

令和4年6月29日（水）

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85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85回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和4年6月29日（水）

開会 10時00分 閉会 12時20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
井出 多加子	成蹊大学経済学部 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令和4年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）・・・ 4
- ②大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について（審議）・・・・・・ 8
- ③港湾計画業務改善に向けた取組について（報告）・・・・・・ 10
- ④洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況（報告）・・・・・・ 15
- 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）・・・・ 19
- ⑥福島県沖を震源とする地震における港湾分野の対応（報告）・・・・ 20
- ⑦港湾におけるSDGsの取組について（報告）・・・・・・ 22
- ⑧港湾の中長期政策「PORT2030」の進捗状況について（報告）・・・・ 29

交通政策審議会第85回港湾分科会

令和4年6月29日

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第85回港湾分科会を開催いたします。

本日の進行は、港湾局総務課長が務めさせていただきます。

初めに、港湾局長より御挨拶申し上げます。局長、よろしく申し上げます。

【港湾局長】 皆さん、おはようございます。昨日着任いたしました港湾局長でございます。よろしくようお願い申し上げます。

2年ぶりのこの分科会の参加ということになりますが、本日はお忙しい中、小林分科会長をはじめ、分科会委員の皆様方におかれましては、暑い中、足をお運びいただきまして、どうもありがとうございます。

また、平素より、我々国土交通行政の中でも港湾行政の推進に当たりまして、格段の御支援、そして御理解、御協力をいただいておりますことを、この場をお借りいたしまして心から感謝を申し上げる次第でございます。

本日、分科会で審議事項2件、それから報告事項6件ということで、8件のテーマがございまして、非常にテーマが盛りだくさんでございます。2時間しか時間がないので十分な議論がなかなかできないかと思っておりますけれども、中でも、前回3月の分科会でお知らせしたと聞いておりますが、PORT2030のフォローアップ、これを報告させていただくということでございます。私も4年前になりますかね、これをつくるときに担当課長としてやらせていただいたということもございますので、この間いろんなことがありましたので、そういうことも踏まえて、皆様方からの忌憚のない御意見をいただければと思っております。

また、新しいネタとして、SDGsのパートナー登録制度の議論もあります。これについても、昨日、カーボンニュートラルポートの認証制度をさせていただいているんですけども、それとも関係しながら、できれば、できるだけ実効性のある登録制度にしたいと思っておりますので、これも、報告とは書いてありますけれども、皆様、御忌憚のない意見をいただければと思っております。

最後になりますけれども、委員の皆様、ぜひ御知見を振るって我々のこの審議案件、それから報告について意見をいただいて、実のある回答をしたいと思っておりますので、よろし

くお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは、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申し上げます。

本日は、ウェブ会議システムを活用し、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、傍聴はオンラインのみとさせていただいております。傍聴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は常にオフとしていただきますようお願いいたします。

次に、オンラインで出席いただいている委員の皆様の御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き、発言を希望される場合は、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、マイクをオンにさせていただき、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ありましたら、マイクをオンにした上で御発言をお願いいたします。

また、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、久保委員に代わっ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いただいております。

【理事】 よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは、委員の出席状況を御報告申し上げますと、本日は、委員15名中12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名に達しているということを御報告申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。以降の進行は、分科会長にお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきたいと思います。

本日は、審議事項2件、報告事項6件を予定しております。

まず、「令和4年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について」の審議です。事務局より説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。私より、令和4年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について御説明をさせていただきます。

資料1でございますけれども、本件は、港湾整備促進法におきまして、国土交通大臣は特定港湾施設整備事業について、会計年度ごとに交通政策審議会の議を経てその基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならないとされておりまして、この規定に基づき、本日、港湾分科会にて審議をいただくものでございます。

資料1がその基本計画の案でございますまして、1枚開いていただきますと、施設ごとに数量、事業費、港名といったものが取りまとめられております。本基本計画案の概要につきましては、その次の資料の参考資料1-1、パワーポイントで説明をさせていただきます。

1ページをお開きください。まず、港湾整備の枠組みと概要について説明をいたします。港湾整備は、国土交通大臣が定める基本方針に適合した港湾計画に基づいて実施されます。左側の青線の囲いは、港湾法に基づき実施される港湾整備事業でございます。岸壁や防波堤など国費の充当で行われる事業で、国や港湾管理者が実施をいたします。

一方、右側の赤い囲いが、本日審議いただきます特定港湾施設整備事業でございます。港湾管理者が起債事業として自ら資金を調達して実施する事業になります。この事業は、埠頭用地や荷役機械など、収益が見込まれる事業でありますので国費の充当は行われませんが、港湾管理者にとりまして大規模な事業となりますことから、国による資金の融通、あっせんを行っております。

2ページをお開きください。特定港湾施設整備事業で実施する事業は、赤で着色しました港湾機能施設整備事業と青で着色しました臨海部土地造成事業に分かれています。赤の施設は使用料収入で償還、青の施設は造成した土地の売却収益で償還を行う施設となっております。これらの施設が公共事業で整備を行った岸壁などと一体的に整備・利用されることによりまして、港湾の一体的な機能が確保されるものでございます。

3ページをお開きください。本事業の対象となる港湾は、全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び政令で定められた地方港湾の計206港でございます。本事業の対象となる主な施設と事業内容、港湾整備促進法の記載箇所は表のとおりでございます。

4ページをお開きください。基本計画の作成と資金の融通等の手続について説明します。まず、①で、港湾管理者から事業に関する資料の提出をいただきまして、国交省が、②特定港湾施設整備事業基本計画を作成いたします。作成した基本計画の案について、本日分科会にお諮りをし、その後、内閣の承認をいただいた上で、財務省、総務省に対しまして基本計画を提示し、対象事業について資金の融通・あっせんを行います。また、政府は基本計画に基づき、財政融資資金を融通するよう努めなければならないとされております。

5 ページをお開きください。基本計画を取りまとめるに当たりまして、個々の事業について、記載のとおり要件の確認を行っております。具体的には、①港湾整備促進法に定められた対象工事であること、②各港の港湾計画と整合した事業であること、③岸壁などの港湾整備事業の実施と整合した事業であること、④事業実施に向けた調整が整っている事業であること、こういったことを確認いたします。なお、個々の事業に関する確認結果につきましては、その次の資料の参考資料1-2に取りまとめております。

6 ページをお開きください。令和4年度の基本計画（案）では、表に示すように全国72港において835億円の事業が計画されています。

7 ページをお開きください。事業費の最近の推移について取りまとめたものでございます。特定港湾施設整備事業費の総計についての推移は、右上のグラフのとおりとなっております。近年、横ばいから微増ということで、上の黒の港湾整備事業費とおおむね連動したような形で推移をしているというふうに考えております。

8 ページをお開きください。ここからは、具体的な施設ごとに代表的な事例を1つずつ紹介したいと思います。まず、沖縄県の石垣港におけます上屋の建て替えの事例です。ここは老朽化した上屋、それから港湾ターミナルを撤去しまして、新たな上屋を整備するという事業になります。

9 ページをお開きください。上屋の建て替えによりまして施設が更新され、安全かつ効率的な荷さばきが可能となります。また、上屋の増設によりまして、増加傾向にあります貨物量への対応といったものも可能になります。

10 ページでございます。こちらは岡山県の水島港におきまして、穀物輸送岸壁におけます荷役機械、ベルトコンベヤーの延伸を行う事例でございます。

11 ページをお開きください。ここは既存の穀物取扱い岸壁を135メートル延伸するとともに、水深を12メートルから14メートルへ増深する、そういった事業と併せまして、穀物を貯蔵施設へ運搬するベルトコンベヤーの延伸を行うというものです。岸壁の延伸と併せましてベルトコンベヤーが延伸されますので、アンローダーの可動範囲が広がり、効率的な海上輸送と荷役が可能となります。また、2,000トンと7万トンの船舶が同時に満載で接岸可能となるということで、港湾機能の強化が図られるというものであります。

次に、12 ページでございます。こちらは四日市港におけます新たな埠頭用地を整備する事例です。

13 ページをお開きください。北埠頭におけます既存のコンテナターミナルに隣接して

新たに整備されます水深14メートルのW81岸壁と併せまして、背後の埠頭用地約12ヘクタールの整備を行うものです。本事業の実施によりまして、北埠頭と南埠頭で分断されていたコンテナターミナルが北埠頭へ集約され、ターミナルの規模拡大により荷役効率の向上が図られます。また、コンテナターミナル移転後の南埠頭では、完成自動車輸送のための用地が確保されまして、各埠頭の効率的な利用が可能となります。

14ページでございます。福岡県の苅田港におけます臨海部土地造成事業の事例です。ここは高速道路のインターチェンジや空港に隣接し、各種の輸送網との結節が容易な新松山地区におきまして、大規模な埋立てにより新たな港の拠点づくりを進めているというものでございます。

15ページでございます。この新松山地区は、-5.5から-7.5メートル、また-13メートルの岸壁が計7バース整備・供用されておりまして、港湾整備と一体となった用地造成が進められております。平成27年4月に分譲を開始した陸側の区画におきましては、令和2年3月までに約36ヘクタールの分譲を完了しておりまして、右手側にはバイオマス発電事業者3社が立地しまして、岸壁との近接性を生かした事業というものを始めております。本年4月には新たに約30ヘクタールの分譲を開始しました。また、さらに沖合の用地約30ヘクタールの造成も進められています。立地企業による設備投資や雇用創出など地域経済に利益がもたらされるとともに、新たな物流拠点の形成により港の活性化が図られているというものでございます。

最後の資料、参考資料1-2ということでございますが、こちらは、基本計画(案)の個別の事業内容について詳細を記載してございます。1ページが上屋というものでございまして、先ほど御説明しました石垣港をはじめ、全国37棟、約26億円の事業を計画してございます。

また、次の2ページは荷役機械でございまして、こちらは御紹介しました水島港をはじめ、全国で40基、約99億円の事業を計画してございます。

3ページから6ページが埠頭用地になりまして、御紹介しました四日市港をはじめ、全国で152.5ヘクタール、約392億円の事業を計画しております。

最後、7ページから8ページにおきましては、港湾関連用地等及び工業用地につきまして、御紹介しました苅田港をはじめ、全国で81.3ヘクタール、約318億円の事業を計画しております。

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令和4年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきまして、御質問がございましたら、御発言をよろしくお願いたします。いかがですか。

【理事】 この港湾の上屋等整備をする機能施設整備事業に関してですが、上屋で作業をする例えば港湾運送事業者の職場環境の整備もE S G、S D G sの観点で重要かと思ます。今御説明いただいた資料の中で、9ページに、石垣港の上屋の事例があり、鉄筋の腐食が生じている上屋を安全な作業環境のものにする整備を行うものです。その際、S D G sの観点から、例えば冷房とか、職場環境に配慮した機器整備を時代の動きに合わせて事業に盛り込んでいく必要があるのではないかと思います。そういったS D G sの取組を踏まえた整備が可能かどうかについて教えていただけたらと思ます。

【産業港湾課長】 時代とともにそういったニーズがどんどん変わってくるものと思っておりますので、それについては、港湾管理者が整備をする際に、地元の様々な方の意見を聞きながら整備をするということになるかと思ます。今おっしゃられた、地元からそういったS D G sというようなニーズが上がってくるのであれば、地元も考えていく必要があると思っております。

【分科会長】 そのほかによろしゅうございますか。

特にございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思ます。

答申。「令和4年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）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】 ありがとうございます。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、次に、「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について」の審議に移ります。事務局の説明をお願いします。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課長でございます。よろしくお願いたします。

それでは、大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について御説明させていただきます。この大阪湾圏域広域処理場整備基本計画といえますのは、大阪湾広域臨海環境整備センターという法人が、近畿地方で発生する廃棄物の最終処分をするための処分場を海面に確保し、廃棄物で埋め立てられた土地を活用して港湾機能の整備を図ることを目的とし、その処分場に関する基本的な事項を定めたものでございます。これは広域臨海環境整備

