役機械ですとか、トラクターヘッドとか、そういったものを動かしてみるというものでございますので、アンモニアなどの受入れというものはこの予算には入っておりません。

一方で、そういったものについては、今、経済産業省の予算で、民間が実証実験等を進めております。そちら側と連携しながら、非常に大きな規模の受入について検討を進めてまいりたいと考えています。

【委員】 ありがとうございます。どうしても外国から輸入せざるを得ない燃料ですし、まだ不確定な要素がたくさんあることを考えますと、様々な形で支援をしていかないと、うまくいかないと思います。ぜひ御努力をお願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の、洋上風力発電の導入促進に向けたこれまでの取組と今後の進め方について、説明をお願いします。

【海洋利用開発室長】 海洋・環境課海洋利用開発室長でございます。御説明をさせてい

いただきます。資料3「洋上風力発電の導入促進に向けたこれまでの取組と今後の進め方について」でございます。

次のページをおめくりいただきたいと思います。前回11月審におきまして報告させていただきました以降の主な動きについてをまとめさせていただいております。4点あります。

1つ目です。昨年12月24日、秋田県と千葉県の上3海域におきまして発電事業者を選定させていただきました。

2つ目です。今年の1月19日から2月1日にかけてでございますけれども、有望な区域に指定しました4区域におきまして、それぞれ地元におきまして第1回の法定協議会を開催したところでございます。

3つ目です。2月17日に、基地港湾のあり方に関する検討会の最終回を行いまして、報告を取りまとめました。

4つ目です。2月28日に洋上風力促進小委員会を開催しました。

次のページをおめくりいただければと思います。こちらが、洋上風力発電に係ります促進区域の位置図になっているところでございます。緑のマークの促進区域の上3海域・4区域につきまして事業者を選定したということと、有望な区域7区域のうち、オレンジ色のアスタリスクがついている4区域につきまして、それぞれ協議会を開催したところでございます。開催した日付等を書かせていただいております。

次のページをおめくりください。4ページです。こちらが、秋田県、千葉県沖におきます事業者の選定結果でございまして、それぞれ三菱商事エナジーソリューションズを代表としますコンソーシアムを選定しました。由利本荘市沖だけが地元企業のウェンティ・ジャパンが入っています。結果については資料のとおりでございます。

次のページをおめくりください。洋上風力発電と基地港湾を取り巻く近年の動向をまとめさせていただいているところでございまして、主なものでございまして、2020年9月に基地港湾4港の指定をさせていただきました。その翌月に当時の菅総理大臣がカーボンニュートラルを宣言いたしまして、それがきっかけになりまして、12月に洋上風力産業ビジョンで2040年までに3,000～4,500万キロワットの導入を目指すということが設定されました。これを受けまして、昨年5月に「2050年カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方に関する検討会」を設置したという流れになっているところでございます。

次の6ページです。基地港湾のあり方に関する検討会の内容でございます。下から2つ目の欄の方々の委員に入ってくださいまして、計5回にわたりまして検討会を実施しました。

検討の取りまとめは次の7ページです。主なポイントといたしまして2つございます。

左に書いてありますのが、基地港湾の配置及び規模でございます。配置につきましては、現状、基地港湾4港が指定をされているところでございます。洋上風力産業ビジョンの導入目標の達成には追加的な基地港湾の整備が必要になってくるということでございます。次のページに取りまとめておりますので、後ほど御説明させていただきます。

次に規模でございますけれども、面積につきましては、1つの基地港湾におきまして27.5～32ヘクタールの面積が必要で、隣接岸壁を有する場合につきましては、その半分程度の12.5～14.5ヘクタールが必要との結果がまとまりました。また、基地港湾に加えまして、基地港湾を補完する港湾を用意いたしますと、より効率的に作業ができるということでございます。

次に地耐力でございますけれども、将来、風車が大きくなっていきますので、20メガワット機まで対応しようと思いますと、平米当たり50トンの地耐力が必要ということがございます。コンテナでいうと、平米当たり3トンでございますので、十数倍のものが必要になってくるということがございます。

次に右側でございます。基地港湾を活用した地域振興ということでございます。港湾管理者や自治体が、自らの地域の状況に適した地域振興を検討・推進するための先事例や参考となる情報を「洋上風力発電を通じた地域振興ガイドブック」ということで取りまとめたところがございます。現在、ホームページに載せる手続をしているところでございます。港湾管理者にも配布する手続をしているところがございます。

次に8ページです。今回取りまとめました基地港湾の必要数の目安でございます。左の図、洋上風力産業ビジョンで示しました地域別の導入イメージでございます。2030年及び2040年までに各電力会社管内でどれくらいの導入をするかというイメージを書かせていただいております。これを促進区域の指定状況、SEP船のカバーエリア、風況など考慮しまして3つに分けて、3つに分けたところにつきまして、それぞれ幾つの基地港湾が必要なのかというのを取りまとめたのが右の図となっているところがございます。1つ例を御説明させていただきますと、北海道・東北・北陸エリアにつきましては、2030年までに4～5港、2040年までに6～10港程度必要になるというような結論を得られたところがございます。

次に9ページです。基地港湾に関する今後の進め方は、基地港湾のあり方検討会で示されました数を達成していくにあたりまして、限られた港湾空間の有効活用、洋上風力発電の案件形成強化に向けた事業者の予見性向上、計画的・効率的な投資の観点から、将来的に基地港湾の指定見込みのある港湾（埠頭）を整理・公表していきたいというふうに考えているところでございます。

進め方につきましては、2月28日の洋上風力小委員会においてご了解をいただいたということでございまして、今月中に港湾管理者に対して、基地港湾としての指定を受ける意向を有しているかを確認させていただきます。2か月後に締切りしまして、その結果を基に、洋上風力小委員会の審議を経て、7～8月頃に、指定見込みのある港湾（埠頭）の整理・公表をしていきたいというところでございます。その後でございますが、随時、案件形成の状況等を踏まえながら、基地港湾の指定の必要性が高まった段階で基地港湾に指定をしていきたいと考えているところでございます。

10ページはこれまでも説明してきているものでございます。11ページも基地港湾の概要の説明を割愛させていただきまして、12ページ、13ページに、秋田港及び能代港内で実施している洋上風力発電プロジェクトの概要を簡潔に御説明させていただきます。13ページの写真のとおり、下の写真、黄色いものが海面に浮かんでおりますが、基礎となるところまでが、昨年中に工事が終わったところでございまして、この上側にタワー、ブレード、ナセルを設置する工事を今年中に終えまして、運転開始をする予定になっているところでございます。

説明については以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま説明のありました内容について、御意見、御質問ございましたらよろしくお願ひします。

【委員】 よろしいですか。丁寧な説明ありがとうございます。1つ教えてほしいのですが、昨年の12月に、3つの海域、三菱商事を中心とした企業連合が総取りしましたよね。この選定基準、どういったプロセスで全てを同じ事業者が受注したのか、経緯を分かれば教えてほしいのですが、ほかにも競合の申請というのは結構あったのでしょうか。

【分科会長】 お願いします。

【海洋利用開発室長】 まず、どれだけ申請があったのかという点から先にお答えさせていただきますと思います。4ページにありますとおり、まず、「秋田県能代市、三種町及び男鹿市沖」につきましては5者、「秋田県由利本荘市沖」につきましても5者、「千葉県銚子