センター法というものに基づく法定計画となっております。

最初に、この法人の概要につきまして、お手元のパンフレットで御説明をさせていただきます。表紙をめくっていただきまして、1 ページ目を御覧ください。真ん中下のほうにセンターの概要を示してございますが、このセンターは、大阪湾における廃棄物等の最終処分場の建設や維持管理、廃棄物等の埋立てに関する業務を行うために、近畿地方の2府4県168市町村、4港湾管理者が共同で出資しまして1982年に設立された法人でございます。

このセンターは、基本計画に基づきまして、港湾管理者及び地方公共団体等からの委託を受けて廃棄物の最終処分場を整備し、排出者からの委託を受けて廃棄物を処分場に埋め立てます。埋め立てられた造成地は、港湾施設用地等として活用するために港湾管理者に引き渡されます。この事業におきまして、処分場への廃棄物等の埋立てにつきましては、あらかじめ基本計画で定められた受入対象区域に該当する自治体から受け入れることになってございます。

受入対象区域につきましては、パンフレットを1枚めくっていただきまして、3ページ目に図化してございます。現在、受入対象区域として定められておりますのは2府4県168市町村、こちらの図の色で塗られたところになってございます。これらの区域が基本計画で定められているところでございます。

次に、パワーポイントの「変更について」という資料、こちらに沿って御説明させていただきます。めくっていただきまして、1ページ目でございます。センター法におきまして、基本計画の変更につきましては、これを認可するに当たりまして、交通政策審議会の意見を聴くこととなっておりますので、本日、委員の皆様にお諮りするものでございます。

今回の基本計画の変更内容でございますが、この受入対象区域につきまして、左下の図の赤色で塗ったところでございますが、奈良県の山添村、こちらを新たに追加するものでございます。

めくっていただきまして、2ページ目を御覧ください。山添村のほうから、自前の処分場の逼迫に伴いまして、センターでの海面処分につきまして要望がございました。この要望を受けまして、令和3年10月に、環境省によりまして山添村が広域対象区域に指定されてございます。センターにおける受入対象区域は基本計画の記載事項でございますので、今回のセンター法に基づく基本計画の変更認可の手続が必要となっているものでございます。

右下のほうにセンター法に定める認可基準を載せてございます。上から1号基準につきましての適合状況でございますが、山添村は約3,000人の規模の村でありまして、最終

処分量は年間約100トン程度となっております。これはセンターの年間計画受入量の約0.02%程度でございます。毎年の受入実績につきましては、計画受入量よりも数%程度余裕がございますので、この山添村の追加によって処分場の計画受入量が不足することはないというふうに考えております。

次に、2つ目の2号基準への適合状況でございますが、これまでも山添村の廃棄物は、天理市に焼却処分を委託し、天理市内の焼却施設で焼却されてございます。広域処分場におきましてこの山添村の廃棄物を受け入れることとなった場合も、既に天理市は受入対象区域になってございますので、こちらと一緒に受け入れることで円滑かつ能率的な搬入、海面埋立てが行われるものと考えられます。

以上のとおり、今回の計画変更は認可基準に適合していると考えられますので、この山添村の追加は妥当だというふうに考えております。

御説明は以上です。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ただいま説明のありました大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更につきまして、御質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。いかがですか。よろしいですか。

特に御質問、御意見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。「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更については、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】 ありがとうございます。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。

次の議題に移りたいと思います。報告事項の「港湾計画業務改善に向けた取組について」、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。港湾計画業務改善に向けた取組についてということで御説明させていただきます。資料の1ページを御覧ください。

港湾計画業務改善検討会の立ち上げということですが、まず、背景につきまして御説明いたします。御案内のとおり、国際戦略港湾、国際拠点港湾、それから重要港湾の港湾管理者は、港湾法に基づき港湾計画を策定しております。一方で、港湾計画の業務の実施に関しましては、各港湾管理者内での人事異動などによって港湾計画業務の担当者が順次変わっていくということでございまして、業務ノウハウの継承などの技術力の維持が難しい

という点や、港湾計画の策定に当たりましては、貨物量推計、航行安全、環境影響など様々な検討項目があるということで、やはりその検討に必要な予算を確保することも厳しいと、そういった点が課題として考えられているところでございます。こういった課題に対する改善策を検討することにより、港湾管理者の皆様が効率的かつ効果的に港湾計画を策定できる環境を構築していくことが必要であると考えております。

このような背景から、このたび、港湾管理者と国土交通省との間で港湾計画業務改善検討会を立ち上げ、先週22日に第1回の検討会を開催したところでございます。この検討会では、港湾計画に関する課題等を港湾管理者から直接お伺いして整理していきたい。それから、改善策について意見交換を行うことで今年度中に取りまとめを行っていききたいと考えているところでございます。

資料2ページを御覧ください。検討会の構成員の皆様でございます。構成員の皆様につきましては、各地方ブロックからそれぞれ1者の港湾管理者の方に御参加いただきまして、港湾局からは計画課が参加するという形としております。また、オブザーバーといたしまして、各地方整備局、それから国土技術政策総合研究所から参加をしていただいております。

なお、資料の下の米印部分に少し記載してはいますが、検討会の下に担当課長級で構成する幹事会を置きまして、そちらのほうでより実務的な検討を行っていききたいと考えているところでございます。

続きまして、資料3ページを御覧ください。今回予定している検討スケジュールでございます。先週22日に第1回検討会を開催いたしました。一番下の欄に少し記載してはいますが、今後の取組といたしまして、7月にアンケートを実施していきたいと考えております。このアンケートに関しましては、今回、港湾管理者様10者に御参加いただいておりますけれども、その港湾管理者の皆さんも含めて、全国の港湾管理者の方を対象にしてアンケートを実施していきたいということでございます。こういったアンケートを通じて幅広く課題の把握を行っていききたいと考えております。その後、9月、それから12月に幹事会、検討会を開催いたしまして、今年度中に改善策を取りまとめたいと考えているところでございます。

4ページ目を御覧ください。アンケートの実施内容についてでございます。4つ目の丸に主な調査項目を記載してございます。今回想定している調査項目ですけれども、まず、港湾計画の策定業務に関する課題、それから改善に向けた提案、こちらをしっかりと伺いしていきたいと考えております。

また、あわせて、3ポツ目ですけれども、課題解決に向けた港湾管理者の取組ということをごさいます、既に港湾管理者の皆様の中でも、いろいろな工夫をされている部分があると思いますので、そういった部分も併せてお伺いいたしまして、今後の検討の参考にしていきたくて考えているところをごさいます。港湾局としては、こういったアンケート、それからこの検討会での議論を通じまして、よりよい港湾計画業務の在り方を検討していきたくて考えております。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容について、御質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございます。こうした課題を解決しようという取組は大事だと思いますが、2年ぐらいで異動するというのは、別に今に始まった話ではなく、随分以前からそうだったはずで。なぜこの課題を改めてアンケート調査しようと思われたのか。もう少し具体的な課題があれば、詳しいところを教えていただくとありがたいです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。課題はかねてからあったというのは御指摘のとおりでございまして、それに対するこういった具体的な取組がなされていなかったというところが一つ、積み重ねとしてあったと思います。

それから、これはきっかけと申し上げていいのかわかりませんが、昨年、全国知事会という知事の皆様が集まる会がありまして、その中でも、港湾計画に限らず、いろいろな中央がつくる計画に関しての課題などが調査されて、その報告書の中でも、港湾計画については費用がかかるとか、そういった業務の負荷がかかっているというようなことも報告されているところがありまして、そういった部分を我々としてもしっかりと受け止めながら、今年度になってしまいましたけれども、こういった検討会を立ち上げて検討を始めていきたくて考えているということをごさいます。

【委員】 分かりました。漫然と調査しても明確に課題が浮かび上がってこない可能性もあるので、できればインタビューなどによって、具体的にどういう課題が現場で起こっているかを効率的に把握するとよいのではないかと思います。

【港湾計画審査官】 分かりました。

【分科会長】 そのほか、よろしいですか。

【委員】 港湾管理者殿と国土交通省港湾局殿とが密接な施策のすり合わせ及び現場の課題を洗い出されるということは非常に有意義なことだと存じます。特にCNP等新しい

動きがある中で、個々の現場での進捗はばらつきがある、あるいは成功事例を横展開する紹介の場としても非常にいいことかと思えます。これで取りまとめされた結果、対外的に公表できるもの等がございましたら、発信いただくとともに、この検討会にもフィードバックいただけると、委員の皆様方からのまた新たな視点の御指摘等をいただけるかと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

以上です。

【港湾計画審査官】　かしこまりました。最終的な取りまとめの発表、それから途中段階でもお諮りすべきことがございましたら、ぜひ御意見をいただきながら進めていきたいと思えますので、またいろいろ御指摘等をいただければと思えます。ぜひよろしくお願ひいたします。

【委員】　今、委員がおっしゃったこととちょっと似たコメントになり恐縮ですが、発言させていただきます。このアンケートの目的についてです。1 ページ目を拝見すると、技術力維持や、予算確保が厳しいので効率的かつ効果的に港湾計画を策定するという点に言及しておられます。先ほど委員がおっしゃったCNPもそうですし、洋上風力もそうですけれども、現在の港湾のあり方については新たな課題がたくさんあると思えます。そういった新たな課題について、どのような取組をしていくかを考えるための素材になるような内容のアンケートにさせていただきたいと思えます。そして、その結果が新たな港湾の機能も考慮に入れて、日本全体として戦略的に港湾の整備が進められるような、そういう内容にいただけると大変よいのではないかと思えます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】　委員、お願ひします。

【委員】　すみません、ありがとうございます。今回せつかくアンケート等を取られて課題を浮き彫りにされたときに、解決策をどうやって示していくのかと。結構短期間で課題の集約というところまで行くと思うんですけども、そのときにやはりDXを絡めていただいて、知見を蓄積していただいて、二度手間にもならないように、それを見れば港湾計画が非常に立てやすくなるような業務フローのようなものをしっかりいろんな県の方たちが利用できるような形で示していただくと、こちら側も楽になるし、あちら側も非常に楽になるし、技術的な要素も落ちないし、漏れもダブリもないような、そういった仕組みを一つ一つ積み上げていく中においてとてもいい例になると思えますので、ここをしっかりと検討していただくことで、ほかにも波及させていただくようないい事例としてぜひ構築していただけたらと思えました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。委員の皆さんから、この検討会の重要性を改めて御指摘いただけたと思います。

【理事】 この前の港湾分科会で、以前、沖縄の中城湾港の改訂案件が審議されました。そのときに那覇港との関連が大きな課題として審議されました。那覇港がすごく混雑している中で中城湾港がどういう役割を担うのかなど、1つの港にとどまらずないエリアとしての港湾間の機能分担の考え方とか、そういったところが今後非常に大事になってくると思います。他にも高松港と坂出港と一緒に港湾の役割分担を検討しているというようなこともありますので、広域的な観点ということもぜひ考えていただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。以前の港湾分科会においても港湾計画のフォローアップの重要性について議論してまいりました。、図らずも、その方向性に関して1つのご提案を頂きました。引き続き検討を進めていきたいと思います。

委員、お願いします。

【委員】 知事会のお話があったというので少し見せてもらっていました。結局、費用が随分かかっているという、そこについての御意見だと思うんですね。そういう意味で言うと、共通化できるような調査とか、あるいは国のほうで持っておられるデータの共有化とか、先ほど御意見のあったような話で、できるだけ効率化できるような知識ベースでの情報のシェアというか、そういったものをお考えいただけるような落としどころみたいなところを御準備いただいて、多分、国のほうとしましても予算化されなきゃいけないと思うんですが、少しそういうような話をしていくといいかなと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【港湾計画審査官】 大変多岐にわたる御意見、ありがとうございます。しっかりと港湾管理者の方からの御意見を伺いながら、より具体的な改善につながるアウトプットをしっかりと我々としても検討していきたいと思っております。また、広域的な視点というお話もありましたので、そういったところもどういった形で対応していけるのか、そういった点についても今後、いろいろ検討していきたいと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、時間になっておりますので、次の議題に移りたいと思います。