市沖」においては2者の申請がありました。その中から、先ほど説明しました三菱商事のグループが選ばれました。

【委員】 その5者社というのは、ここに書いている構成員のことをおっしゃっているのですか。

【海洋利用開発室長】 違います、5つのグループが手を挙げました。

【委員】 5つのグループの中で三菱商事のグループが選定された理由は何ですか。

【海洋利用開発室長】 まず、洋上風力発電の公募につきましては、公募占用指針というものを国がつくりまして、それを公示して、応募したい方が公募占用計画を提出するというようになっておりまして、公募占用計画を国が審査をするということになっております。まず、公募占用指針をつくる前段でございますけども、港湾分科会の下にあります洋上風力小委員会と、経済産業省が持っています向こうのワーキンググループの両方で合同会議を設置いたしまして、何度もその公募占用指針の中身を議論してきたところです。その議論を経た後に、さらにパブリックコメントもいたしまして、皆様の意見を聞きながら公募占用指針をつくったということになっております。公募占用指針を見た事業者が、半年ほどかけて公募占用計画を出していただきます。公募占用計画を出していただきましたものにつきましては、第三者委員会において審議をし、今回のものを選定させていただいているということでございます、大きく分けますと、価格点を120点、事業実現性というのは120点、合計240点で審査をしているところでございます、この価格が一番高かったところが全て選定されたという結果になっているところでございます。

【委員】 そして、結果的に同じ事業者になったということですね。

【海洋利用開発室長】 はい、そういうことでございます。

【委員】 バランスを取ってほかの事業者にもとから配慮は一切なく、あくまで評価基準落札価格で決められたということですか。

【海洋利用開発室長】 落札価格ではなく、120点・120点の240点で審査をさせていただいて、選定したということになっております。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか。そのほかいかがですか。オンラインのほうもおられませんか。

それでは、次の議題に移りたいと思いますが、報告事項の国際コンテナ輸送をめぐる最近の状況について、説明をお願いいたします。

【港湾経済課長】 「国際コンテナ輸送を巡る最近の状況」ということでございまして、私、港湾局港湾経済課長より御説明をさせていただきたいと思っております。

それでは早速、資料4の1ページ目を御覧いただければと思います。こちらについては、昨年11月の前回の分科会の際に御説明させていただいた中身と重複しますが、一旦おさらい的に御説明をさせていただければと思います。今の国際海上コンテナ輸送の需給逼迫、スタートは2020年の前半ぐらいに、もともと米国向けのコンテナ荷動きが低迷していたところ、夏頃から急激に復活しました。そこで港湾混雑、米国西岸における、特にロサンゼルス港、ロングビーチ港の港湾混雑が引き金になって、ターミナル内の貨物の滞留ですとか、ロサンゼルス港、ロングビーチ港沖で大量の滞船が発生する、それによって海上輸送運賃も高騰しますし、また、その船舶の運航遅延が発生する、そういった状況にございました。私どもはそうしたことで、2021年、昨年3月から、行政としてもこの状況をきちんとウォッチしていくとともに、後ほど御説明させていただきますけれども、船社さんに対して臨時便の運航を要請するといったような取組を続けてきたところでございます。

大きな流れとしましては、バイデン大統領が、この港湾混雑を解消しようということで自らタスクフォースを設置しまして、昨年10月13日にLA港の24時間・週7日操業ですとか、あるいは大手の荷主さんに対して、夜間とか早朝の時間を活用してコンテナを搬出してほしい、中身としては、ヤードのほうにコンテナがかなり高く積もって滞留しているような状況になったものですから、こうしたものの引取りを早くしてほしいということで要請をされております。あるいは、LA/LB港の港湾管理者においても、9日以上滞留しているようなコンテナについては課徴金を徴収しようというような措置を発表しまして、実はこれはまだ、もともとは11月1日から開始予定だったのですが、今も発動はされておられません。ただし、アナウンス効果で、実際の長期滞留コンテナが7割ほど減ってきているということで、かなりの効果が出てきているところでございます。ただし、これも後ほど専門家の御意見ということで御紹介させていただきたいと思っておりますけれども、事業者さん、船社さんの御意見を伺うと、夏頃まで全体の状況はそれほど改善しないのではないかとといったような、若干悲観的な見方も出てきているところでございます。

次のページをお願いします。データで昨年から今年までの数字の動きを御紹介させていただければと思います。まず、月別の荷動き量でございまして、年末12月ということで、それまでかなり需要が逼迫した後、これも想定範囲内ではございます。また、今年の1月は、2019年同月と比べますと、2割以上荷動きが多いという状況でございます。

右側のグラフは、横浜・ロサンゼルス間のスポット運賃の動向でございますけれども、こちら若干高止まりをしているというような状況でございます。一部報道ですと、中国からロサンゼルス・北米西岸行きの運賃は若干下がってきたというような報道もございますけれども、この横浜・ロサンゼルス間については、基本的には高止まりにあるところでございます。

左下のグラフはコンテナ生産量でございますけれども、一時期、この問題が発生した直後に、コンテナの箱が足りない、つまり、物理的な箱が足りないということがございましたけれども、こちらのグラフで御覧いただくとおり、増産体制に入って、しばらく高い水準で推移いたしますので、箱が足りないというのは、あまり最近では聞かれなくなってきたところでございます。

また、実際の一番のキーであるコンテナ船の滞船の状況でございます。こちらについては、細かい日付が入ったグラフになりますけれども、やはりもとの予測で、今年の春節が過ぎたあたりから落ち着いてくるのではないかとという予測がございまして、今後も注視が必要ではございますけれども、足元だけの数字を見ておきますと、本当に一番ひどかった年末年始の100隻を超えるような滞船状態からは若干改善が見られているところでございます。

次のページをお願いします。こちらが最後のスライドになりますけれども、では、日本政府としては何を取り組んできているか。先ほど御説明申し上げましたとおり、昨年2月から4月にかけて、船社さん等への協力要請を行い、あるいは経産省や農水省と一緒に情報共有会合という形で、関係団体も集まっていたいただいて、正確な情報を共有するといった会合を開いておりましたけれども、先々月、1月14日にそちらの第2回ということで、同じように各船社さん、荷主さん、物流事業者さんに集まっていたいただいて、さらにJETROのロサンゼルス事務所と書いてございますけれども、長年LA港で働いておられた日本人の森本さんという方をお呼びして、最新の状況を共有し、その後、意見交換、議論を行ったところでございます。

この問題の本当に根本的な要因が、米国の港湾混雑あるいはトラックドライバーの不足、あるいは倉庫といった蔵置スペースの不足といったところで、なかなか日本国内の問題ではなく米国に起因するという点をどうやって我々としてアプローチをするかというところではございまして、昨月末ですけれども、まずは米国大使館を通じて我々の問題意識を投げかけました。今、我々が米国側と調整をしておりますのは、こうしたそのような問題をさらに議論をする場を持たないかということで、外務省とも連携をしながら働きかけているとこ

ろでございます。

雑駁ではございますけれども、最新の状況ということで、御報告をさせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまの内容につきまして、御質問、御意見ございましたらお願いします。いかがですか。

【委員】 御説明ありがとうございます。我々は実際に日本で輸出とか輸入を行う立場としてのコメントなのですが、昨年11月以降LA港では改善が見られるということですが、まだ現状としてよくなっていない、あるいは、よくなっているというよりはさらに悪化していると思います。8月くらいまでには改善するという話がありましたが、通常、オーシャン貨物は8月くらいからピークシーズンになって荷物が増えてくる、つまりクリスマスシーズンに向けた時期ですから、そのことを考えると、年内はこの状況のままではないかと思います。確かに、これは日本だけでどうこうするという問題でなく、やはりアメリカや世界全体の問題ですから、なかなか解決しないというのはそのとおりだと思います。ただ、日本企業あるいは日本人として、輸入の品物が入ってこなくなると困りますし、あるいは輸出ができなくなると困ります。他国とはイコールフットイングというレベルでやろうとしたときに、スペースが取れない、リードタイムが延びていて運賃も高いという環境の中で、貨物の輸入が出来なかったり、輸出が出来なかったりするのが一番の問題だと思います。そのような観点で考えたときに、日本がフィーダー港に成り下がってどこかでトランジットするとなると、やはりその国に対してはかなりデメリットになると思っています。他国に負けられないようにするには、北米航路や欧州航路といった日本のダイレクト航路を維持し、国交省さんや経産省さんが力を入れて、このような基幹航路を守るということをししないと、他国に対してマイナスになり非常にもったいないことになってしまうと思います。世界全体としてやらなければならないことと同時に、日本がやらなくてはいけないことはやはりしっかりやっていかななくてはいけないと思います。この点については、今後も引き続きよろしくお願ひしたいということで、コメントさせていただきました。