報告事項の「洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況」について、事務局から説明をお願いいたします。

【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。それでは、資料4、洋上風力発電の導入促進に向けた最新の状況を御説明させていただきます。

1ページめくっていただきまして、2ページを見ていただければと思います。前回、3月に御説明をさせていただきました以降の主な動きを時系列で書かせていただいております。

1番目、基地港湾に関してでございますけれども、将来的に基地港湾の指定見込みのある港湾（埠頭）に係る港湾管理者への意向確認の調査を5月13日まで実施しております。

次、3月18日でございますけれども、公募しております秋田県八峰町及び能代市沖につきまして、スケジュールの見直しを公表したということでございます。その関連でございます、洋上風力促進小委員会を3月22日、5月23日、5月30日、6月23日ということで、見直しについて4回検討しております。

あと、4月26日でございますけれども、昨年6月11日に初めて事業者を選定しました長崎県五島市沖におきまして、公募占用計画の認定を初めて行いましたということ。あと、新たな促進区域の指定に向けた動きといたしまして、5月31日と6月20日でございますけれども、有望な区域であるこの2つの海域におきまして、地元協議会の意見が取りまとまったということでございます。

次のページ以降で詳細に説明させていただきます。まず、3ページでございます。いつも御説明させていただいております促進区域の位置図でございます。変わったところがございますけれども、真ん中の有望な区域、男鹿、潟上と村上、胎内、西海の島につきまして、それぞれ地元の協議会が1回または2回開催されているというところでございます。

次、4ページを御覧いただければと思います。こちらは五島市におきます公募占用計画の認定ということでございまして、4月26日に初めて認定をいたしました。内容といたしましては浮体式でございます。2.1メガ基を8基置くということでございまして、9月1日から工事を始めまして、2024年の1月1日から運転を開始するというところを聞いています。

次、5ページでございます。先ほどもお話ししましたけれども、評価の基準について見直しをするということでございまして、この港湾分科会の下部組織であります洋上風力促進委員会を実施しているということでございまして、これまで4回開催いたしまして、考え方を検討していただいております。6月23日に行いましたところで、座長と委員長の一任を

いただいたということですので、今後、パブリックコメント等をしていきたいというふうに考えています。

どのような見直しをしたのかというのは6ページでございまして、前回までの公募と基本的に大筋の変更はしないということを考えておりますが、大きく変更したものといたしまして、1つ目といたしまして、早期の運転開始を高く評価していくと。

2つ目は、事業実現性点、120点・120点で下に図がありますけど、右側の120点が必ず最高得点者が満点になるように見直しをするということです。

3点目でございますけども、落札制限をかけるということございまして、前回、3つ総取りの結果になっておりますけれども、落札制限を設定していきたいということでございます。

今後でございますけれども、「一般海域における占用公募制度の運用指針」についてパブリックコメントを実施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。

次、7ページでございます。基地港湾の内容でございます。前回も御説明させていただきました。前回からの変更点といたしましては、3月11日に港湾管理者に対しまして意向確認を開始して、5月13日に意向が出されたところでございます。現在、事務局におきまして内容を精査しておりまして、一度、洋上風力促進小委員会のほうで審議をしていただいた上で、7月から8月頃に、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。

次、8ページをお願いいたします。今後の促進区域の指定に向けた流れを書かせていただいております。一番下の枠囲みの中に書かせていただいております長崎県と新潟県の区域につきましては、先ほど御説明しましたとおり、地元の協議会が取りまとまりました。今後、関係省庁協議などを経まして、促進区域に指定していくことを予定しております。まだほかにも有望な区域の中で進んでいるものがありますので、間に合いましたら、一緒に促進区域に指定する手続きをしていきたいと考えているところでございます。

次、9ページでございます。秋田港、能代港、これまでも何度も御説明させていただいております港湾区域内の中で一番早いプロジェクトでございます。今年、夏の運転の開始を予定して準備を進めているというところでございます。

10ページを見ていただきますと、工事の進捗状況の写真を載せさせていただいております。今、現場に行きますと、右側2つの写真のように、黄色いトランジションピースが海面に出ているというところでございます。

あと、左下でございますけれども、基地港湾のところにプレアッセンブリしたタワーが今16本立っている状況でございます、その前にSEP船が来ているということでございます。今、タワー、ナセル、ブレードの積み込みをしているところでございまして、あした出港して、7月1日から能代港の据付けを開始すると聞いているところでございます。

最後、11ページでございます。港湾区域内の石狩湾新港におけるプロジェクトでございます、こちらにつきましても、5月から洋上の工事に着手をしたということでございまして、来年度中には運転開始を見込んでいるという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】 ただいま説明のありました内容について、御質問等ございましたら発言をお願いいたします。いかがですか。

【委員】 洋上風力発電の推進は、我が国が目指す2050年カーボンニュートラルに不可欠ということで大変重要だと認識しております。洋上風力発電は、建設、設置、機械製造、入手、発電、送電、海上輸送など、多分野に幅広くまたがる事業を統括的に行うものであります。我が国海運界としましては、洋上風力発電で先行する欧州などで支援活動等の経験を有する会社もございまして、さらに2050年カーボンニュートラルに挑戦する中、船舶の推進力として風力利用を研究する会社もございまして。こういった中、最優先課題である安全に関しても、設置海域の航行など経験を有しておりますので、我々もこの洋上風力発電に貢献していきたいと考えています。

そういうような幅広い分野にまたがるということで、我が国に現在、幅広い分野の知見を有した人材が十分集まっているというわけではございません。また、この洋上風力発電設備の設置に伴う航行上の影響でありますとか、管理上の問題であるとか、まだまだ未知の分野がございまして、そういったような知見をどのように集約していくのか。そういう御計画があれば、その辺をお伺いしたいということと、それから、拠点整備の対象となる港に対して、具体的な支援措置というのほどのようなことをお考えなのか御教示いただければと思います。

以上です。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。2点いただきました。

1点目の人材をどのようにしていくのか、知見をどうやって集約していくのかという点でございます。こちらにつきましては、経済産業省と協力しまして、いろいろな業務を出している中で、何が足りないのか何が必要なのかというのを調整させていただいているとと

もに、風力の団体ということで日本風力発電協会というところがございます。そちらとも協力をして、どのような人材が足りないのか、必要なのかというのを今洗い出しているところでございます。そうした中で、足りないものについてどうしていけばいいのかというのを関係省庁の中で協力してやっていきたいと考えているところでございます。

2点目の御質問にありました拠点整備、基地港湾の整備でございますけれども、こちらにつきましては、既存のスキームでございます直轄事業で整備をしていくということを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。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。今、お話に出ました基地港湾ですけれども、それぞれの地方でやっていただく地域的な取組も必要かと思っておりますけれども、今、直轄事業とおっしゃったように、日本全体を見て、基地港湾がどの範囲の地域をどのようにカバーし、それぞれの地域間でどう連携を取るかということを考えていく必要があるかと思っております。今はまだ、洋上風力発電施設は沿岸に近いところにしか設置されていないと思っておりますけれども、これから先、沖合に施設が出ていくとすれば、ますます基地港湾がどのように連携して効率的な洋上風力発電を実現するかが大事になっていくかと思っております。この点も御検討いただければと思っております。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。重要な視点だと思っております。我々港湾局といたしましても、昨年度でございますが、2050年カーボンニュートラルに向けた基地港湾の在り方に関する検討会を実施しておりますが、先生には参加していただいております。そうした中で、将来的に必要となる港湾はどのようなものかというのを整理させていただきまして、その結果を受けまして、まずは着床式に必要となります基地港湾を1つずつ選んでいかなければいけないということで、まず各港湾管理者に対しまして、指定見込みのある港湾（埠頭）の意向確認をしているというところでございます。

先生の御指摘でありますさらに沖合の、例えば浮体式についてどのように対応していくのかということにつきましても、一定程度は先ほどお話ししました基地港湾の在り方検討会で検討しているというところでございますけれども、洋上風車の世界は極めて進歩が早いということでございますので、そのような動向を見つつ、また必要がありましたら改めて追加の調査等を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。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。時間が押していますので、次

の議題に移りたいと思います。

次は、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、説明をお願いします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。よろしくお願いいたします。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、アップデートの状況を御報告したいと思います。

最初のページ、1ページ目でございます。港湾への軽石漂着の状況でございます。6月21日時点で、港湾法上の港湾でございますが、合計で92港で軽石の漂流・漂着を確認しております。最近は新たな漂着というのは見られなくなっていたのですが、6月15日に三重県の尾鷲港で漂着が確認されております。国土交通省では、TEC-FORCEの派遣を行うなど各種支援を行って来ました。そのうち沖縄県の運天港での取組につきまして、3月の港湾分科会からアップデートがございますので、次のスライドで紹介したいと思います。

2ページ目でございます。運天港における軽石除去についてでございます。港湾管理者の沖縄県からの要請を受けまして、今年の12月10日から、港湾法第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実施し、軽石の除去作業を海上から実施し、支援をしてまいりました。6月9日をもちまして、国による一部管理を終了したところでございます。

スライド右側の写真、上が1月8日時点の状況でしたが、下が6月5日時点で、御覧いただきますとかなりきれいになっていることが見てとれるかと思えます。これまでに国と県合わせまして約6万3,000立米の軽石を回収し、主な航路・泊地に影響を与える軽石はおおむね除去しております。局所的に軽石が残存してございますが、災害復旧事業として、県が陸上からの除去作業を継続中でございます。

次のページをお願いします。3ページでございます。軽石の埋立て処分についてでございますが、運天港で国が除去しました軽石は、現在、沖縄県中部、東海岸側の、運天港から少し南にございます中城湾港に仮置きをしております。この中城湾港の泡瀬地区の直轄土砂処分場に埋立て処分を行う予定としております。

4月11日には、内閣府の沖縄総合事務局より沖縄県に対して、公有水面埋立法に基づく変更承認申請を提出済みでございます。なお、埋立てに当たっては、中城湾港の泊地整備に伴って発生する浚渫土砂と軽石を混合して処分することにしておりまして、その技術的検討を行うための浚渫土砂と軽石の混合材の強度試験の実施に加え、有識者を構成員とする

技術検討委員会を設置し、除去した軽石の埋立て処分手順を3月23日に取りまとめて公表したところでございます。

4ページ目をお願いします。最後に、今後に備えての取組等を御説明いたします。今後、同種の事案が発生した場合に備え、災害対策基本法に基づく政府全体の防災基本計画に航路の障害物除去等に関する記述が追加されております。これらを踏まえ、国土交通省防災業務計画にも同様の記載内容を追加したところでございます。国土交通省としては、こういった同種の事案が発生した際に早急に対処できるよう、随時、港湾管理者や港湾関係者が参加する各種会議で知見の共有を図ってまいりたいと考えております。

以上で御説明を終了いたします。

【分科会長】 ただいまの報告について、何か御質問ございますか。よろしゅうございますか。

それでは、次の議題に移りたいと思います。報告事項の「福島県沖を震源とする地震における港湾分野の対応」について、説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 引き続きまして、福島県沖を震源とする地震に関しての御説明をいたします。1ページ目をお願いいたします。

今年の3月16日、マグニチュード7.4、最大震度が6強の福島県沖を震源とする地震が発生いたしました。港湾について言いますと、国際拠点港湾の仙台塩釜港、あるいは重要港湾相馬港、そして地方港湾5港で被害が発生いたしました。中でも、相馬港で被害が大きく、現在も荷役ができない、あるいは重量物の荷役に制約があるという岸壁が存在している状況でございます。その他の港は、被害はございましたが相馬港ほどではなく、現在は利用可能となっております。

次のページをお願いいたします。2ページ目でございますが、目立った被害のございました仙台塩釜港の石巻港区と、先ほど御紹介いたしました相馬港について状況を説明いたします。

まず、仙台塩釜港の石巻港区の被災概要でございます。写真にございますように、複数の施設におきまして、岸壁の背後の沈下・亀裂等が発生いたしました。そして、石巻のメインバースであります雲雀野地区の中央岸壁で当初使用が制限されましたが、応急復旧工事を進め、発災から5日後の3月21日までに応急復旧工事が完了いたしまして、その翌日、22日には原木運搬船が接岸して荷役が再開されております。その後、本格復旧工事も開始し、今月6月20日に中央岸壁の一部区間では工事が完了済みとなっております。

次のページをお願いいたします。相馬港では、今回の地震の最大震度である6強を観測しております。スライド右の中段に最大加速度のほかの地震との比較を載せております。相馬港では、今回の地震で最大加速度6.57 g/aを観測しておりますが、実は東日本大震災での最大加速度は3.82 g/aであったと推計されております。また、昨年2月に福島県沖の地震があり、相馬港で震度6を経験しておりますが、そのときの最大加速度は3.66 g/aでした。あくまで瞬間的な加速度という点でございますが、実は今回のg/aのほうが東日本大震災よりも大きいものでございました。

こうした中で、相馬港では、公共岸壁15バースございますが、これらが岸壁の海側への変位等が生じ、岸壁背後に段差あるいは傾斜などの被害が発生しております。なお、地震発生直後では、耐震強化岸壁を含む4バースのみが使用可能という状況でございました。その後、港湾管理者の福島県と国が連携して応急復旧工事を進め、3月末までには9バースが利用可能となり、4月19日にはもう1バースが利用可能となっております。これまでに耐震強化岸壁などを活用しつつ、順次、復旧資材の荷役や物流活動の再開をしているところでございます。

次のページ、4ページ目をお願いいたします。相馬港の本格復旧についてでございます。相馬港の本格復旧を早期に実現するため、4月に国、県、研究所などで構成される検討会を設置し、今月6月3日に復旧方針を取りまとめて公表いたしました。その復旧方針の概要でございますが、3点でございます。

1点目は、おおむね2年以内の復旧完了を目指すというものです。耐震強化岸壁などの一部の岸壁は、1年以内の復旧完了を目標としてございます。

そして、2点目でございますが、供用させながらの施工など、港湾利用への影響に最大限配慮するというものでございます。

そして、3点目でございますが、被災した施設の被災メカニズムや被災の程度を踏まえ、昨年及び今年の同等の地震に対して、再度災害防止の観点も考慮の上、現地に適合し、かつ経済的な復旧断面とするというものでございます。緊急物資等の受入れを行う耐震強化岸壁では被災直後から機能したところでございますが、今回、岸壁背後の埠頭用地で液状化が発生したことを踏まえまして、液状化対策も実施する予定でございます。

以上で説明は終わります。

【分科会長】 ただいまの報告について、御質問等がございましたらお願いします。いかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。相馬港の件で質問です。耐震強化岸壁自体はうまく機能したけれども、その背後で少し段差が生じたと、こういう理解でよろしいですか。

【海岸・防災課長】 はい、そうです。耐震強化岸壁のケーソン自体に水平方向に80センチ程度の変位が生じましたが、その結果、背後の岩ズリが揺すられて沈下し、ケーソンの上部とその背後に段差が発生しました。さらに、その背後の荷さばき地において、液状化が発生したという状況でございます。

【委員】 なるほど。これは重要な教訓を含んでいるのではないかという気がしました。これまで多くの港で耐震強化岸壁の整備が進められてきたところですが、実はその背後の部分が機能しなければ、結局、荷役はできない。今後は、背後の部分も含めた耐震強化をするように対応を変えたほうがいい、という理解でよろしいですか。

【海岸・防災課長】 御指摘のとおりだとは考えております。それを踏まえて、ケーソン自体の水平変位が今回、設計どおりの、想定範囲内だったのですぐに使える状況でございましたが、今回の復旧に当たっては、背後の埋立て材をこれまでどおりの岩ズリではなく、上部の個所はより軽い軽量材を使用することによって、水平変位の発生をこれまでよりも抑える取組をしています。また、県の事業で液状化対策を実施してもらうことで、そういった対応を復旧方針に盛り込んでいるところでございます。

【分科会長】 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「港湾におけるSDGsの取組について」、説明をお願いいたします。

【建設企画室長】 どうぞよろしくをお願いいたします。資料7でございます。2ページになります。

SDGsに関する取組でございますけれども、社会、経済、環境といった幅広い課題の統合的な解決を目指すというものでございます。2015年に国連で採択されて以降、企業におけるESG経営、あるいは投資、こういったものとともに、今や企業の価値向上ですとか、競争力強化のための重要なツールとなっております。

港湾政策におきましても、カーボンニュートラルポートの形成、あるいは洋上風力発電、こういったものの導入促進といったことを目指す中で、港湾関係の業界におきましても、SDGs達成に資する取組への機運が高まっているところでございます。

一方で、資料の右側のグラフにお示ししておりますが、中小企業向けのSDGsに関するアンケート調査結果に示されますように、特に中小企業においてはSDGsの認知度が低

い、また、具体的な取組方法やメリットが分からない、情報が少ない、こういった課題が指摘されているところがございます。

また、このSDGsでございますが、地方創生の観点から、各自治体においてSDGs達成に向けた取組を普及促進させるための認証制度であるとか、あるいは登録制度が創設されてございますが、全国では約50数か所程度にとどまっております。今回、港というものを対象にした制度でございます。こういった特定の分野を対象として全国共通で取り組むといったような制度が今のところないというのが課題となっております。

こうした背景を踏まえまして、今回、港をフィールドとして事業を展開する企業、団体等を対象とするみなとSDGsパートナー登録制度を創設することといたしました。これは中小企業を含めSDGsに関する取組を後押しするということにつながるよう、自社の事業活動とSDGsの関連性について、まず身近なところから気づきを促すということ。それとともに、SDGsに資する取組を見える化するということを目的としたものでございます。これによりまして、SDGsの普及促進、あるいは達成に向けた取組のさらなる推進を図りまして、ひいては我が国港湾、あるいは港湾関連産業の魅力向上、将来にわたる持続可能な発展に貢献できればというふうに考えてございます。

次の3ページ目でございます。こちらはSDGsと、企業が行うCSR、あるいはESG、これと今回の登録制度との関連性、関係性を模式的に整理をしたものでございます。左側にサステナビリティの確保というものがございますが、これが社会全体が達成しようとする目標でございます。そのために設けられたのが、いわゆるSDGs17のゴールというものでございます。こうした社会からの要請の中で、企業はその責任を果たすためにCSR経営に取り組んでいるところだと認識しております。その中で、様々なステークホルダーから評価を受けたり、あるいは投資を受けると、こういったことがございます。これらを受けるために、具体的な取組に関する情報開示が行われておるわけでございますが、これがいわゆる、ESG（環境・社会・企業統治）経営であると。企業はこのCSR、あるいはESGの取組を通じてSDGsに貢献するという関係性であるというふうに認識しております。

一番下のところに記載しておりますのが今回の登録制度でございますが、今回の登録制度を通じまして、右側に記載させていただきましたが、港湾関連企業が行っている、あるいはこれから行おうとしている様々な取組とSDGsとの関連づけを整理した上で、これを登録、公表いただくことによりまして、最終的には、港湾の持続可能な発展に寄与すると、こういったコンセプトとしてございます。

続いて4ページ目になります。制度の概要（その2）のところでございます。今回の募集の対象でございますが、港湾における様々な事業活動を行う企業、団体等でございます。重要なのは、SDG s 達成に向けた取組を実際に実践している、あるいはその意欲がある方々というふうにしてございます。

手続の流れにつきましては、登録希望者から港湾局へ申請書を提出いただき、審査をいたします。幅広く普及していくという観点から、チェックリスト形式の申請書によりまして書類作成の負担を軽減するということ。特に中小企業でも取り組みやすい仕組みを導入してございます。また、事業活動とSDG s の関係性、あるいは今後の取組に対する気づきを得られやすいように、申請の内容を工夫したいというふうを考えてございます。

評価項目でございますが、経済、環境、社会、大きく3つの分野で自己の取組を評価いただきます。各分野1つ以上、それぞれ取組があるということを要件とさせていただこうと考えております。また、最近では、SDG S ウォッシュ、いわゆる見せかけのSDG s ということも指摘されてございます。これを回避するためには、透明性と説明責任を果たすということが大変重要になってまいります。達成状況につきまして、定期的な報告及び公表を求めたいこうというふうを考えてございます。具体の頻度は、会社であれば年に一度のコーポレートレポート取りまとめですとか、あるいは事業報告というものがございまして、この頻度と同じ形で運用したいこうというふうを考えてございます。

審査を行いました後、問題なければ登録証を発行いたしまして、事業者のホームページ等で公表いただくなどPRに活用いただいて、さらに取組を推進していただきます。また、港湾局におきましても、当局ホームページにおきまして、企業、団体名やその取組内容を紹介させていただこうというふうを考えてございます。

続いて5ページ目、引き続き、制度の概要（その3）というところになります。主なメリットでございます。先ほど御説明いたしました登録証の交付ですとか、シンボルマークの使用、さらには港湾局ホームページでの事業者の取組紹介をさせていただきます。これらによりまして、副次的には事業者のイメージ向上であるとか、従業員の方々のモチベーションアップ、ステークホルダーとの連携強化など、こういった効果が期待されるのではないかとこのように考えてございます。

なお、シンボルマークでございますが、港の風景として多くの人々の印象に残り、存在感のあるガントリークレーン、それと国内外をネットワークで結ぶコンテナ船、その下に、17色に輝く穏やかな波を表現し、港で営まれる諸活動の象徴として図案化をさせていただきます。

いたものになっております。

なお、募集のスケジュールでございますが、本日の分科会の後に港湾局におきましてホームページを立ち上げまして、制度の紹介ですとか募集要項のほか、関係業界団体の方からのメッセージ、あるいは各地方整備局の取組など、コンテンツを掲載してまいりたいというふうに考えてございます。

一定の周知期間を置きまして、7月の上旬から9月の上旬にかけて、登録の希望者を募集いたしまして、最終的には9月の下旬に登録者の決定・公表、それから登録証の交付などを行う予定としてございます。SDGsが採択されたのが9月25日ということで、その前後、国連機関でSDGs週間というふうに定めてございます。世界各地で普及啓発イベントが開催されておりますので、こういった時期に合わせて公表することで、さらにプレイアップ効果を高めてまいりたいというふうに考えてございます。

参考でございますが、次の6ページになります。SDGsに関する各種制度について簡単に御紹介をさせていただきます。上の表でございますが、登録認証等の制度についてまとめています。一番上のところに、内閣府が地方創生の一環といたしまして、地方公共団体向けに登録認証等の制度を構築するためのガイドラインというのを作成しております。これに基づいて各自治体で制度が創設されておりますけれども、例えばその1つ下に、横浜市ではY-SDGsという、これは事業者の取組を3つの区分で第三者機関が認証するという制度を運用してございます。新潟県では、県内に所在する建設業を対象とした登録制度というものが設けられております。全国に自治体で約50か所の制度が創設されているという状況でございます。また、表彰制度なども、政府あるいは自治体のほうで行われているというものになっております。

続いて、7ページでございますが、先ほど御紹介いたしました、内閣府が作成いたしました地方創生SDGs登録・認証等制度ガイドライン、このガイドラインでは、3種類の制度モデルが用意されてございます。左から、宣言、登録、認証となっております。宣言は事業者様の意思表示のみで、敷居は比較的低いという制度になってございます。

登録は、事業者の取組内容ですとか、自己評価等を登録するというところでございまして、宣言よりも実効性に重きを置いた制度となっております。

認証は、金融機関からの支援等とひもづいた形で運用されてございまして、そういった関係から第三者機関がSDGsに係る取組状況をしっかりと評価し、そしてその上で認証するというものになってございます。先ほど御紹介した横浜市やさいたま市で採用されてご