【港湾経済課長】 委員、ありがとうございます。基幹航路の維持あるいは拡大につきましては、非常に私どもも重要だと思っております。こうしたかなり特殊な状況下ではございますけれども、様々な施策を打っているところでございます。例えば、前回にも御紹介させていただいたのですが、一昨年末の特別とん税の軽減措置、あるいはCONPASという渋滞解消のための港湾の高付加価値化といったような様々な取組を行っております。私どもは、第2回の情報共有会合で、実は荷主さんのほうからも、トランジットしない基幹航路

が重要だといったような御意見もいただいております、この取組を引き続きしっかりや
っていくということかと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 委員、お願いします。

【委員】 よろしいですか。どうもありがとうございます。今、委員が言われたことは、
全く私も同意です。よく言ってくださいましたと思いました。私はコンテナ戦略の委員でも
ありましたので、10年前にこれをやっていなかったら、もっと悲惨かと今も思った次第で
す。その意味で言うと、もう少しコンテナ戦略のは総括をやっていったほうがいいと思っ
ている次第です。

御存じの方もいっぱいいらっしゃるので、想定されていると思うのですが、今年7月がユ
ニオンとの労使交渉期限のはずなのですが、そちらのリスクは見込まれているのでしょ
うか。もし見込んでいなかったとしたら、委員が言われたピーク貨物に交じってさらにスト
ライキというとんでもないものをまた思い出してしまうのですが、どうなるのでしょうか。

【港湾経済課長】 私から、個々の荷主さんにそれぞれヒアリングしているわけではござ
いませんけれども、ILWUとの協定については、7月に今の協定の期限が切れるため、その交
渉が行われますが、その見通しは当然ながらまだ分かりません。その部分は私ども行政と
しても、しっかり認識しております。その上で、それに対してどう対策がと取れるか個々の
荷主さんにお伺いをしますと、例えばサプライチェーン全体の見直しの中で、倉庫等のス
ペースを拡充して、そういったリスクに備えられるようにするなど、そうしたお声も聞いて
おります。そうしたリスクにどのように対処できるか、あるいは何か共有できるものがあるか、
そうしたものをつぶさに調べていきたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 理事。

【理事】 先ほど先生から御指摘いただいた基幹航路の維持ということは大事なことだ
と思いますが、それに加えて、アジア航路の維持も重要です。アジアの港湾でも混雑し
ている、船が待っていたりします。例えばシンガポールや香港や釜山です。実は私はカンボ
ジアのシアヌークビル港の運営に関わっていますが、シアヌークビル港はそれほど混ん
ではいないのですが、入ってくる船が3日遅れるなど、定時性が確保できていない状態
です。そうしますと、荷主にとってみれば、求めている貨物が予定どおりに入ってこ
ないということになります。定時性をしっかり確保するという観点から、例えばアジ
アの国々での滞船の状況や混雑の状況などは、荷主や物流事業者のニーズに
応えるための大事な情報になりま

すので、そういったアジアの国々での滞船とか混雑の状況といったことも併せて調べていただけるといいと思いました。

以上です。

【分科会長】 どうぞ。

【港湾経済課長】 理事、ありがとうございます。シンガポールとか、あるいは釜山といったところの、もう少し幅を広げてということだと思いますけれども、まさに私どもの大使館のアタッシェなども通じて情報収集をしております、また機会がございましたら、こうした分科会の場でも、状況を分かる範囲で御報告をさせていただければと思います。