ございます。

今回のみならずSDGsパートナー登録制度でございますけれども、宣言と登録を合わせたような形で、一定の実効性を担保しながらも、取り組みやすい制度を目指して創設をしているところでございます。

駆け足で恐縮でございますが、説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの報告について、御質問等がありましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。こういった登録制度ってとても大切で、気づきをもたらすという意味でも推進していただくのはとても大事だと思うんですけども、例えば登録を抹消されるようなケースはどういったものを想定されているのかとか、そういった、進めるだけではなくて、こういった場合には抹消されますよとか、そういう御案内も含めての登録制度だと思いますので、いい例をさらに奨励していくということも含めて、例えば3年後に、非常に全うできたところには何か金バッジがつくような、シンボルマークじゃないですけど、どんどんグレードアップして行って、やればやるほど非常にみなとパートナーとして褒めていただけるような、ただ単にずるずると登録していくんじゃないで、いろいろこれを基にして発展させていただきたいですし、逆に抹消されるケースもありますよということもきちんとお伝えして、健全な発展をしていただければいいかなと思いました。

以上です。

【建設企画室長】 ありがとうございます。まず、抹消の仕組みについてでございますが、もちろん反社会的な話はもとより、このSDGs、先ほども御紹介した見せかけの取組であってはならないと思っておりますので、こちらにつきましては、しっかりと年に一度取組状況を事務局のほうでチェックさせていただきます。なかなか進捗していないといってすぐさま取り消すというのではなく、できる限りキャッチボールをしながら、しっかりと定期的な評価をしていただくように心がけていきたいというふうに考えてございますし、あと、さらなるインセンティブというか、こういったものを考えていかなければならないと思っております。

まずは現状で言いますと、港湾の関連企業さんで言いますと、大きなところでは、例えば日本港運協会さんがそうだと思います。会員企業さんは1,000社以上ございますし、例えば港湾の建設関係団体も1,000社以上の会員の方々がおられます。様々なところでヒアリングをさせていただきますと、まだこれから実態上始めるというところになっており

ますので、まずは入りやすい、取り組みやすい仕組みから導入していただいた後に、非常に優れた取組に関しては何らか、その状況を見ながら、例えば表彰制度を設けるとかというふうに考えていきたいと思っております。

【理事】 御紹介をいただきましたように港運協会でも昨年の夏以降、会長のイニシアチブに基づき、SDGs、ESGの検討会をスタートさせております。その目的は、人手不足、職場環境の改善、そういったことのためには、企業自体が人を迎えらるような環境をしっかりとつくっていかないといけないということで、各企業さんが自発的な目標を設定し、それに対しやれるところからやっという事です。3回の検討会の中では、各メンバー、会員の皆さんに、何が今課題か、どういうところをやろうとしているかについてまずアンケートをしました。4つの柱、環境面、安全面、ITの活用面、こうした柱を設けて、今行っている取組、これから行うべき取組を整理しました。

現在は、まず、各企業がどのぐらいCO₂を出しているのかとの数字をしっかりとつかもうとしています。それを1つのメルクマールとして、データを持って、少しずつさらに進めていけるようにしようという取組をしております。こうした港湾運送事業者の取組をすごくエンカレッジしていただける制度だと思っております、感謝を申し上げます。

その観点で1点質問ですが、実は、港湾運送事業者の中で、国内での取組に加えて、海外、例えばレムチャバン港での運営をされている企業があります。海外港湾の場合、海外のライバル社などもSDGsにかかるいろんな取組をしています。特に海外の港湾の現場の場合には、CO₂関係の削減をより求められるようなところもございます。

そこで、海外に出ている港湾運送事業者は、自分たちの努力で緑化などSDGsの取組を自社の費用負担でいろいろ頑張っているんです。そういった海外でのいろんな取組というのも一つ参考になりますし、そういったところも、例えばこの制度の中でその対象に含めていただけるのであれば、海外に進出している、しようとしている事業者をエンカレッジすることにもつながるのかなと思います。国内での取組に加え、海外での取組、についても事業者の取組として取り上げていただけたらいいと思いました。

それから、まずは登録というところからスタートし、今後裾野を広げていく中で認証、表彰といったところにつなげていただけることは非常にありがたいことだと思っております。まずは裾野を広げるところからのスタートですが、いずれはそういった認証、表彰に発展していただけたらと思います。

以上です。

【建設企画室長】 ありがとうございます。御質問のございました海外での取組についてでございますが、これは国内外問わず、事業者さんがSDGsの取組をやっているものは全く問題ございません。こういった好事例を登録・公表いただくことが、ひいては、このみならずSDGsパートナーになられる方々のお手本になると考えてございますので、全体的なムーブメントということをつくり上げるためにも、幅広く登録いただきたいと考えてございます。ありがとうございます。

【分科会長】 オンラインのほうで、委員のほうから手が挙がっておりますが、よろしくをお願いします。

【委員】 ありがとうございます。先ほども御意見がありましたが、登録・認証の抹消というものも考えていかなければならないのかなと思います。まずは、この登録制度はSDGsの認識を高めるという意味では非常にいい取組かと思えますけれども、本来の目的は、持続可能な社会をつくるということであって、手段が目的になってしまうのではないかという感じもしないわけではありません。例えば、年1回の報告、登録をして報告をする、それが結局、本当は手段なのに目的にすり変わってしまうのではないかということで、それに対してどのように対応されるのかということを少しお話しただければと思います。

【建設企画室長】 ありがとうございます。これもなかなか難しい課題だとは思いますが。この制度を運用するに当たってですね。御指摘のとおり、今回の制度をつくるに当たりまして、より多くの方々に参加をいただきたいという中で、何らかやっばり登録いただくメリットを考えたほうがいいのかというふうに、そういったことも検討させていただきました。

例えば、ほかの自治体なんかでは採用されてございますけれども、公共調達の際の評価にしようということも1つの選択肢ではありました。そうしてしまうと、やはりまだ港の関係ではそれほどSDGsに対する取組が普及していない中ですので、そういう中に制度をつくって、それが直接そういったインセンティブみたいなものにつながってしまうと、この制度に乗っかることそのものが目的化してしまうのではないかというふうに考えましたので、まずはそういったプラスアルファの目的、インセンティブを置かないで、純粹にSDGsの取組について登録をしていただく、あるいはそれをしっかりと評価していただくことにさせていただきました。ですので、一つ一つの事業者さんとしっかりとSDGsに関する取組がなされているのかということを確認しながら、まずは運用をスタートさせていただきたいと思っております。それが何かしらのメリットを生むという、好事例とかそういったものがあれば、随時そういったものを、ホームページを通じ

まして積極的に発信していきたいというふうにも考えてございます。

【分科会長】 あと、オンラインの委員、御質問ですか。

【委員】 いえ、ただ一言、コメントを書いただけです。ジャパンアワードがあるようですので、これも総理大臣が関係されているようですから、国交大臣のほうからこういうところへ御登録されたようなものを、何かいい事例があれば、その都度報告いただけるようなことをされれば非常に励みになるのではないかなと思いましたので、ちょっとコメントだけ差し上げました。

以上です。

【建設企画室長】 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。

それでは、次の議題に移りたいと思います。報告事項の「港湾の中長期政策『PORT 2030』の進捗状況について」、説明をお願いいたします。

【企画室長】 よろしくをお願いいたします。私のほうから、資料8に基づきまして、港湾の中長期政策「PORT 2030」の進捗状況についてご報告差し上げます。

資料をお手元に取りいただきまして、2枚めくって3ページをお願いいたします。港湾の中長期政策「PORT 2030」でございますが、こちらは2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾として果たすべき役割、今後特に推進すべき港湾施策の方向性について、平成30年7月に取りまとめを行ったところでございます。

その取りまとめの過程におきましては、下の年表みたいなものにあるとおり、まず、最初にPORT 2030研究会という形で、港湾局の若手職員を中心に議論を進めさせていただき、方向性を取りまとめた上で、この交通政策審議会港湾分科会において非常に数多く回数を重ねて議論をいただいたというものでございます。

今回、PORT 2030が策定されてから4年が経過したということでございます。その間、個別施策については、先ほど幾つかの報告事項があったように、個々でご報告はさせていただいたところでございますけれども、一旦、全体としてどういう状況かということを取りまとめさせていただきまして、施策実施に当たっての優先順位や方向性の変更、あるいは新たな課題への対応ということについて整理を行いたいというものでございます。

過去に、審議会でご議論いただいたものでございますが、当時からは代わっていらっしゃる方もおられますので、簡単に概要について振り返りたいと思います。

4 ページを御覧ください。こちらはPORT 2030の構成ということで、大きな枠組みについては、国内外の社会情勢の展望ということで、社会情勢がどうなるかということ踏まえた上で、例えばインバウンド客が増加したりとか、インフラの老朽化が進んできたりとか、そういった背景を踏まえ、また港湾施策として進むべき方向としての基本的な理念として、例えば「賢く」使うなどは、施設の有効活用をしていこうといった視点を踏まえて、右下にあります8本の大きな柱に方向性をまとめたところがございます。各柱についての概要を次ページ以降で簡単に振り返りたいと思います。

5 ページを御覧ください。まず1本目の柱、グローバル海上輸送網の構築、いわゆる国際物流という観点でございます。国際物流に関しては、我が国に立地する企業の国際競争力を支える効率的で安定した貿易物流サービスを提供するという大きな目標がございますけれども、こちらに向けて、東南アジア地域等への直行サービスを強化していくということや、長距離基幹航路の維持・拡大をしていくといったことを掲げてございます。また、農産品輸出の観点についても対応していくべきだろうということを掲げているところでございます。

続いて、6 ページ、柱2でございます。こちらのほうは国内物流体系の構築ということで、主に内航フェリー／RORO船による輸送の効率化向上ということで、自動化技術等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現していこうということを打ち出しているところでございます。

続いて、7 ページでございます。柱3です。列島のクルーズアイランド化ということで、当時、クルーズ旅客に限らないところでございますが、訪日外国人旅客が非常に増えてきたという背景の中、我が国発着クルーズの増大を図っていくためのシートレドの開催であるとか、あるいは質の高い寄港地観光ルート設計とか、そういった取組をすべしということをやっています。

続いて8 ページでございます。こちらは柱4、にぎわい拠点の形成ということで、内航地区のマリーナとかみなとオアシス、あるいは未利用地などを活用しながら、港湾区域の特徴を活かした水域利用との一体、水域と陸域の一体利用という形での臨海部空間の再開発を進めていくということをもってにぎわいや潤いのあるウォーターフロント空間を提供していくことをうたっています。

続いて9 ページでございます。柱5です。新たな資源エネルギーの受入れ・供給拠点の形成ということで、資源エネルギーを安定的かつ安価に供給し、サプライチェーンの強靱化を図っていくということ、例えばバルク貨物岸壁においては、昨今、老朽化・陳腐化していく

施設が増えてくるというタイミングでもありますので、そういった更新タイミングに合わせて、輸送インフラの更新、改良、強靱化を促進していこうということをうたってごさいます。

続いて10ページでございませう。柱6になります。こちらはカーボンフリーポートというふうをうたってございませうが、温室効果ガス削減ということを世界的な目標として掲げている中で、LNG燃料船の導入であるとか、洋上風力発電の推進、荷役機械、輸送機械等の低炭素化を進める、あるいはブルーカーボン生態系の活用などを図っていこうということをうたっているところをございませう。ここの柱5、柱6が、今で言うところとカーボンニュートラルポートという形で進めさせていたでいる施策になろうかと思ひませう。

続いて柱7 ございませう。11ページです。柱7については、3つのパワーポイントに分かれて資料を用意させていただいてはいますが、まず1つ目、情報通信技術を活用したという一くくりの中で、まず、サイバーポートでございませう。全ての港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱うサイバーポートをつくっていこうということをうたってございませう。

続いて12ページです。こちらのほうは実際のターミナルの中で、AIや自動化技術を組み合わせて、世界最高水準の生産性を有して労働環境のよいコンテナターミナル、AIターミナルと我々は呼んでございませうが、こちらの形成を図っていこうというものでございませう。

続いて13ページでございませう。柱7の3つ目になります。こちらは防災関係にITを使っていこうということでございませうが、監視カメラやドローンの活用などにより、港湾施設の被災状況を早期に把握し早期に復旧できるように取り組んでいこうという考えの柱であり、その際に、設計情報なんかをあらかじめクラウド化しておいて、点検作業の迅速化であるとか利用可否状況の共有化を早期に図っていこうということをうたっているところをございませう。

柱の最後です。8になります。14ページを御覧ください。こちらのほうは、港湾におけるi-Constructionの推進ということで、整備においてITを使っていこうというところをございませう。3次元データを一貫して使用するためのBIM/CIMの導入であるとか、あるいは港湾の特徴として水中部がなかなか見えないということで、水中ソナーといったものを使った形での革新的なICTを測量や施工に導入していこうということをうたっています。また、下のほうにありますが、こういった技術なんかの海外展開を図っていこうということをうたっているところをございませう。

以上がPORT 2030の概略になりますが、その策定後、様々な社会情勢の変化が起きております。こちらを整理したのが15ページになります。何といたっても一番大きいのは新型コロナウイルス感染症拡大ということで、非常に物流面、人流面に多大な影響を与えているところがございます。物流に関しては、特にアジアと北米、特にLA港の混雑というのがコンテナ航路においては見られまして、非常に混乱しているという状況でございます。

それから、人流に関しましては、コロナの関係で当然、水際対策の強化という中で、国際クルーズに至っては運航休止している状況でございます。

また、ロシアによるウクライナ侵攻という直近の課題としては、特に資源エネルギー関係の輸送の脆弱性が露呈したというところにあります。エネルギー安全保障の観点等から、資源の調達の多角化、あるいは脱炭素の加速化が必要であるということが言われているかと思えます。

また、カーボンニュートラル社会の要請ということで、我が国においては2050年カーボンニュートラル宣言ということをしているところがございますし、デジタルトランスフォーメーションにつきましては、技術の進展に加えて、さらにコロナで非接触の取組が進む中で、社会全体でDXを進めていこうということもございまして、政府においてはデジタル庁の設置なんかのトピックもございました。

それから、働き方改革でございます。トラックドライバーの時間外労働に上限規制が適用される、いわゆる2024年問題というものがございまして、港湾運送事業の方々、あるいは建設業の方々においても働き手不足という大きな課題がより深刻化しているという状況でございます。

こういった様々な社会経済情勢の変化が、先ほど簡単に御紹介しました8つの柱にそれぞれ非常に大きく関わってきているという現状がございます。こういった中で、今の各柱の現状をそれぞれ1枚程度にまとめたものが以降のページになります。

まず、16ページ、柱1、国際物流に関してでございます。これまでの主な取組、それを踏まえた今後の課題、施策の方向性について、それぞれ一枚紙にまとめたものでございますが、国際物流に関しましては、国際コンテナ戦略港湾のさらなる強化ということで、集貨・創貨・競争力強化といった取組を推進してきてございます。例えば集貨につきましては、国際フィーダー航路の寄港便数を増やしたり、競争力強化という観点においては、水深16メートル以深の耐震強化岸壁の整備を進めてきたといったことがございまして、また、とん税・特別とん税の特例措置を設けたり、そういった取組を進めてきましたが、先ほど御紹介

させていただきましたとおり、コロナ禍における国際コンテナ物流の混乱という大きな課題が突きつけられている中で、非常に我が国の物流も影響を受けているというところでございます。こうした状況を踏まえると、経済安全保障の観点からも、国際基幹航路をしっかりと維持していかなければ、安定的な物流体系が維持できないということが明らかになってきているというところでございます。ただ一方で、やはりこういった混乱の中で、基幹航路の輸送力維持・拡大ということがなかなか難しい現状も起きているというところになっています。

施策の方向性として、集貨・創貨・競争力強化といったこれまでの観点に加えて、カーボンニュートラルポートの形成であるとか、DXの推進、それから港湾の強靱化、要は耐震化とかそういった災害に強い港湾をつくっていくという観点からもしっかりと取り組みながら、世界に選ばれる港湾の形成を目指していく必要があるというところでございます。

また、国際基幹航路やアジア航路のシャトル航路などを総合的に捉え、単に2国間のやり取りだけを意識するのではなくて、物流網全体を捉えたような形での分析をしっかりと行っていく必要があるだろうというふうに考えているところでございます。

それから17ページ、柱2でございます。国内物流体系についてでございますが、これまでの主な取組といたしましては、様々な形で各地域において、荷主さんや運送事業者さんの方々との検討会を行ってきているところでございまして、そういったことも踏まえながら、船舶の大型化に対応した岸壁の整備、臨港道路の整備などを進めてきたところでございます。

また、新しい取組としては、敦賀港において船舶自動係留装置なんかを製作するとか、あるいは、ヤードにゲートがあるんですけども、そのゲートにおけるナンバーの自動読み取りとか、ヤード内のシャーシ位置管理に関する技術検証などを行っているところでございます。

また、農産品輸出促進の関係では、清水港や堺泉北港において混載輸送実験とかを行ったり、温度衛生管理が可能な荷さばき施設の整備を支援しているところでございます。こちらのほうも先ほど話がありました2024年問題などに伴う労働問題が非常に深刻化する中で、海上輸送ネットワークの活用というのは今後増えてくるだろうという予測がされるところでございます。そういった意味で、次世代高規格ユニットロードターミナルの普及に向けて、導入効果や運用面についての技術検証をしっかりと進めるとともに、ドライバー不足に

対応する形で、無人航送という輸送形態が増えてくるということが予測されるものですから、既存のターミナルのヤード不足が非常に深刻化してくるだろうということがございますので、これへの対応が必要だということです。

それから、農産品輸出に関しましては、農産品はそれぞれ小口貨物を集めてこななければいけないということや、それから輸出の先の販売ルートをどう確立させていくかというのは非常に大きな課題であると考えているところでございます。

施策の方向性といたしましては、先ほど御紹介しましたような自動係留装置等々の技術開発したものの検証などを基に、中長距離航路などモーダルシフトの加速化が見込まれるような港湾を中心に、ヤードの効率的な活用を含めたターミナルの高規格化を進めていきたいと考えてございます。

また、農産品輸出に関しては、引き続き農水省さんと連携しまして、コールドチェーンを確保するための施設整備であるとか、そういったことを踏まえた輸出促進ということを進めていければというふうに考えてございます。

続いて、柱3でございます。こちらはクルーズになります。クルーズに関しましては、国際旅客船拠点港湾というのを全国で9港指定しまして、官民による整備というのを進めてきた中でコロナが発生したということでございましたが、コロナに対しましては、「クルーズの安全・安心確保に関わる検討・中間取りまとめ」という形で公表して対応に当たろうというところでございます。しかし、現状、国内クルーズに関しては再開したところでございますが、いまだ国際クルーズに関しては運航休止という状況でございますので、安全・安心・な国際クルーズの再開促進が今後の課題ということでございます。

施策の方向性としましては、国際クルーズ用のガイドラインを今後つくっていくということなどを通じてクルーズを安心して楽しめる環境づくりを行っていく、またその際には、クルーズ旅客の満足度向上に資するようきめ細かい情報の入手・分析等を行っていく必要があるというところでございます。

続いて19ページ、柱4でございます。これまで親水公園の整備であるとか、あるいは水辺のライトアップといった美しい景観の形成といった事業を行ってきているというところでございます。また、みなとオアシスの知名度向上を行い、登録数も全国で現在154か所ということで非常に増えてきているという状況。それから、釣り文化振興モデル港の指定なんかを行ってきているところでございますが、課題といたしましては、コロナの関係で人流抑制といったことで、にぎわいがなかなか取り戻せていないという現状がございます。それ

に対して、やはり地域を生かしたみなとまちづくりを進めていくとともに、民間の資金・ノウハウをいかに活用していくかという課題があるかと思っています。

そこで施策の方向性としたしましては、全国の優良事例なんかやノウハウを共有していくということに加えて、各地域のブランドづくりを意識したような形でのみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を進めていく必要があるだろうということ。

それから、民間資金導入に関しては、民間の資金を活用してインフラの維持・更新などを進めていくといった観点から、P a r k - P F I といった制度が都市公園の中にあたりするものですから、こういったものと同様の枠組みを港湾の中でも取り入れていけないかということについて検討していければと思っています。

続いて、20ページでございます。先ほど、柱5、柱6については、カーボンニュートラルレポートという形で現在進めていると申し上げましたので、柱5、柱6については1つのペーパーにまとめているところでございます。

こちらのほうは、これまでの取組としては、国際バルク戦略港湾を進めていくことに加えて、洋上風力発電については、全国で6区域を促進区域に指定するとともに、基地港湾として整備などを行ってきているところです。それから、海洋資源の開発の拠点となる特定離島、南鳥島、沖ノ鳥島になりますけれども、こちらの港湾施設の整備・管理を行っております。カーボンニュートラルレポートの形成につきましては、協議会を全国27港湾2地域で行っているところでございます。また、日米やQ u a d の枠組みの中でも協力関係を構築していこうということをお話し合っているところでございます。

こういった中で、社会情勢の変化と今後の課題でございますが、やはり資源調達の多角化、脱炭素化の加速が必要となっており、水素・アンモニア等を安定・安価に輸入できるような最適なサプライチェーンを構築するための受入れ環境の整備を今後、臨海部再編の中でも行っていく必要があるだろうということになります。

それから、洋上風力発電に関しましては、基地港湾が現状のままでは不足するだろうという中で、これをどういうふうにやっていくかということが大きな課題としてございます。

施策の方向性としては、今年度予算より港湾管理者が行うカーボンニュートラルレポートの形成計画の策定支援の制度を設けたり、あるいは陸上電源の供給とか、低炭素型の荷役機械の実証に関する予算なんかも御用意いたしましたので、こういったものを経産省や環境省さんとも連携しながら進めていこうということを考えているところでございます。

また、基地港湾に関しましては、先ほども御紹介が報告事項の中であったかと思えますけ

れども、基地港湾に指定見込みのある港湾を整理・公表していく予定というところでございます。

続いて、21ページ、柱7になります。柱7については2枚に分かれて書いてございます。まず、1枚目になります。情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化ということで、1つ目のサイバーポートの取組に関しまして、民間事業者間の物流手続を電子化する港湾物流分野につきましては、第一次運用を昨年4月から開始しているというところでございます。

それから、行政手続や施設情報を電子化する管理分野、インフラ分野については、現在、設計・構築中というところでございます。当然、こういった中でセキュリティーの確保なんかも同時に、政府の方針に基づきながらしっかり進めていく必要があると考えているところです。

それから、AIターミナルに関しましては、RTGの遠隔操作に関する支援制度を創設して、現在、名古屋港で導入開始をしたところでございます。また、ゲート前の渋滞解消に寄与する「COMPAS」の本格運用を昨年4月に行ったり、コンテナダメージチェックの支援システムの開発、荷繰り最少化のためのAIシステムの開発等々を行ったりしてきているところでございます。

将来の課題でございますが、サイバーポートにつきましては、シナジー効果を醸成するような3分野一体の運用が必要だろうと思っておりますし、AIターミナルについては、今後開発したものを各コンテナターミナルで普及させていくということをやると同時に、各ターミナル特有のニーズにもしっかり対応していく必要があるだろうということも考えてございます。

施策の方向性としては、サイバーポートについては、NACCSとか、そういった他のシステムとの接続も含めた形でシステム連携をどんどん図っていこうと考えております。AIターミナルについては、開発した技術の導入・普及ももちろんのこと、各ターミナルのニーズに合わせた新たな技術開発をどうやって促進していこうかということについても検討を進めていければと思っております。