以上でございます。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【港湾局長】 会長、よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

【港湾局長】 貴重なお時間をいただきます。

委員から非常に力強い、勇気づけられるお言葉をいただきました。今回の件をもって、ますますこの国際コンテナ戦略港湾政策は強化していかなくてはいけないということを強く思っております。一生懸命いろいろな施策をやっていきたくと思います。御存じかもしれませんが、港湾局長が1月に世界最大の船会社などの幹部と意見交換するというのは、恒例になってきていますし、今年も意見交換し、いろいろな要望が出てきております。そういったものに一つ一つ応えていく。あるいは先程のCNPにしても、選んでいただく港を造るという意味からも、CNPというのは非常に重要な施策だというふうに思っています。しっかりとこの件も踏まえて、国際コンテナ戦略港湾政策、あるいは調査研究機能を強化するなど、やるべきことをしっかりやっていきたくと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございました。今まで以上にダイナミックに変わってきており、すぐに対応しないといけない話から、先ほどの人材育成などは、長期的にやるべき部分とすぐにやるべき人材育成の課題がありますので、何かそういった時間軸・空間の次元が違うものを、どう戦略的見取図をつくってやっていくか、ますます重要度になってきていると思われました。分科会でもそういったところを議論してまいりたいと思いますので、またよろしく願いいたします。

この件でほかに、よろしいですか。委員、手が挙がっていますね。お願いします。

【委員】 局長から、本当に前向きで強烈的なイニシアチブにあふれたコメントをいただき

ましたので、私のほうから逆戻りするようなことは言えないのですが、このコンテナ混雑問題というのは、皆さん御承知のとおり、前代未聞の全世界的な、同時発生的な問題ということで、様々な要因によって創生されているものでありまして、言わば負のドミノが大きく影響しているということです、ある意味では、改善に向かい始めますと、ポジティブなドミノと申しますか、解消に向けてのスピードが上がるという期待は持っております。

そういった中で、サプライチェーンの重要な一翼を担う外航海運を担う者として、荷主様に御迷惑をかけているということをもまず陳謝するとともに、我々としてできること、先ほど御説明がありました臨時船の投入ですとか、それからそれぞれの航路状況に合わせてタイムリーに最適船をあてがっていく転配などによりキャパシティーを有効に使う事、コンテナ発注、新造船の発注も含め、出来得る手をすべからく打っているのですが、海上輸送部分のみならずサプライチェーン全体にわたってインパクトを受けた結果である状況ですので、荷主様をはじめサプライチェーン全体の関係者の皆様からの御協力・御尽力をいただきたいなと思います。

先ほどのご説明のありました今夏の I L W U の契約更改交渉については、予断を許しません。影響がどうなるか分からないのですが、御存じのとおり、紛争による甚大な影響が出た場合、米国のタフトハートレー法によって、大統領権限でフリーズというものが発令されます。そういった可能性も踏まえ、我が国と米国の政府間の事前の状況改善に向けた下地づくりをあらかじめしていただければ有難いですし、一方で、前回申し上げたと思うのですが、北米西岸航路の代替輸送ルートの受け皿が、まずはパナマ運河経由なのですが、現在、パナマ運河通峡待ち 100 隻ぐらいの滞船を余儀なくされております。したがって、このルートは追加キャパシティーがない状況で、むしろ逆に米国からのシェールガス等の輸入のルートとして、LNG 船、LPG 船のサプライチェーンが伸びているという問題もありますので、この辺りもどういった形で緩和・解消していくのか、我々も検討いたしますし、行政のほうでも関係諸国と合わせて改善に向けて御協力いただければと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。何かありますか。よろしいですか。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の海底火山「福德岡ノ場」の噴火に係る港湾分野の対応について、説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 「海底火山「福德岡ノ場」の噴火に係る港湾分野の対応」について御説明いたします。資料 5 の表紙をめくっていただきまして 1 ページ目をお願いいたします。