それから、22ページでございます。こちらのほうは、防災の関係を抜き出したものになります。これまでの取組としては、耐震強化岸壁の整備であるとか、BCPの策定ということを進めてきており、またコロナに対しては、感染症BCPをつくってきたというところでございます。また、災害関係の情報を円滑に収集・共有するための防災情報プラットフォーム

ムの開発を行ってきたところでございます。

これに対して今後の課題でございますが、やはり気候変動によって災害が非常に厳しくなってきた中で、港湾施設の強靱化をさらに進めていかなければいけないと思いますし、また新たな課題としては、先ほど報告もあったかと思いますが、軽石の関係について、対応できるような海洋環境整備船のネットワークの強靱化が必要になってくるだろうと考えてございます。

そのほか、施設が壊れたときに早期に復旧できるように、その施設情報について即座に照合・解析ができるような仕組みの構築が要るだろうと考えてございます。

今後の方向性としたしましては、政府全体として「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」ということを策定してございます。これをしっかり進めていくとともに、先ほどの設計情報の共有化という観点では、先ほど御紹介しましたサイバーポートの中で港湾インフラ分野というのがございます。こちらのほうに施設の関係の情報を蓄積していくという枠組みをつくってございますので、こういったものと照らし合わせることによって、早期に対策が施せるというプラットフォームを現在構築しようというふうに考えてございます。

また、軽石等の回収に迅速に対応するための海洋環境整備船の配置の見直しとか、あるいは外洋でも航行ができるような耐波性能の向上ということを行っていきたいと思っております。

すみません、長くなりましたが、柱8になります。柱8は、i-Constructionの部分だったかと思いますが、まず1つ、これまでの取組としては、3次元データを活用すること、BIM/CIMと称しますが、BIM/CIMを活用している業務や工事の実施率を拡大していこうということを現在進めているところでございます。また、建設業の担い手確保に配慮した発注方式の導入等の検討を行っております。それから、維持管理の関係で言えば、UAVやAIを使った点検診断システムの開発を進めていくことで、維持管理業務の生産性向上を進めていくとか、海外展開ということに関しましては、現在、ODAやPPPの事業を組み合わせる形で官民連携によって案件形成を行ってきているという現状でございます。

今後の課題でございますが、DXの推進に当たっては、受発注者の中で、そもそもの技術者が不足しているという点と、さらにDXをちゃんと理解している技術者が不足しているという点が大きな課題かと思っております。

それから、今までの業務を単にデジタル化するだけではなくて、より効率化を推進できる

ように、デジタル技術を活用することを前提とした業務全体の見直しが要るだろうということを考えてございます。

それから、海外展開に関しては、技術力の高さは評価されている一方で、コストが高いということではなかなか進んでいない側面があるかと思えます。

施策の方向性といたしましては、BIM/CIMデータを受発注者間で共有できるようなクラウドの構築であるとか、あるいはそういったデータを活用した高精度の遠隔操作、自動化水中施工システム等の新たな技術開発を行っていくといったこと、それから、サイバーポートなんかを活用しながら、全国の点検技術の活用事例の有益な情報を管理者に共有したり、点検診断システムの社会実装を推進するなど、港湾管理者を技術的に支援していこうというふうに考えてございます。

また、環境技術やCNPの取組などSDGsの観点からの付加価値の高い技術というのを日本の新たな切り口にしながら海外展開を推進していけないかというふうにも考えているところでございます。

すみません、長くなりましたが、最後のページでございます。24ページでございます。全体の総括といたしまして、PORT2030策定時に掲げた8つの柱についてざっと振り返ってきたわけですが、これまでの社会経済情勢の変化を踏まえつつも、基本的にはその方向性を継続することがおおむね妥当だというふうには考えているところでございますが、特にその中で、コロナの関係、あるいはロシア・ウクライナ問題等を踏まえたの国際サプライチェーンの強靱化の要請が非常に高まっていること、あるいはDXを進めていかなければいけないということ、同じくGX、脱炭素化に向けての加速も行っていかなきゃいけないということが明らかになってきたかと思っております。

一方で、コロナによって国際クルーズに代表されるような水際、あるいは事後対応といったことが非常に大きな課題となっておりまして、軽石といった新たな自然災害の対応が必要になってきているということで、うまく転換していく部分は転換していかなければいけないということがあるかと思っております。

すみません、非常に雑駁に、かつ駆け足になりましたが、以上でございます。

【分科会長】 それでは、いろいろ御質問、御意見をいただきたいと思えます。委員から。

【委員】 御説明ありがとうございました。どの施策も試行段階というところも多いですので、しっかり進めていっていただいて、2030年が来るときには、理想とされるような状態になっているということがとても大切だと思いますので、よろしくお願ひしますとい

うことが一番なんですけれども、大変気になりますのは、資料8の中のi-Constructionの話におきまして、こういった竣工データ、非常に精密なものになってくると思います。そのデータの帰属と申しましょうか、どこがどう管理していくのかと。データは、例えば修繕が行われたら更新をされなければいけないですし、それが例えば他国に渡るようなことがあってはいけないという意味でセキュリティーの観点も必要でしょうし、その辺りの手当てまでしっかりなされてこそ生産性は効率化するし、いろんな履歴が残っていったって、その時点で最適な技術が適用されて修繕や更新等に活かされるということもあるでしょうし、そこら辺どうなっているのかということをちょっと教えていただくとありがたいです。

【企画室長】 ありがとうございます。i-Constructionの関係で、しっかりデータを蓄積していくこと自体は非常に重要な観点だと思ってございます。情報の取扱いについては、まさにインフラの情報が外に変な形で漏れるというのは非常によろしくない話だというのは十分承知しているところでございます。こういった公共でつくったような施設に関しましては、基本的に、例えば国でつくった施設は国が情報の所有者となって、このサイバーポートの取組自体も国のほうで管理する形になりますので、そちらのほうをまず国が責任を持つ形で管理はするのですが、一方で、維持管理に関しては、港湾の施設の場合は港湾管理者、自治体さんのほうで見ていただくというところがあって、その間にはしっかり共有するような形を取らなければいけないということになるろうかと思えます。

【委員】 ありがとうございます。もちろん自治体管理のほうのセキュリティーもしっかり監視していただきたいと思うんですけれども、業者さんのほうにデータが残ってしまわないように、きちんと消去していただくの担保を取っていただきたいと。今回、丸ごと尼崎市の市民情報が外へ出てしまったかもしれないというような状態が発生しましたので、やはり外の方たちが絡んでこられることの中においてのデータの漏えいというのが発生すると思いますので、そこら辺りまで目配りしていただくと安全が保てるかと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画室長】 ありがとうございます。

【分科会長】 今、いろいろ手が挙がっております。会場の委員、それから、オンラインの委員、それからまた、会場の委員の順番でまずお願いしたいと思えます。

委員、お願いします。

【委員】 発言希望がたくさんいらっしゃるようなので、手短に。この全体のPORT 2030、それから今後の進め方、よく分かりました。基本的にこれでいいと思うんですけれ

ども、この中でクルーズアイランド化のところでは、6月10日から水際対策が緩和されて、最新の状況としてどうなんでしょうか。国際船クルーズが少し動き出しているのか。国内船のクルーズはかなり動いていますよね、もう既に。その辺の最新の状況が分かれば、教えていただきたいということです。国際船クルーズというのは、大体ツアーの人が多いのかな。個人客もいるでしょうけど、どうなんでしょうか。その辺の最新の状況が分かれば。

【企画室長】 ありがとうございます。ちょっと間違っていれば、すみません、産業港湾課のほうから補足いただければと思いますが、現状、国際クルーズに関してはまだスタートしていないというのがこの足元の状況です。エアーで来る旅客との大きな違いは人数の規模が大きくなる場所になると思いますので、その受入れ体制をしっかりと地元で構築していくという課題がまだまだあるということかと思えます。

ツアーかどうかということについては、エアーのほうもツアーに限定しているという形ですが、国際クルーズは、実は来るクルーズ船の商品の売り方で、個々に来てツアーで出かけるお客さんばかりのクルーズもあれば、かなりフリーというか、来た後、自由に行動されるお客さんが多いクルーズも実はあったりとかして、よくたくさんのお客様を運んで来て、例えばアジア内でもあるような、中国から来るような船なんかは、基本的にはツアーの方がこれまでは多かったという現状があります。ただ、どんどんどんどん自由行動化というのが進んでいく傾向になっていくというふうには見えていますが、現状、まだクルーズについては、港での受入れについては課題を整理していく必要があるかと思っております。

【委員】 分かりました。ちょっとだけいいですか。まだ再開というか、動きが出ていないということなんですけれども、それはやっぱりビザやその他のいろんな手続きの問題で1か月ぐらいかかると言われていますよね、6月10日から実際に日本に入国してインバウンドで入ってくるには。そういう影響なんですか。手続の問題ですか。

【企画室長】 手続も恐らくあると思うんですけど、実際のC I Qの体制とか、そういったことも含めてあるのではないかと思っております。すみません、これはいろんな問題が複合的にあるかと思えます。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございますけれども、国際クルーズについては、今説明があったとおり、まだ再開には至っておりません。国際クルーズですと、国内クルーズと違いまして、外国船籍の船舶は、必ず海外の港に寄らないと運航ができないルールがございます。そうしますと、日本に帰ってきたときは検疫などの体制が必要になってまいりますので、政府全体で観光政策や水際対策を踏まえ、総合的に判断することになります。現在日本

ではまだ再開に至っていないということではありますが、世界的に見ますと、国際クルーズはかなり再開しておりますので、日本での再開に向け、関係省庁との調整を今進めているというところでございます。

【委員】 結構です。

【分科会長】 委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。24ページのところは大変よく整理されていて、方向性もおおむね継続するというので、重要度の認識もとても的確だなというふうに感じました。

1つ全体として感じたのが、スピード感というところと、全体的にどのぐらいまで進んでいるんだろうというところがちょっと見えにくくなっていて、頑張っていることは分かるんだけど、今のスピードでいいのか、あるいはどこかの部分をもっと重点的に早急にやらなきゃいけないのかというその辺のところが分からないなというふうに思っています。もともと明確な目標をあまりつくらないでスタートしたということもあるんですけども、この辺でやはり少し整理をしていただいて、ある程度どのぐらい、2030、次は2040か50か分からないんですが、2030までどのぐらいをやりたいとか、やっていこうといったものを少し見せていただきたいなと思います。

ただ、それを設定するとき非常に質の違うものが2つあると思っていて、例えば1つは、柱1のところですが、更新のタイミングに合わせてということで、各事業者さんで長期計画を持っていらっしゃるはずなので、そことの関係で、多分、全体の進行だったり具合が変わってくるのかなという部分と、あと基盤技術のようなプラットフォーム的なところ、これは国が中心となってやっていただいて、開発から実証実験から実装まで幾つかのステージを経ないといけないものなので、その辺りの違いも含めて、2030までどのぐらいまで進めるのか、あるいはそのために必要な予算はどのようなふうに行っていくのかといったことがはっきり分らないと、全体としてスピード感を持って進めないなと思いました。

それと、2番目として、これで最後ですが、先ほど委員のほうのところでもありましたけれども、インフラに関して、受注者、発注者とも技術者が大変不足しているということはよく皆さん分かっていると思うんですが、建前上、意思決定をやって責任を持つのは事業者さんが大半だというのはよく分かるんですけども、それをサポートする国としてももう少し積極的にデータの管理、それから適切な支援のためのいろんな整理といったところまで全部、国がかなりの部分、責任を持ってやっていただくような、そういった仕組みを

つくっていただきたいなと思いました。

以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。スピード感とか、あるいはどれくらい進んでいるのかというお示しの仕方が不足していたという点、非常に反省しなければいけないか思っています。PORT2030策定当初は、非常に未来的な思想であり、あまり数字を出し過ぎると形が小さくなってしまうということもあろうかということで、自由な発想の下に、あえて示さない形で進んできた部分もあろうかと思えますけれども、その後政府の中でも、社会資本重点計画であるとか、国土強靱化計画であるとか様々な計画を立てており、こういった施策要素を我々も入れ込んでいるわけですが、そういった中ではKPIを示しているようなものもあったりします。そういったものをどこかうまく見せられるような形は取っていきたいと思いますし、進捗状況を確認いただくようなことも考えたいと思います。

また、インフラの受発注者間での技術者不足ということについて、国のほうがしっかりやらなければいけないという御指摘はごもっともというふうに承知してございます。特にBIM/CIMなんかも含めて、新しいことをしっかり、どういう効果があるかということをお納得・理解していただきながら、これは港湾管理者さんに対しても同じでございますけれども、我々のほうがリードして進めていきたいと思ひまして、その際には勝手に押しつけるというよりは、しっかりどういったものが使い勝手がいいかということをお意見交換しながら、今もBIM/CIMなんかではそういった議論をさせていただいているところでございますが、しっかり進めていければと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 予定の時間にはなっているんですが、超過して議論を続けていきたいと思ひます。

委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。コメントが4点あります。主に柱の3と4についてです。

政府がにぎわいと打ち出すと、日本全国の全ての港が一律ににぎわいをうたうようになります。けれども、港にはそれぞれの地域の特性、地場の雰囲気にも合うものがあると思ひます。その点を今回、スライドの8と19でブランドのところでお書かれているんですが、少し8と19では乖離する内容があるように思ひます。19のほうでは、地域の特性についても書かれていますが、こういった点をしっかりと、今後はにぎわいだけではなくて、地域の特性を生かす独創性をつくり出すというところにウェイトを置くようシフトすることも必要

かと思えます。全国で一律の観光集客施設を備えた港、あるいは同じような方法でリニューアル、再生された港があることを気にしていました。そのため、独創性をしっかりとりたい出すような港づくりにしていただければと思います。

2点目ですが、一般の人々から、港のコア地区が隔離されてきたような状況が長く続いたと思えます。地理的、心理的に、港は遠いというような場所になってしまったと思えます。今後は、心理的、地理的距離を近くするための努力が相当程度必要ではないかと思えます。

3点目です。計画時のことです。これまで物流のことが中心だったと思えますので、設計図を見ましても直線で描かれたものが多かったと思えます。これは、いろいろな港が同じシステムで効率よく動くように統一性を重視されたからだと思うのですが、観光という視点に立ちますと、遊びとか面白さというのが大事になりますので、曲線というのが必要になってくるかと思えます。直線と曲線、統一性と独創性というこれらの違いを十分認識の上、同時達成するような形で計画、設計をしていただきたいと思います。

そして、4点目です。これは港湾だけではなく、国土交通省全体のお話になるかと思うのですが、訪日について考えたとき、現在の状況では、日本の企業が利益を得るような仕組みにはなっていません。この点は、例えば、訪日の方が日本企業をどれほど利用されるのかというところを考えていただければいいかと思えます。日本の土地が場所貸しにならないように考えていただければと思います。

以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。まず、にぎわいをつくるに当たっての地域の独創性については、非常に重要な御指摘だと思います。地域の個性を生かした形をどんどん、もちろん優良事例なんかの御紹介をしつつも、それをいかに地域でアレンジ、あるいは新しい取組を含めてやっていただくかというのは、しっかりと我々のほうも取り組んでいければと思いますし、港の隔離ということで、歴史的に見ても、港自体はトラックが非常に輻輳するとか、あるいは保安の関係で人が立ち入れないとかそういった側面で、入れない部分が入れない部分であるのかと思えますが、船が大型化するに至ってどんどん沖合展開する中で、中のインナーハーバーみたいなどの利活用みたいところは非常に今後活用できるというところだと思います。そういった部分を心理的に近い場所にするとともに、先ほどおっしゃっていただいたような、直線だけじゃなくて、曲線なんかもうまく入れるような形での再開発なんかも進めていければと思います。新しい視点ありがとうございます。

それから、訪日外国人の旅客に関しての取組ですが、クルーズに取り組む中で、私も自治

体に出ているときにクルーズ関係の誘致、あるいは現場の受入れなんかをやっていましたが、例えば中国からいらっしゃるクルーズに関して、いかに日本の施設、日本のお土産物とか、そういったものを売るのかというのは大きな課題でございました。こちらのほう、いろんな形で取り組んではきていますし、地元もかなり大きな問題意識を持っているというところがございます。それぞれのやり方がありますが、まず、訪れる場所の工夫などをしっかり船社さんへのアピールなんかをしながら、日本のものの売り込みも進めていければと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 時間が過ぎていきますので、皆さん、簡潔にいきましょう。

委員、お願いします。

【委員】 延長の中、申し訳ありません。

2点あります。先ほど委員から御指摘されましたサイバーポートの関連です。全く同じ意見なんですけれども、経済安全保障上、このサイバーセキュリティーという言葉があまり出てこないというところがちょっと気になっております。ランサムウェア等による外部からのアタック等も企業では頻繁に起こっていて、先ほどの御説明では、個々の事業者にシステム管理が委ねられているというお話がありましたけれども、システム上のリンケージをどんどん広げようという時代でございますので、そのネットワークの中でのBCPとしてのサイバーセキュリティーというのをもう少し表に出していただければなというのが1点。

それからもう一点が、これは委員のおっしゃったスピード感のところなんですけれども、十分いろんな環境変化の加速ということを総括で書いておられるので、その認識の下に進めていただいていると思うんですが、代替燃料の対応については、殊のほかスピード感が上がってきておまして、既にLNGに続いて、アンモニア燃料船の実船投入が2026年からスタートいたします。そういうようなことを勘案して、バックキャストिंगで、案件によっては工程表をつくっていただくということが必要かと思います。引き続きよろしくお願いします。

以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。セキュリティーに関しては、自分たちの開発したシステムそのものはセキュリティー、自分たちの責任でしっかりできる部分はあるのですが、先ほどおっしゃっていただいたみたいに、様々ないろんな型のシステムとデータ連携をしていくという観点においては、セキュリティーの考え方というのはまた大きく変わって

くる部分があるかと思っておりますので、その辺りをしっかり取り組んでいきたいと思っております。

また、スピード感の部分につきましては、おっしゃるとおり、どんどん、ここでこうだよねと思っていたところがさらに加速化しているということは都度都度あるかと思っておりますので、そういったことはしっかりフォローアップしながらバックキャストの考え方も含めて、素早く導入——導入というか、我々の意思決定もしていけるような形を取っていききたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【委員】 手短かにコメント1件とお願いです。

全体的に2030フォローアップ、良くまとっているとも思います。しかし、2018年にこれを策定したときに想定していなかったことに対して、今後どう対応していくのかという点についてです。1つはコンテナ輸送やバルク船の輸送がありますが、当時はコンテナで貨物が運ばなくということは想定にはありませんでした。コンテナ輸送はフィーダーが良いか、直行船が良いかという議論がありましたが、そういう議論ではなく、現在日本から欧米向けに貨物が輸出できないとか、輸入も難しいという問題が起きています。日本の国民を守るという意味で、流通が滞るという経済上困った問題が出てきました。ですから、コンテナ船の直行便という考え方が今まで以上、今までと異なる認識でより重要度が上がってきていると思っております。その対策はいろいろやっていただいておりますが、まだ解がない部分もあります。しかし、想定を超えた課題に対してやはり何らかを新たに盛り込んでいくということをしなければならないと思っております。その辺を今後も引き続きお願いしたいというのが、コメントとお願いになります。

以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。まさにおっしゃっていただいた点、一番大きな課題の1つだなと思ってございます。なかなか解のないというか、次々いろんなことが起きる部分もあるので、そういった部分でございますけれども、関係業界の方々とも意見交換しながら、しっかりと強靱な物流のシステムづくりを行っていきたくと思っておりますので、どうぞ、またお知恵をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 理事、お願いします。

【理事】 2点ございます。簡潔に。

1点は、資料8の20ページのところですが、良好な職場環境の改善という観点の記述です。これは大事な観点だし、PORT2030にも入っているところで、ここでは「みなとSDGsのパートナー登録制度を創設」が記載されています。是非、今後の施策の方向性の

ところで、現在作成していらっしゃる港湾労働者の不足対策へのアクションプランなどの取り組みとともに、良好な職場環境の改善の取り組みを記載していただきたいと思っています。

もう一点は、海外展開との連携という観点です。資料では、16ページの柱1に関わると思います。この6月に国土交通省が発表された海外展開の行動計画の中でも、単に技術の移転だけじゃなくて、むしろO&M、メンテナンスそして利用も含めて日本のシステムを展開していくことがうたわれております。今後の海上輸送網の構築においては、そういう海外のインフラシステムへの協力、利用面、運営面での取組ということが大事だと思いますので、そこをぜひ入れていただきたいと思っています。

以上、2点です。

【企画室長】 ありがとうございます。港湾運送事業者さんのアクションプランにつきましては、今後のフォローアップにおける入れ方を含めて考えたいと思います。

それから、海外のO&Mの関係は、柱8に書くのか柱1に書くという議論があると思いますので検討したいと思います。よろしく願いいたします。

【委員】 すみません、時間のない中、大変申し訳ないのですが、一言だけ発言させていただきます。先ほど委員もおっしゃったのですけれども、このPORT2030の策定後港湾を取り巻く状況があまり大きく変化したと感じております。特に柱5と柱6に関しては、例えばCNP一つをとっても、当時考えていたカーボンニュートラルにおける港が果たす役割とCNPで実際に議論したことはずれているように感じます。CNPの議論の中では、港の果たす役割が非常に大きく、また従来のような港の役割ではない機能、例えば周辺の地域との関わり等を含めての港の役割が問われるようになってきていると思います。PORT2030の枠に必ずしもとられることなく、これから先の港の新たな役割をぜひ少しずつ取り込んでいけるようにしていただけるとよいかと思います。ありがとうございました。

【企画室長】 ありがとうございました。カーボンニュートラルポートにつきましては、まさに臨海部の企業さんとどうやっていくかという話が大きな視点だと思いますので、その点、地域での議論も含めてしっかりと取り組んでいければと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。以上でご発言を終わりにしたいと思います。計画である以上はフォローアップというのは必ず必要となる。例えば、新しい技術が出てきたり、新しい問題が起こった時にそれに対応するために計画のフォローアップが必要となります。

しかし、今回は、新型コロナの世界的感染とウクライナ問題という世界史に残るような大きな事柄が起こった直後であり、2つの出来事で世界の社会経済レジームに起こりつつある変化が加速するのか、あるいは遅延するのか、はたまた全く新しい何かが出てきたのか。その辺の見極めが必要になってくると思うのです。今日の議論をお伺いしていると、大半のご意見は新型コロナにより変化の速度が相当加速するというご指摘だったと思います。

その一方で、委員が指摘されたように、当初想定していたことが土台から変わってくる。新しい方向に世界が変化してくる、それも起こり得る話だろうと思います。新しい変化の兆しは、すぐに結果が出てくるわけではないけれど、それは注視して観察したり、重点的に検討しないと、重要な出来事を見落としてしまうということは、明示的に書き込んでおく必要がある。レトリックかも知れませんが、後で見たときに今日の議論の雰囲気や伝わるような整理することが必要であると実感しました。

大分時間が超過いたしましたので、本当に申し訳ございませんでしたけれども、議事は以上で終わりにしたいと思います。進行を事務局のほうにお返ししますので、よろしく申し上げます。

【総務課長】 どうもありがとうございます。長時間にわたりまして御審議いただきまして、ありがとうございました。

次回の第86回の港湾分科会は10月頃を予定しております。

また、事務的な話ですが、本日会場で出席されている委員におかれましては、会議資料は机の上に置いたままにしていただければ、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。どうもありがとうございました。

— 了 —