昨年の8月ですが、小笠原の海底火山、福徳岡ノ場の噴火によって発生しました大量の軽石は、海流によって西に進みまして、10月以降、南西諸島を中心とする日本各地の沿岸部におきまして漂流・漂着が確認されております。3月1日の時点までに、沖縄県38港、鹿児島県37港、東京都9港、静岡県4港、宮崎と高知がそれぞれ1港で、計90港で軽石の漂流・漂着が確認されております。こうした軽石は船舶のエンジントラブルにつながるものでございますので、沖縄県や鹿児島県でのフェリーの運休あるいは鹿児島県与論港でのタンカーの石油荷役の断念など、港湾利用の支障も生じました。

このため、昨年10月下旬以降ですが、港湾行政におきまして各種取組を行っております。具体的には、港湾内の軽石除去につきまして、港湾管理者により災害復旧事業で対応中がございます。また、国土交通省としても、この資料の左のほうに書いてございますが、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）の派遣、あるいは海洋環境整備船などによる巡回や軽石の除去、あるいは沖縄県の運天港での軽石除去などの対応、伊豆諸島や三大湾などへの軽石漂着に備えた対応を行うなど、漂流軽石回収技術の検討などの各種支援を実施してきております。

次に2ページ目を御覧ください。沖縄県の重要港湾、運天港における軽石除去状況について御説明いたします。運天港は、沖縄本島と屋我地島に囲まれた羽地内海という閉鎖性海域のある港でございますので、一たび軽石が流入しますと滞留しやすい形状となっております。その結果、運天港と沖縄本島の北にある離島の伊平屋島、伊是名島を結ぶフェリーの運休が発生しました。軽石は羽地内海の海上に大量に漂流しておりまして、陸側からの除去が困難であったため、港湾管理者沖縄県による対応だけでは限界がありました。そこで、沖縄県からの要請を受けまして、昨年の12月10日から、港湾法55条の3の3の規定に基づきまして、国による運天港の港湾施設の一部管理を開始しました。なお、港湾における国の権限代行制度の適用は、平成30年7月豪雨時の呉港、令和2年7月豪雨時の八代港に続く3例目でございます。こうした中、国は、軽石回収の全体調整を行うとともに、この右上の写真にありますように、海上での軽石回収を行いました。県のほうは、右下の写真にありますように、陸側からの回収を行っております。2月28日時点で、国、県合わせて約2万立方メートルの軽石を回収しており、引き続き国、県で連携して軽石の除去を推進してまいります。

最後に、3ページ目を御覧ください。軽石の埋立処分に向けた検討の状況について御説明いたします。運天港で国が除去した軽石につきましては、中城湾港に仮置きをしております。中城湾港の泊地整備に伴って発生するしゅんせつ土砂と軽石を混合し、中城湾港泡瀬地区

の直轄土砂処分場で埋立処分する方向で現在検討中でございます。このため、しゅんせつ土砂と軽石の混合材の強度などを確認するための試験施工と室内試験を実施しているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま御説明のありました内容について、御質問、御意見ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

委員、よろしく願いします。

【委員】 日本の火山の分布状況を考えますと、今回は、沖縄方面に流れていくところにあった火山だったということで、ひょっとすると、影響は比較的lowに出たのかもしれないと思っているところです。ほかの火山の分布を考えますと、軽石噴火を起こすようなものというのは、火山学者の方々に聞いてみますと、意外とまだまだたくさんあるということも聞いております。今後の同種の、あるいはより大きな影響が出るものもあるかと思えます。特に沖縄とかあちらの近くのほうで、奄美などで噴火があった場合に、東京湾のほうに向けて軽石が流れてくるということは十分予測できることなので、今回のこの結果、教訓をまとめていただいて、そういったところに備えるための対応を今から御検討いただければと思います。

以上です。

【海岸・防災課長】 貴重な御意見ありがとうございます。実は今回も一度西に行った軽石が、かなり黒潮に乗って本州のほうに寄ってきていて、三大湾のほうに来るのではないかと恐れていました。そういった中で、直轄が持っている船、四国地整あるいは近畿地整が持っている船を東京湾に派遣し、洋上での回収訓練ですとか、実際に少量ですが取りもしました。ただ今回分かったのが、私どもの直轄の船、特にごみ・油回収船につきましては、こういった小さな粒を回収するような機能を意識して造っていたものではございませんし、軽石をエンジンの冷却水で吸い込むときに、どうしてもそこで脆弱性があります。さらに外洋に対して耐候性の課題等、いろいろな課題がありました。そういったところを踏まえ、今後は御指摘のような、より大きな危ない事態が来たときにこういった体制が取れるかといった検討は引き続きしてまいりたいと思っております。

【委員】 よろしく願いします。

【分科会長】 委員、手を挙げておられますね。よろしく願いします。

【委員】 では手短に。

運天港というのは、作業上はまだやっているのですか。私が12月に行ったときに2月は終わるのではないかと saying いたのですが、どうなのでしょう。

【海岸・防災課長】 運天港は3万数千立米の滞留が見られていまして、羽地内海の海上部分はほぼ国によって回収をしております。1万強ですが、もう海上部分にはほとんど残っていないです。ただ、汚濁防止膜で陸側に寄せてためているのがまだ1万数千残っておりまして、そこは基本的には県が陸側から取るという役割分担はしているのですが、そのところがまだ残っております。

そういった中で、回収するに当たっては、ではその取ったものをどこに仮置きしていくのかと、やはり仮置場も必要でございますので、そういった全体として進むシステムが必要でございます。今は陸に寄せているのですが、それも円滑に回収が進むように、国と県で引き続き調整して全体としての回収を進めているところでございます。

【委員】 どうもありがとうございました。要はまだ続くということですね。

【海岸・防災課長】 はい、すみません、まだ続けます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ありがとうございます。この件はよろしいですか。

全体を通じて何か言い残されたこととかありますか。よろしいですか。

【委員】 昨今のウクライナ情勢とかを見ていますと、サイバー攻撃が非常に激しくなっているということで、港湾関係は大事な情報のやり取り等あると思います。その辺りのセキュリティをしっかりといただいて、データのミラーリング等を取っていただいて、対策等を取られるようにしていただきながらの効率性の確保ということをお願いできればと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。いろいろな意味での安全保障の問題、今まで考えていなかったことがどんどん出てきています。本当に大変だと思いますけれども、頑張ってください。よろしく願いいたします。

【港湾局長】 先生、よろしいでしょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【港湾局長】 お時間が迫っているところ、申し訳ございません。今日も、先生方御審議ありがとうございます。港湾計画の改訂とともに、4つの報告事項に対して、非常に我々が悩みながらやっているものに対して、いろいろな御指導、御鞭撻いただきまして本当にありがとうございます。三、四年前にこの場でも御審議いただきました「PORT2030」、

2030年に向けて港湾の中長期はどうあるべきかを先生方に御指導いただいて、御議論いただきました。3か月後、6月の分科会での議論になりますが、もしお許しいただけるのであれば、そのフォローアップをぜひ御審議いただければありがたいです。先程のコンテナの話もそうですし、災害対策の面では軽石のような問題が出てきています。さらにカーボンニュートラルはどんどん進んでいます。ですのでここで御審議いただければと思います。先生方へのお願いとともに、事務局への予告ということで御理解いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。いや、こんなことになるとはPORT2030をつくったときには想定していなかったです。やりましょう。事務局は大変ですが、よろしくお祈りします。

それでは、進行をお返ししますので、よろしくお祈りします。

【総務課長】 委員の皆様には、長時間にわたり御審議いただきありがとうございました。

次回でございますが、今、局長のお話がありましたように、第85回の港湾分科会は6月頃を予定してございます。

また、本日ですが、会場に御出席された委員におかれましては、会議資料については、机の上に置いたままにいただければ、後日郵送させていただきます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —