

令和4年11月16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86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86回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和4年11月16日（水）

開会 10時00分 閉会 12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
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洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況（報告）	4
②港湾計画について（審議）	
一部変更（新潟港）	7
③サイバーポートについて（報告）	11
④徳山下松港内航コンテナ船転覆事故における港湾分野の対応について（報告）	20
⑤「命のみなとネットワーク」の形成に向けて（報告）	22
⑥気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方について（報告）	25
⑦カーボンニュートラルポート（CNP）の形成について（報告）	28
⑧国際クルーズ運航に向けた現状について（報告）	32

交通政策審議会第86回港湾分科会

令和4年11月16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86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。よろしくお願いいたします。

ではまず初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 皆さん、おはようございます。

本日はお忙しい中、小林潔司会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、当分科会に足を運んでいただきまして、ありがとうございます。

また、皆様方におかれましては、平素より、港湾行政に対しまして、多大なる御支援、御協力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。

先週、御報告ですけれども、今臨時国会におきまして、改正港湾法が可決、成立をいたしました。本来であれば、この場で御報告したいところですが、実は公布が18日と言われていまして、中身に関しては次回しっかりと御報告をさせていただきたいと思うのですけれども、ざっくり申し上げますと、幾つか論点あるのですが、カーボンニュートラルポートの形成、パンデミックを含めた非常災害等の対応力の向上による港湾の安定的な機能維持、民間への緑地等の長期貸付けとその公共還元によるにぎわいの創出、こういったものです。それから、サイバーポート、今日も御報告があるのですけれども、インフラ部門と物流の関係、この2点について、新しく電子情報処理組織ということで、国のシステムとして法律上位置づけられたということです。

もう一つ、港湾法はずっと雑則を増やしていったのです。法律を御覧になった方は分かるのですけれども、これが条文の中の半分ぐらいあったのです。これを整理して、本則に移しています。この中には、ずっと前から規定されている直轄事業の規定なんかも実は雑則に入っていたのですけれども、それとか、直轄の直貸しの制度であったり、そういったものが全部雑則だったのですが、それを本則に全部入れました。そういう意味では、本質的な改正もさせていただいているということでございます。

また、この港湾改正法に基づきまして、今後、国が定める基本方針を変更していくわけですが、今後、その中身につきましても、この分科会への諮問を予定しておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

本日の分科会では、審議事項としてまず、新潟港の港湾計画の一部変更、それから今申し上げた、改正にも関連するような報告事項、それが7件ほどございまして、委員の皆様方の活発な御審議、それから御議論をよろしくお願い申し上げます。

以上で挨拶とさせていただきます。今日はよろしく願いいたします。

【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きます。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方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、マイクをオンにいただき、御発言をお願い申し上げます。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という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、同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】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 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14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名に達しております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が、進行は分科会長をお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速ですけれども、議事に入りたいと思います。

本日は、審議事項1件、報告事項7件を予定しております。

まず、報告事項ですけれども、「洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況」について、事務局より説明をお願いいたします。

【海洋利用開発室長】 それでは、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況についてということで御報告をさせていただきます。

資料、2ページ目を御覧いただければと思います。前回6月の分科会で御報告をさせていただきます、その以降の主な動きについてまとめてございます。それぞれの主な動きについて以降のページで説明をさせていただきたいと思います。

3ページ目でございます。再エネ海域利用法に基づく区域指定やその後の事業者の公募の流れについての動きになります。毎年度、促進区域の指定に向けて、有望な区域ですとか、また一定の準備段階に進んでいる区域などを整理、公表を致しておりますが、今年度は、有望な区域とされている海域のうち、この左下の枠囲みの中に記載しているとおり、「長崎県西海市江島沖」、「新潟県村上市及び胎内市沖」、「秋

田県男鹿市、潟上市及び秋田市沖」の3つの区域につきまして、地元の法定協議会の意見取りまとめがされておりまして、9月30日にそれぞれ促進区域に指定をされております。これに、公募を一旦止めておりました「秋田県八峰町及び能代市沖」を合わせた4区域について、年内を目処に公募を開始するという予定でございます。現在、4区域の公募占用指針案についてパブリックコメントにかけているという状況になっております。

あとは、促進区域以外の動きとしては、右側の下のほうに記載しているとおり、有望な区域ということで、千葉県九十九里沖が新たに追加されております。また、一定の準備段階に進んでいる区域として、富山県東部沖が新たに追加されてございます。

次のページに、日本地図にそれぞれの区域を落としたもの、また、既に指定されている基地港湾を記載してございます。御参考までに御覧いただければと思います。

5ページ目以降でございます。続きまして、港湾分科会の洋上風力促進小委員会での審議の状況についてでございます。これまで、基地港湾の指定に係る意向調査の結果ですとか、公募プロセスの見直しなどについて審議を行ってございます。以降は審議内容について簡単に御説明をさせていただきます。

6ページ目になります。基地港湾の指定等の意向のある港湾の調査結果についてでございます。本年3月から5月に、全国の港湾管理者に対して、基地港湾の指定についての意向調査を実施しております。11港の港湾管理者から基地港湾の指定の意向が示されるとともに、2港の港湾管理者から、基地港湾を既に指定済みの管理者から基地港湾拡張の意向が示されております。

今回の調査では、国で試算をいたしました、この左下の日本地図に書いてありますけれども、基地港湾の埠頭の必要数の目安に対して、北日本側の港湾管理者からは、国が示した目安と同程度の意向が示された一方、太平洋側やか西日本側の港湾管理者からは意向を示す港湾が少なかったことなど、エリアごとに偏りのある基地港湾指定の意向が示されました。

また、各港湾管理者において、風車の大型化や発電所の大規模化に対応した、一定程度のまとまった面積を有する計画を検討しているといったことが確認できました。また、個々の計画の内容については、工期の短縮ですとか、コストの縮減の方策の検討、周辺の港湾機能との調和など、引き続き、計画のさらなる検討が必要であるといったことも確認いたしました。

こうした意向調査の結果と、今後の基地港湾の指定の考え方も併せて公表をさせていただいてございます。

以上が意向調査の結果でございます。

続きまして、一般海域における、占用公募制度の運用指針の改訂についてでございます。こちら前回、6月29日の分科会で御報告させていただいた内容と変更点はございません。詳細の内容については割愛をいたしますけれども、大きく3点、変更点がございました。1点目が、早期の運転開始、迅速性を評価するといった点。2点目が、事業実現性の最高評価点者が満点になる方法に見直しをしたという

こと。そして3点目が、事業者1者当たりの落札制限を設定するといったこと。こちらが主な今回の改訂内容となっております。この運用指針に基づきまして、先ほど申し上げた公募占用指針を取りまとめ、現在パブリックコメントをしているという状況でございます。年内の公募を予定してございます。

以上が洋上風力促進小委員会での審議内容になります。

それで、8ページ目から10ページ目までの資料についてですが、御参考までにおつけしているものがございますけれども、現在現場が動いている、港湾区域内での洋上風力プロジェクトの状況と、一般海域での浮体式の五島のプロジェクトの事業の概要をおつけしております。

8ページ目が年内中の運転開始を目指している秋田港と能代港のプロジェクト、9ページ目が石狩湾新港のプロジェクトでございます。10ページ目が五島市沖のプロジェクトでございます。個々の事業の概要の説明については割愛をさせていただきます。

簡単ではございますけれども、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況ということで、御報告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洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況につきまして、御質問がございましたら御発言をお願いいたします。いかがですか。

【委員】 どうも。これ、私、洋上風力全然専門外なんで、純粹にその港の人の立場からちょっと御質問をさせていただきたいんですけど、私先般、ヨーロッパ出張してて、ヘルシンキ経由で日本に戻ってきたんです。そのとき、北海の辺り、ずっと下を見られたんで見てたんですけど、すごいたくさん洋上風力発電並んでいるところの海岸べりのほうを見ると、多分こういうところが、おっしゃっているその、いわゆるサポート基地の港なんかかなと思える節のところ、よく分かりません、確認してませんが、何ぼもあったんですが、見た感じ、やたら面積あったような気がするんです。

それで、今その計画で出ているところの、たしかあれは秋田のほうとか結構、基数立てるといような話があったと思うんですけど、ヨーロッパや何かはその基数だったらすごい場所を取ってそんな感じがしたんですよ、港側で。そういうのというのは一応チェックされているでしょうか。いわゆる先例を見ながらチェックされているんでしょうかということ、ちょっと一応教えていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 御質問ですので、よろしくをお願いします。

【海洋利用開発室長】 御質問いただきまして、どうもありがとうございます。これまで指定している基地港湾、全国で4港ございますけれども、ヨーロッパでの導入実績などの先例を見ながら、その規模などもチェックをさせていただきまして、指定に係る基準への適合を確認させていただきまして指定をさせていただいております。

ただ、多分、委員御質問あった件に関しては、今後、その風車の大型化ですとか発電所の大規模化、ヨーロッパはさらに進んでいるという状況なので、そういった状況も見ながら、今後、適合性の基準、チェ

ックの仕方については、最新の情報を確認しながら反映をさせていただきたいと考えております。

【委員】 ちょっとだけいいですか。一応ですけど、聞くところによると、何かこの計画が出たときよりまたさらに、風車が高くなるわ、羽根長くなるわというので、どんどん大規模化してるという話があるんですけど、その辺りも大丈夫なんですよ。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。風車の大型化ですとか、発電所の大規模化につきましては、昨年度、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いたしまして、その風車の大型化、発電所の大規模化についても見越した形の基地港湾として、どれほどの面積が必要かだとかといった議論もさせていただきまして、整理をさせていただきます。そういった基地港湾の面積また地耐力ですとか、そういった状況も逐一、最新の情報を反映させたもので、今後、基地港湾の、整備ですとか計画の策定に結びつけていきたいというふうに考えてございます。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほか御質問ございますか、よろしいですか。委員。

【委員】 ありがとうございます。ただいまも御質問が出ましたけれども、私も特に専門というわけではないのですが、9月にヨーロッパの洋上風力の基地港湾を視察に行かせていただきましたので、そのときの見聞きしたことを基に申し上げさせていただきます。基地港湾というときに、ヨーロッパが今行っているのは、今お話のあった規模だけにとどまらず、埠頭全体が大重量に耐えるような施設の整備とこのことでした。大型化する一方の洋上風力発電施設の重い重量に耐えるような埠頭が必要になってくると思います。特に岸壁の部分の強化は不可欠だと感じます。

こうした強化には大規模な工事が必要であり、そういった目的に確実にお金が投下できるようになることを望みます。今のところ日本ではなかなかそれを民間投資でカバーすることは難しいと思います。しかし、ヒアリングの結果によりますと、ヨーロッパでは民間投資が中心であるとのこと。将来的には日本でも民間投資により事業が行われるような形での港の強化が可能になるようにしていただきたいです。また、当初は少なくとも施設を輸入せざるを得ないだろうと思いますけれども、それが日本の国内の産業の発展に結びつくような形で進行するように、政策によって誘導していただけるとありがたいと思います。コメントでございます。

【海洋利用開発室長】 貴重な御意見ありがとうございます。基地港湾の制度を少しだけ補足させていただきますけれども、基本的には基地港湾の整備の費用につきましては、民間事業者の貸付料から回収をするという仕組みになってございますが、委員から御意見があったとおり、やはりその民間投資をどんどん促していくといった方向での政策誘導というのは非常に大事なことだと思っております。また参考にさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは次に、港湾計画一部変更案件の審議に移ります。新潟港につきまして、事務局より説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。新潟港港湾計画の一部変更について説明いたします。

表紙をおめくりいただいて資料の1ページ目を御覧ください。新潟港ですけれども、日本海沿岸のほぼ中央に位置する国際拠点港湾でございます。西港区、東港区に分かれてございます。

港湾管理者の新潟県ですけれども、脱炭素社会の構築に向け、2050年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指すということも表明しており、その一環として、今回の洋上風力発電の導入促進にも取り組むこととしているところでございます。

また、資料の下の図の左側の上の位置図というところを御覧いただければと思いますけれども、先ほどの海洋・環境課の御説明にもございましたとおり、今年9月に、この図面の中、青い丸で示しておりますところに、村上市及び胎内市沖の促進区域が指定されたというところでございます。この促進区域に対しまして、複数の事業者が洋上風力発電の事業化を検討しているという状況でございます。洋上風力発電設備の設置及び維持管理を行うための拠点として、新潟港東港区の基地港湾化が望まれているという状況でございます。

こうしたことから、今回の計画変更ですけれども、新潟港東港区の南埠頭地区において、海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域、以降、「緑囲み」というふうに表現させていただきますけれども、緑囲みを位置づける内容でございます。

緑囲みの位置につきましては、資料、下側の右の図面を御覧いただければと思います。今回の変更では、この図面中、下側にありますけれども、南埠頭地区のほうに、緑囲み8ヘクタールを位置づけてまいります。また、この緑囲みの水際線側には、洋上風力発電部材等の海上輸送のため、3万トン級の貨物船を想定いたしまして、水深12メートルの岸壁1バースを計画いたします。また、緑囲みに隣接して、黄色の破線で示しましたエリアにつきましては、洋上風力発電設備の建設部材の仮置きに使用するなど、緑囲みと一体的な利用を図ることといたします。

こちらの黄色の破線の部分、それから緑の囲みの部分、合わせて面積的には29ヘクタールを予定しているということでございまして、この面積設定につきましては、先ほど説明ありました、あり方検討会で示された考え方を参考にしながら面積設定を行っているというところでございます。

それから、現在の利用との整合ということでございますけれども、現在、南埠頭地区では貨物船、それからクルーズ船の利用がございまして、こちらにつきましては、貨物船は東埠頭地区へ、クルーズ船につきましては中央水路東地区へそれぞれ利用岸壁を変更いたします。

それから、西埠頭地区から南埠頭地区にかけて、コンテナ貨物を対象として、効率的な運営を特に促進する区域、図面中では青い実線で囲んでおりますけれども、この青囲みが位置づけられております。今回の緑囲みの設定に伴いまして、南埠頭地区でのこの青で囲った範囲、こちらが縮小になりますけれども、こちらについては、青囲み全体の荷役方法の効率化を将来的に図るということで、この青囲み全体とし

でのコンテナ取扱い能力は維持していくということで考えてございます。

続きまして、もう一枚おめくりいただきまして、資料の2ページにつきましては、今申し上げました計画変更の内容を図面に落としたものでございます。

最後、3ページ目ですけれども、基本方針との適合を確認した資料でございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明のありました新潟港の港湾計画につきまして、御質問等ございましたら御発言をお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。今回の拡張計画については、異論はございません。新潟港東港区の基地港湾化が望まれているという状況で、こちらの港湾計画書も拝見しましたが、問題ない内容かと思えます。

その上で、1点お伺いしますが、先ほど委員も御質問されましたが、この新潟港において、ほかの北陸の海域で洋上風力が設置される計画が立てられた場合、いわゆる拡張ができるのかについてお聞きしたいと思います。やはり、港湾においては広大な面積が必要になると思いますので、その点についてお伺いできますでしょうか。よろしくをお願いいたします。

【分科会長】 お願いします。

【港湾計画審査官】 他の海域で促進区域等が設定された場合に、こちらの新潟港の拡張ができるかというような御質問だったと思います。

大きく論点が2つあると思ひまして、促進区域が設置された場合に、まずここを使うのかどうかということが一つ、分岐点としてあるのかなど。ここを使うということを想定した場合には、必要に応じて拡張ということもあるかもしれませんが、少なくともこの新潟の基地港湾では複数の事業者がこちらを使っていくということを想定して今回計画しておりますので、こちらで処理できる、カバーできる範囲であれば、この新潟港で扱っていくということだと思います。

ただ、その促進区域と基地港湾との位置関係で、やはりこちらだと、経済効率性との関係で不十分だという場合には、さらに別の港ということを考えていくという方向性もあるかと思ひます。ですので、その設置された促進区域と、そこで事業される方がどのように考えていくか、そういうところを踏まえながら考えていくということかと思ひます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。新潟港に係る現地での議論を議事録等確認したところ、浮体式洋上風車も検討されていらっしゃるようです。今回は、村上市沖・胎内市沖を対象とした整備になると思ひますが、10年後以降を見越した場合どうなるのかと思ひた次第です。御説明ありがとうございました。

【技術参事官】 すみません。ちょっと補足をさせてください。技術参事官でございます。

一般的に基地港湾の建設の利用は、大体3年間ぐらいです。今回、基地港湾で村上・胎内市沖が仮に3

年間建設で使われると、その後にもまた新たなものが建設できるスペースとして余力が出てきますので、一つの基地港湾を色々な周辺の洋上風力海域のプロジェクトで順次使い回していくというような、そんなイメージを想像いただければ結構かと思います。

【委員】 分かりました。補足説明ありがとうございました。

【分科会長】 そのほかいかがでしょうか。

【委員】 どうも。新潟は冬季航行も元気なんで、結構なことですよ、港も元気です。その意味でこういう計画というのはありがたいと思うんですけど、ただちょっと老婆心ながら申し上げると、多分新潟はすごくクルーズ船に力を入れてたと思うんですけど、すごいところに持っていったなど、正直思うんですよ。上屋の前じゃないの、これという感じなんですけど、あと、もともとこういうところに建てているので物流との動線区分けとか、これちゃんとできるんだろうかというのがちょっと正直、大丈夫かなという気はするんですけど、その辺りはどうなんでしょう。今のところ、まだクルーズ本格化はしていませんけど、これからしたらどうするんだろうなど、ちょっと老婆心ですけど。

【港湾計画審査官】 クルーズ船とアクセスの2点ということでございますけれども、まず、クルーズ船につきましては、新潟港は御案内のとおり、西港区と東港区、両方でクルーズ船を受け入れているということでございまして、こちら主に東港区では5万トン以上の大型のクルーズ船を受け入れているということでございます。比率、隻数的には西港区のほうが、コロナ前の実績としては非常に多うございまして、西港区が11隻、東港区は年間3隻ということでございます。

ただ、やはりそういった大型船を受け入れていくというニーズももちろんございますので、今回、北側の中央水路東地区ということ想定しています。こちら、御指摘のとおり背後はチップヤードとなっております。少しそういった景観的なところはありますけれども、一定程度、岸壁背後にしっかりとヤードが取れる岸壁でありまして、また、荷役形態としても貨物船についているクレーンで、バケットに入れてそのままベルコンでチップヤードに運ばれるということで、その一定の範囲のヤードというのはきれいな形で使用できるという形で県も確認しておりまして、私も確認しておりますので、年間数隻は扱っていただけるのかなというふうに思っております。

それから、背後の物流に関しては、こちらの基地港湾の部分につきましては、基本的には大型の部材というのは海上輸送で揚げてそのままこのヤードの中で組み上げ等を行って、現場に運んでいくということですので、大型の車両が背後に多量に行き来するという事は、今のところは想定してございません。ですので、通常の貨物の移動という点でいえば、現状と変わらないということで、アクセスは確保できているのかなと考えているところでございます。

【委員】 どうも。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【理事】 資料の1ページのところの、効率的な運営を特に促進する区域について、荷役方法の効率化

ということで、規模が、少し面積が減ることによる対応として、荷役方法の効率化ということを書かれておりますが、ちょっと具体的にはどういう荷役方式ということを考えていらっしゃるのかというところを教えていただけますでしょうか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。こちらの新潟港東港区につきましては、現在ヤードの荷繰りが、ストラドルキャリア方式で荷繰りされております。今回の将来的な縮小ということ踏まえまして、そこをテナー方式に埠頭運営会社としても変更を考えていくということをごさいますして、それによる効率化を踏まえますと、全体の面積は縮小するのですが、能力的には確保できることを確認してございます。

【理事】 どうもありがとうございます。テナー方式にするということを目指すということで、例えば今後、カーボンニュートラルポートの取組ということもいろいろなされていくでしょうから、その場合には例えばハイブリッド方式とかそういったことも、近くに洋上風力の基地港湾はありますので、そういった意味では、そういったカーボンニュートラルポートに関わるような荷役機械の導入とか、そういったことも考えられるのではないかなというふうに思いました。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、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いたします。

答申。「国土交通大臣に提出された新潟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】 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。

では、次の議題に移ります。報告事項の「サイバーポートについて」、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾情報化企画室長】 港湾局の港湾情報化企画室長です。よろしくお願いたします。

サイバーポートについて前回、この港湾分科会では令和2年2月に一度御報告させていただいておりますけれども、時間が経過しておりますので、その後の進捗、また、冒頭局長の挨拶でもございましたように、電子情報処理組織の位置づけというふうなところもございしますので、今回、状況を御説明させていただければと思います。

1ページを御覧ください。サイバーポートにつきましては、現状、紙ですとか電話、メール等で行われております港湾関連手続を電子化して、様々な情報が有機的につながる港湾の事業環境を形成して、生産性向上を図ってきたいということで、国土交通省港湾局のほうで構築を進めている情報プラットフォームでございます。

下の図で、3つの領域を色分けして記載しておりますけれども、青い領域が物流分野で、民間事業者間のコンテナ物流手続に係る情報を電子的に連携してやろうというものです。また、赤い部分は管理分野でございまして、港湾管理者の手続の電子化、また調査統計業務の効率化というものも対象に考えております。そして、下の緑色の部分がインフラ分野となっております。港湾施設にまつわる各種情報がそれぞれ電子化されているのですけれども、うまくつながっていないという課題があります。施設にまつわる情報を、港湾計画、台帳、また工事の段階、維持管理といった施設のライフサイクルを通じて有機的につないでやろうという取り組みでございまして、内容についてはまた後ほど御説明します。

2ページを御覧ください。これまでのサイバーポートの進捗状況をバーチャートで示しております。現在位置は、令和4年度の赤い点線で描いている部分となっております。青が物流分野、赤が管理分野、緑がインフラ分野という形でございまして、まずは物流分野の取組が先行して進んでまいり、令和3年の4月より、第一次運用を開始しているというところでございまして。

そして令和3年度に実証事業も行わせていただいて、実際に民間事業者の方に使っていただいたり、効果のほうも確認いただいたりといった取組もさせていただきました。

現在、令和4年度の取組としては、御案内かと思えますけど、日本の貿易のプラットフォームである税関が運営しておりますNACCSとの連携を強化しようというふうな取組をさせていただいております。順次機能改善ですとか利便性の向上を図っているという段階でございまして。

それから、港湾管理分野、港湾インフラ分野につきましては、現在、設計ですとか構築・テストを順次進めているという状況でございまして、これらの取組を来年令和5年度までかけて、それぞれの分野で進めた上で、令和5年度中にこのサイバーポート3分野一体での運用を実現したいと考えているところでございまして。

3ページからは、各分野の内容になります。

3ページは港湾物流分野の概要です。図で御説明しますが、上の箱囲みのところ、左と右で並べておりますけれども、左が現状の民間事業者間の情報伝達イメージというところで、矢印の赤い色は電子的にやり取りをしているんだけれども、前後のプロセスで電子じゃないものが混じっていて、一貫して電子で行われている状況になってないというところをここでは模式的に示しております。

こういった状況を、サイバーポートが民間事業者間のやり取りを電子的に介在するような形に改善することによりまして、民間事業者さんはサイバーポートにさえつなげば、相手の方がサイバーポートを使っていれば、サイバーポートを介して情報のキャッチボールができるようになるというふうなものを構築しているというところでございまして。

この状態、令和3年4月に第一次運用を既にスタートしておりますけれども、その効果ということで左下のところに記載をしておりますけれども、令和3年度に実証事業を行わせていただきまして、もちろん各事業者様、いろいろな電子化の範囲の程度とか、取組範囲もいろいろというところもありますけ

れども、押しなべてみますと、2割から6割の情報伝達に係る時間削減効果が実証を通じて確認されたところでございます。こういった効果につきましては、青いところに書いてありますように、データの再入力・照合の削減ですとか、そういった効果があるというところでございます。

短期的な効果としてはそういった部分なのですけれども、さらなる長期的効果を目指すところとして、右側に書いておりますように、こういったサイバーポートに入ってくる情報をうまく港湾政策の立案のほうに活かしていきたいと考えております。こういったところを通じて、コンテナ物流全体の生産性向上ですとか国際競争力強化につなげていきたいというところでございます。

それから、4ページは港湾管理分野でございます。港湾管理分野につきましては、港湾管理者と民間事業者間の手続きをしっかりと電子化してあげようというふうな取組になっていて、関連して港湾調査というものも行われておりますが、こちらシステム化をしてスムーズに進めていきたいというところを狙いとしております。

港湾管理分野の対象範囲について、下に図表を枝分かれして書いておりますが、大きくは、行政手続という柱と、右側の港湾関連の調査・統計の効率化という2つの柱がありまして、その中に、行政手続であれば、既にNACCSで電子化されている部分の利便性を高めて、より電子申請率を高めてあげようというふうな取組、また、そのNACCSの電子化から漏れている部分も今回新たに電子化しようというふうな取組を行っております。

また、港湾関連の調査・統計というところにつきましては、まずは港湾のメインの統計である港湾統計を対象に進めております。これを電子化して、取りまとめも今、非常に時間を要しているところがありまして、現場の方も非常に作業に御苦労されているというふうな話も伺っておりますので、そこを少しでも楽にしてあげ、かつ取りまとめもスピーディーにして、統計をまさに役立てていただくような環境をつくっていききたいと考えております。

その際に、統計を効率化しようというときに、左側のNACCSのところから矢印がサイバーポートに下へつながっておりますけれども、最大限NACCSさんとデータ連携をさせていただいて、調査票を一から作るのではなくてNACCSにある情報は初めから活用させていただいて、足らずの部分はサイバーポートで足して統計の調査票にすると、そういうふうな連携を今、関税局さん、NACCSさんと連携して取り組ませていただいております。

最後5ページ、インフラ分野でございます。文字がかなり多くなっておりますけれども、構造を図で整理しております。下の破線で囲っている部分が、港湾台帳から港湾計画から建設段階といった、各段階でいろんなデータベース、電子化というのはなされているという状況が既にあるわけですけれども、これらがなかなか上流から下流までうまくつながっていないところを説明しています。

こういったところをサイバーポートのインフラ分野で、具体的には、共通の施設のIDみたいなものを使って、それを通じて様々な情報をうまくつなげてやろうというふうなところ、また、図の緑色のインフ

ラ分野という箱の上に地形情報とか地質情報云々との記載がありますが、周辺の情報とも、地理空間情報とかそういった自然関係の情報なんかもうまくこちらとつないであげて、また、右上にはサイバーポートの物流分野とか管理分野とあります。直前、管理分野で統計とかそういうふうな御説明もしましたけど、例えば施設の老朽化の情報とか、あとは施設の利用情報なんかを組み合わせ、ここでアセットマネジメントと書いていますけれども、そういった利用状況と老朽化状況を組み合わせた最適な投資を行うとか、そういったところに活用していければなと考えております。

すみません。駆け足の説明で恐縮ですが、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、御質問等ございませんでしょうか。お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。諸外国におきましても、このデジタル化の進展とともにこういったようなIT化が進んでおり、我が国の港湾が国際競争力を維持していく上で、あるいは、直接寄航を維持していく上で、このサイバーポートの水準が競争力のあるものであるということは非常に大切だということがよく認識できました。

このサイバーポートの検討された中で、いわゆる正確な現状把握と我が国政府のイニシアチブを持って進めていかれるということで、国土交通省とデジタル庁（旧「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT総合戦略本部）」）とのタイアップで進めておられると認識しているんですけども、そのデジタル庁をはじめとして、他省庁、すなわち港に関わる関連の税関でありますとか農水省でありますとか、様々な省庁が関連すると思いますので、そういったところとの連携について状況を教えていただきたいということと、それから、利用者が拡大してシステムが普及するということが全体の生産性向上には重要だと考えるんですけども、利用者を増やすため、特に物流分野のところですけども、利用するメリットを分かりやすく説明して、利用者の裾野を増やしていくということが大事ではないかというふうに思われます。

主に大手の船会社でいきますと、自社による固有のシステムを大手顧客との間で既にネットワーク化されているということにおいて、この現在進めておられる非常に広範なネットワークに参加するということがどのようなメリットがあるのか、あるいは、全体的なサプライチェーンを円滑化するということが個々の利用者にとっての使命といいますか求められることだという社会的な風潮を、もう少し説明する必要もあるんじゃないかなと、そういったようなことが思われます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 お願いします。

【港湾情報化企画室長】 ありがとうございます。まず、他省庁との関係ということでございますけれども、言及いただいた会議体につきましては、内閣官房で立ち上げた会議体の形を現在も引き継いでおりまして、このサイバーポートの進捗管理についても引き続き今はデジタル庁に変わりましたがけれども参画いただいています。また、説明の中でも言及しましたNACCSさんを所管する財務省の関税局さ

ん、貿易を所管されています経済産業省、そういったところとは常日頃より連携をさせていただいているというところでございます。会議体のほうにも参画いただいているし、日頃の情報交換とかそういったところもやらせていただいているというところでございます。

また、利用メリットを分かりやすくというところにつきまして、これもずっと言われているところでございますけれども、いろんな方に訴求をどうしていくかという点について、我々の説明ぶりについても継続的に改善をさせていただいております。ポータルサイトを運用させていただいておりますが、そちらのほうにも、より分かりやすくしたような訴求資料ですとか、業態別の、要するにそれぞれの業種ごとに響くせりふみたいなのところも違いますので、そういったところにうまく伝わるようなもの、また、つい先週公開したのですけれども、実際の利用されている方の声、我々がこうですよと言うよりも実際に使われている方の声を御覧になって、同業他社の方がより響くんじゃないかということで、事例集というものも公表をさせていただいております。

また、より営業的なところといいましょうか、そういったところもより強化していかなきゃいけないなど考えておまして、ちょうど今月の末、11月30日に、今こういう御時世ですので、ウェブセミナーというふうな形で開催します。1回こっきりということではなくて繰り返しやっていきますし、また、いろんな新機能のリリースをどんどんしていきますので、新機能の紹介ですとか、また、先ほど言いましたような、実際の利用者にもそういうセミナーで実際にしゃべっていただくみたいなのところもできないかなというふうなところで、そういったことを粘り強くやって、この意義をいろんな方に分かってもらえるようにしていきたいなというふう考えております。

すみません。ちょっと回答が長くなりました。

【委員】 どうもありがとうございました。オールジャパンで取り組むのは非常に重要だと思いますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。私からは2点お聞きしたいと思います。

まず3ページ目に、サイバーポートの概要として、令和4年11月1日時点で315社から利用申請を受付しているという数値が出ていますけれども、これは見込んだ業者のうちのどれぐらいのパーセンテージ占めているのかということをもっと教えていただきたいのが1点目。

2点目が、5ページ目に維持管理についてのデータ蓄積を進めているという話があるんですけれども、例えば、道路分野だと積算が港湾ほど難しくないということはあるんでしょうが、どれぐらいの年にどれぐらいの予算措置が必要だというような、そのインフラ維持のメンテナンスに係る費用の推定などを進めているところなんですけれども、港湾でも大体そのような形で、これぐらいの年度のときにこれぐらいの維持メンテの費用がかかるというようなところまでのデータが集められている状況なのかということをお教えいただければありがたいです。

【港湾情報化企画室長】 ありがとうございます。まず、3ページのパーセンテージというところがございますけれども、サイバーポートを進めるに当たっては、関連する民間事業者さんの団体で会議体を組成しております、そちらの会議体に参加されている団体様の構成者数を累積で積み上げたものが、5,000とか6,000とか、そういったところがまずございます。

貿易に関わる事業者につきましては、荷主は特にそうだと思うんですけど、無尽蔵というか膨大などころがありますけれども、少なくとも押さえられているその5,000とか6,000というところからすると、まだまだというところかなというふうには考えております。

資料にはグラフをお出ししていないのですが、当然、時間の経過とともにだんだん利用者は増えていくと思いますけれども、時間軸というところも大切だと思っています。早い段階である程度の数をまず確保した上で、あと、自立的にどんどん、要するに横のネットワークじゃないですけど、口コミじゃないですけど、うちも入ったからおたくも入ってよ、みたいなそういう関係性から利用拡大できるような形になるよう、早く母体となる、核となる事業者を増やしていきたいと考えております。

また、維持管理の関係でございますけれども、これは社会資本整備の担当部局、多分、横並びで取り組んでいると思いますけれども、将来の維持管理に係る推計というものは取り組んでおまして、そのデータの質とか精度みたいなところは多分いろんな課題があると思いますけれども、港湾のほうでもそのような形で取り組んでおるところでございます。

【委員】 ありがとうございます。例えば、連携EDIということで、今いろんな民間業者も、受発注データを効率化してEDI連携しようということとかを行っているんですけども、なかなか進まないのは相手方が導入しないからということがありますので、どこかにやっぱりキーとなるような企業がいらっしやると思うんです。ここがやると、みんなやるみたいな。そういうところを抽出していただいて、そこに手厚く情報提供していくと少し加速していくんじゃないかなと思いましたので、その辺は御考慮いただけたらありがたいです。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかいかがですか。

【委員】 コメントですが、先ほどから御意見出ていますように、サイバーポートというのはデジタル化とか、スピードとか、ペーパーレスとかいろいろな意味でメリットあるのは当然分かっているんですけど、過去含めてなかなかうまくいってなかったという現実があると思います。そういうことを踏まえたときに、今回どれだけ差別化できるかとか、例えば、ブッキングサービス一つ取っても、一つの船会社がやるブッキングサービスと、それを全体でやるブッキングサービスと、その一つの分野を取ってもなかなか統合化できないという問題が実際あると思います。

これはそれらを踏まえて全てのものを網羅しようとしていますから、当然今いろんな分野で、各事業者が電子化とか進めているところとの統合とか差別化をどうするかという問題が出てきます。と言いな

らユーザーからすれば、全部が一緒になれば便利なのは間違いないわけですので、全体をやるのは賛成なのですが、既にいろいろやっているところや、今取りかかっているところとどう連携するのか、あるいはそうではなくて取り込んでいくのかなど、それ一つを取ってもなかなか難しい問題だと思います。非常に高いハードルであるのは間違いないと思いますが、頑張って仕切ってまとめていただきたいというのがお願いになります。

【分科会長】 次、委員、続けてお願いします。

【委員】 分かりました。じゃあ、非常に難しい問題やられていると思うんですが、こういうシステムを入れることによって、港湾でのトラックなんか待ち行列とか場所とか、そういったものがすごく日本の港湾にとってあるんですけど、それが圧倒的に減るとか、あるいはその渋滞緩和とかに効果が出るとか、何かその辺の見えやすい話というのはどの程度の効果があるのかというような試算があるかというのが1つ目の御質問です。

もう一つは、例えば同じような話でいうとETCなんか導入したときも最初は、促進策というのでいろんな優遇みたいなものを考えたんですね。こちらのほうのこのシステムに関して、何らかそういうインセンティブみたいなものは考えられないのか、あるいはその辺のキャンペーンとかどういうふうにお考えなのかという辺りを少し教えていただければと思います。

【委員】 どうも。手短に1つコメント、1つ質問です。

質問のほうは、先ほどからちょっと出ているんですけど、他の省庁との連携というところなんですけど、私、外国のデータとか使ったりする者からすると、やっぱりカスタムの情報がリンケージしてくれないと使えないんですけどというのがあって、これは税関のお話なんですけど、税関はこのカスタム情報をなかなかリンクしてくれないというふうに聞いていますし、私も使うとき大変な手間があったんで、それ大丈夫なんでしょうかという。これは多分、いろんな人にとって、あるいは国の政策にとって、つくるときに一番メリット高いと思うんですけど、これが物流情報とリンクすると全然使い勝手が違うんですね。アメリカ商務省データがそうですから。だから、もうそれ何とかあります？ というのが、1点目の質問です。

コメントですけど、これは先ほど委員のほうで言われた、要はいろんなところを各社開発しているのとどうやって折り合いつけるわけというやつなんですけど、基本的にやっぱりこれは、私知る限りですけど、プロトコルを決める役割が多分港湾局側にあるだろうなと思いますね。先ほどポータルと言われていましたけど、これ、決めなければいけないのは、プラットフォームの形式そのものじゃなくて様式そのもの、プロトコルを決めるって話になると思うんで、そのプロトコルのイニシアチブを港湾局さんが握るんだったら、それはあれだけど、そこもほかのところとすり合わせますって言われたら、多分、ちょっとどうにも進まないような気がします。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。御質問、はい。

【理事】 1点、ページでいうと3ページの港湾物流分野ということになりますと、民間事業者間の物流手続ということも含まれてまいります。それで、ちょっとお聞きしたかったのは、このシステムの運営に関わる費用負担について、基本的には行政のほうで持つべきだと思うんですけど、例えばその民間物流分野のところも入っているということで何らか、受益者負担的なこともあり得るのかどうか、実際、入ろうとする事業者さんにとってみればその辺の費用負担、今まで負担していたものとの違いというところが大きなものかなと思うので、ちょっとその辺の費用負担の考え方について教えていただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 たくさんコメント、質問出ましたが、よろしくをお願いします。

【港湾情報化企画室長】 すみません。多分時間もあると思いますので、コンパクトに対応します。

まず、委員からありました、ほかのサービスとの連携とかすみ分けみたいなどころでございしますが、まさに現在進行形というところであります。まず、つくるときには全てを網羅できる形でつくるというような、このサービスはありませんとかそういう形になるべくならないようにつくっておりますけれども、例示がありましたブッキングとか、そういったところは各社で、多分、各社のブッキングサービスだとか横断的なプロバイダーみたいなどころがあるというところも承知していますので、そこを何が何でもうちがガバッと取りに行くとか、そういうところまでやるかというところはまさに進め方の話かなと思っております、いろんなどころとの連携の対話なんかもやっていければというふうに思っております。

それから、委員からありました渋滞の関係でございしますが、今日はすみません、資料の中に入っていないんですけども、サイバーポートはデータを取り扱うわけですが、その利用者に対するサービスを担う部分としてCONPASというサービスを開発し、実証なんかもやらせていただいております。

こちらは、まさに渋滞対策というところが視野に入った取組となっております、サイバーポートはこのCONPASとデータのやり取りをやるような役割を担っておりますので、そういったところを通じてトータルで利用者のほうにメリットが出るような、ちゃんと改善効果が分かるようなところも取り組んでおります。サイバーポートの直接効果というわけではありませんけど、トータルで見るときに、データを使って港湾の課題解決に役に立つというふうな方向も当然目指しております。

また、インセンティブの話でございしますが、インセンティブと言えるか分かりませんが、現在は利用者は料金無料という形で取り組ませていただいているというところがございます。令和3年度には実証事業という形でもうちょっと踏み込んだ支援なんかもやらせていただいていたんですけども、なかなかこう、そういうシーンを継続的に実施するというところが、各方面の御理解をいただかないと難しいというところが現状であります。今、まさに利用料金無料というところで、何とか使い勝手なんか

も試していただけるとありがたいというふうには思っております。

それから、委員からありました他省庁、税関の関係でございます。まさにそうですね。だんだん掘っていくと多分そこに当たるのだと思うんですけど、なんとか、この取組が有用なんだというところで、当局に御理解をいただけるような取組も行って参ります。もちろん隠さなきゃいけない情報は隠さなきゃいけないというところではありますが、必要な範囲でデータを利活用できるような方向にいけばいいな、と担当としては考えております。

また、プロトコル云々ということでございますけど、このサイバーポートを進めるに当たって、当然データセットみたいなものをつくる取組をしております。データセットは、最初は、和集合という形でつくっておりますして、いろんな人が自分のところをつなげないということにならないようにある程度広めにつくっておりますけど、一方で、使わない項目も多いよねみたいな御意見もいただいております。一旦広めにつくってはいますけれども、今後データ項目を絞り込む過程で、標準化という言い方が適切か分かりませんが、そういうふうなデータの形をこのサイバーポートの取組を通じてリードしていくようなこともやっていきたいなと考えております。

また、理事からお話のありました費用負担の関係でございますけれども、現在は無料ということですが、受益に応じた負担をとるところが多分基本ラインかと思っております。ただ、料金が利用促進の足かせになっては本末転倒みたいなところもありますので、そこはよくよく、関係各方面と調整しながら進めていきたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。今日的なテーマなので、いろいろ御質問等まだあろうかと思いますが、時間の関係でこの辺で終わらせていただきますが、私も一言だけ申し上げます。

今まで、ミクロな課題についてさまざまな検討課題を委員の先生方から出していただきましたけれども、港湾は複雑な事業者が絡んできて、その中で情報のフローをどのように作っていけばいいのかを考える必要があります。情報は上流から下流に流れていきますが、その流れに参加する事業者を増やしていくためには、情報を生産する上流側から増やしていかざるを得ない。一方で、役に立たない情報はいくら頑張っても流れない。必要な情報が流れているかどうかという検討は、下流から進めていかなければいけない。

この上流と下流の流れ、2つの流れを同時にバランスよく進めていかないといけないという点が非常に難しい。だからこそ国土交通省が全体を見ながら進めていくという使命を帯びている。大変なプロジェクトですが、ぜひ実現していただきたいと思っております。

【港湾局長】 一言コメントいいですか。

【分科会長】 はい。

【港湾局長】 委員の皆様、本当にコメントありがとうございます。御指摘もありがとうございます。

私、この立ち上がりからずっと担当しております、5年かけて、電子情報処理組織化までようやく来たところであります。その過程においては、ありとあらゆる手続を全て、まずは網羅するような形にシステムを構築していくということ。それから、これはあくまでもプラットフォームですので、アプリケーションである、皆様方のもう既に構築されている電子システム、これも必要に応じてAPIによって連携するという原則としていて、ある意味結構軽いシステムなんです、システムそのものとしては。

そういった意味では、協調領域をシステム化している、競争領域、皆さんのお持ちになっている付加価値部分というのを仮に競争領域とすると、その部分については、もう皆様方しっかりやっていただくというようなシステム構成に基本的にはなっています。そういう意味では最低限のサービスはこれで全て完結することもできますので、今全く電子化ができていない地方の港の小さな事業者さんとかに関しては、特に自らターミナルオペレーションのためのシステムをつくらなくても、これによって対応できるというメリットもございます。

また、今回三位一体ということになりますので、管理と、インフラと、そしてこの物流情報というのを全て連携させるようにしたいと思っていて、そうなりますと実は、仮に災害が起こったときに、どのバースを使っていくことができるかということも、場合によっては自ら検索してアプローチする可能性も出てきます。

これはこれからの発展の可能性なんですけども、常時の利便性を向上させるということ、それから仮に大規模災害が発生したときに、どういうふうにオペレーション組み直すかといったときにも十分に活用できるように我々はしたいと思っていて、つまり、リダンダンシーの観点から、大口の荷主の皆様、船社の皆様から、通常から使っていただくということも、これメリットあるんじゃないかと思っています。

これについてはまだまだ、途上の部分でございますけれども、引き続き皆様の御意見いただきながら改善をしていって、非常に使い勝手がよくて、またシステムとしての情報の管理という観点からしても有効なものにしていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、時間も押してきましたので、次の議題に移りたいと思います。

報告事項の「徳山下松港内航コンテナ線転覆事故における港湾分野の対応について」、事務局から願ひします。

【危機管理室長】 それでは、資料4について説明をさせていただきます。海岸・防災課危機管理室長です。よろしく願ひいたします。

私のほうからは、今年7月末に発生いたしました、徳山下松港の内航コンテナ線転覆事故における対応について御報告をさせていただきます。資料4の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。

本年7月31日に、徳山下松港晴海岸壁の前面で荷役作業を行っていました内航コンテナ船が転覆して、コンテナ船が沈没するとともに、多数のコンテナが海中に散乱する事故が発生をいたしました。幸いなことに事故によるけが人等は出ませんでした。これによって、事故直後には徳山下松港に就航しておりました週17便のコンテナ航路が休止。周辺に立地する複数の世界有数の素材等を生産する企業に影響が生じました。

事故直後から、港湾機能の早期回復に向けて、船社・港湾管理者・海上保安庁・中国地方整備局等の管理者、関係者が参加いたします連絡調整会議を開催いたしまして、早期の機能回復に向けた取組を開始しております。その結果、8月4日には転覆船の近隣を除きまして航行制限の解除、8月9日には岸壁の一部利用が再開されております。そして、事故発生から1か月余り後の9月7日には、岸壁の全面利用が再開されております。

次のページ、2ページ目を御覧ください。ここには徳山下松港の利用企業のヒアリングの内容を掲載してございます。事故の影響といたしまして、門司港等へ陸送するためのコスト増ですとか、その陸送のための車両不足、あとは製品の出荷滞留に伴う在庫保管の追加コスト等の御意見もございました。さらには、長期化して原料ストックがなくなりますことによるプラントの停止の可能性等についても言及されている企業もございました。この事故より、改めて港湾機能の維持の重要性を再認識させられたところでございます。

最後になりますが、事故・災害がないことが一番ではございますけれども、事故が発生した場合であっても、この件のように関係者と緊密に連携し、影響を最小限に抑えるため、今後も対応してまいりたいと思っております。

私からの説明は雑駁ですが、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、御質問等ございましたら発言をお願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。深刻な事故であったにもかかわらず、早急に回復することができたということで、関係者の方々の努力に敬意を表したいと思います。

こういう不幸な事故ではあったわけですが、2ページ目の荷主の声を拝見すると、とても有益なケースなのではないかという気がしました。別に事故ではなくとも災害などでも、港が使えなくなることは今後も起こり得るわけで、そういったときの状況を勉強しておくことは、効果分析といった手法面でもそうですし、再開に向けて何にプライオリティーをつけたらよいのかといった議論にも有益そうですので、丁寧にケースをまとめていただくのがとよいと考えます。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがですか。

【危機管理室長】 事故の効果等につきましては、事故直後にも、影響の検討等もしておりますけれど

も、その後もヒアリング等も継続して、ある程度時間がたてば、どのくらいの被害だったかということについても、わかるようになると思いますので、引き続き整備局とやり取りをしつつ、結果について今現在、まとめていております。

【分科会長】 ほかによろしいですか。大丈夫ですか。

それではどうもありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の「命のみなとネットワーク」の形成について説明をお願いします。

【災害対策室長】 海岸・防災課災害対策室長でございます。「命のみなとネットワーク」の形成に向けてということで御説明をさせていただきます。

資料5のほう、1枚おめくりいただきまして、1枚目を御覧いただければと思います。

近年、気候変動の影響により、これまでに経験したことのない豪雨による洪水や土砂災害等の気象災害が多く発生しております。沿岸部に限定されますけども、一たび道路が路肩崩壊などによって寸断されますと、地方自治体や地方住民はその道路をどう早期復旧されるかに注目します。しかし、道路脇の護岸が被災し路面も崩れてしまいますと、それ相応の長い通行止めが発生するおそれがあります。沿岸部であれば海上からアクセスする方法も考えられます。前線通過時など大雨、強風の間、当然船舶は出航できませんけども、嵐が過ぎ去ると水面は穏やかになりますので、速やかに船舶で救援、救出することが可能になります。

地方自治体、地方住民はどうしても陸側に固執してしまっ、海から救援・救出という発想に至らない方が多いのではないかと、また災害時に、陸路のネットワークだけでなく海上のネットワークを形成しておけば、さらなる災害対応力、防災力を向上できるのではないかと。その思いから、港の機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワーク、これを「命のみなとネットワーク」と名づけまして、このネットワークの構築に向けた取組を始めることにしました。

このパワーポイントの右側のほうにその取組がございます。ちょっと下の方になるんですけど、まず、海という視点を持ってもらうために、陸路が寸断して孤立した被災地へ海上輸送を活用した緊急物資や生活物資、また、救援部隊や被災者の輸送等の事例をまとめたPR資料、これを作成しまして、地元自治体などに配付をすることにしました。

このパワーポイントの後ろに、参考ということで「命のみなとネットワーク」の形成に向けてという、災害事例集ver1というのをつけさせていただいています。これがそのPR資料になります。

続きまして、この「命のみなとネットワーク」の形成に向けまして、国土交通省と市町村長等が合同で、船舶を活用した海上物資輸送や被災者輸送等の防災訓練、これを定期的に行うこととしました。

ポンチ絵の1枚目のパワーポイントの右側の真ん中あたりに防災訓練の実施の写真がございます。これは昨年、静岡県内で訓練をしているものでございまして、静岡県に浜名湖という湖がございます。そこ

に浜名港という地方港湾がございまして、そこで実施をした訓練の写真です。この写真にはないんですけど、近隣には舞阪漁港という漁港もございまして、その漁港も使っています。

あと、この写真にあります、ちょっと見づらいんですけども、緊急支援物資、これは静岡県内に御前崎市というのがございまして、その御前崎市から協力をいただきまして、この緊急物資を運んでございまして。重要港湾の御前崎港から船舶を使って、ここの浜名港まで輸送してきたものでございまして。

このように、いざというときに備えまして、御前崎港、浜名港、それから舞阪漁港という漁港という海上ネットワークを形成していこうというもので、今年も訓練を実施する予定と聞いています。このように、地方港湾や近隣の漁港なども活用しながら、随所にこの「命のみなとネットワーク」を形成していきたいと考えているところでございまして。

説明は以上です。ありがとうございました。

【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、御質問等がございましたらお願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。防災は、港の重要な機能の一つだと認識しております。特に、気候変動の影響を考えると今後さらに重要性は高まりそうで、かつその問題は、日本だけでなく世界のいろいろな港で起こりそうです。

港を防災の拠点として使おうという発想を持っている国はそれほどあるわけではなさそうですので、我が国での取組をうまくまとめて、海外インフラシステム展開に活用してはいかがでしょうか。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかいかがですか。

【理事】 非常に大切な試みだと思います。それで、この事例集を作られるときに、やはりどういう主体がどういう役割を担ったかというのがすごい大事だと思っております。例えば支援物資の輸送拠点、それから救援輸送の拠点というときに、やっぱり倉庫をどういうふうにして手当てしたかとか、それから、必要物資の必要な人たちへの配送をどういうふうにしたかとか、そういったときに、例えば港湾運送事業者がどんなふうに関わったかとか、そういったところについての事例が示されておりますと、今後、港湾運送事業者なり物流事業者さんがどういう役割を担っていくかということについても意識がより高まっていくかなと思いますので、そういった、どの主体がどういう役割を担ったかということについて、まとめていただけたらというふうに思いました。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【災害対策室長】 ありがとうございます。後ろについています参考資料の災害支援事例集ver1が、取りあえず今現状のものをまとめたものでございまして、一番最後に、事例一覧というのをつけていますが、今私どもでも把握しているものを全部調べ上げたものでございまして。

今の御指摘のありました、例えば海外展開だとか、どういう主体がどういう役割をしていくかという

のは、今いただいた御意見を踏まえまして、このver1をver2、ver3としていく段階で、またさらに充実をさせていきたいなというふうに思っておりますので、引き続き検討して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】 委員。

【委員】 こういう災害時の役割というのは非常に重要で、こういうふうに事例をリストアップしていただくのは非常にいいなとは思いますが、プロアクティブにというか、要するに結果としてこうでしたという話は分かるんです。ただ、事前にどういう対応でどうできたかと、あるいは今度どこかほかがまねしようと思ったら、何をどうしたらいいのかという話が、実はなかなか分かりにくいところが問題だと思います。

例えば地域防災計画とか、いろいろな諸計画ありますが、そういったところに、どういう形で位置づけられていたからこうだったとか、何もなくてもこうでしたとか、いろいろそういう話があるかと思っております。その辺のところも少し入れていただくと、実際に応用問題を解くときに解きやすくなると思うので、少しその辺りも御検討いただければと思います。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。このたびの「命のみなとネットワーク」、大変有意義な取組だと思っております。私、今回、資料で頂いて初めてこの取組について知ったということがございます。ですから、これはぜひ、本当に激甚化する気候災害ということもありますので、多くの自治体ですとか市民の方ですとか、情報が届くようにうまく整理していただいて情報発信を工夫していただきたいと思っております。

以上です。要望です。

【分科会長】 委員、お願いします。

【委員】 よろしく願いいたします。

今の「命のみなとネットワーク」の皆様方、委員の方からも御指摘ありましたけれども、その災害の時点において、例えばですけれども輸送そのものでもトラックがどこにあるかというのがその瞬間のときもそうですし、物流センターでどこでどのような役割を担うのかということ、やはり具体的につなげておくという、そういったことをお示しいただきたいなと。恐らく、民間事業者も突然、そのような計画はそれぞれの自治体でされていると思うんですけれども、実際にこの「命のみなとネットワーク」というこの今回のものにおいて、誰がどのように関わるのかということの具体的なことを示さないと、実際にあるものをうまく活用できないということではいけないのかなと。それから、民間の事業者も、どのようにすればいいのかというようなことはお示しいただけると、せっかくあるいろいろなリソースが活用できるんじゃないかと私も思っております。

以上でございます。

【分科会長】 では、3つまとめてお願いします。

【災害対策室長】 御意見ありがとうございます。

まとめて申し上げますと、やはり情報発信というのは非常に大事だなと思いますし、今、これは9月ぐらいから取組を始めまして、私どもで言うと防災部局、地方整備局とかの河川とか道路サイドの方にもちょっとそういう説明をさせていただいていますし、それから、それぞれの事務所を介して、それぞれの地方自治体、市町村長の方にも説明をさせていただいています。

御指摘あったように、情報発信をとにかく行っていく、あと、委員からもございましたように、多分、地域防災計画とか、いろんな形で位置づけられるといいですし、また、どういうふうに体系的に発動していくかということも、何かしらやっぱり地元地元でそれぞれ御議論いただいて、またそれも発信していくということが大事なのかなと思っています。

今、船といいましても、使えるところは、私ども国で持っています港湾業務艇だとか、港湾環境整備船とかあるんですけども、地元には例えば漁船だったり、地方の民間のフェリーとか渡船とかそういうのもございます。ですから、そういうのも最大限に使って、何かあったときにはすぐネットワークをつないでいく。それをしっかりとまとめたものをやっぱり発信して、皆さんで地域地域で共有していただくことが非常に大事なかなと思いますので、引き続きそういう取組を進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

【委員】 1点追加して。

【分科会長】 はい。

【委員】 すみません。道路局のほうで重要物流道路というのを指定して、そこを何か起こったときに早期に警戒して、内陸のほうに物流を回していこうということがありますので、やはり奥のほうに行くとなると道路との連携も必要ですから、そこの連携含めた計画づくりを県とか市町村にお願いすることによって、これが生きてくるようなことにやっていただけたらと思います。

以上です。

【災害対策室長】 ありがとうございます。ぜひ参考にして進めていきたいと思っています。ありがとうございました。

【分科会長】 それでは、時間が迫っておりますので、次の議題に移りたいと思います。報告事項の「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方について」、説明をお願いいたします。

【海岸・防災企画調整官】 港湾局海岸・防災課の海岸・防災企画調整官です。よろしくお願いたします。

資料6を御覧ください。11月14日付で「気候変動を考慮した臨海部の強靱化のあり方」について、国土交通大臣から交通政策審議会に諮問をいただいております。こちらについて御説明申し上げます。

なお、この諮問は今後所要の経路を踏まえて港湾分科会に付託されまして、さらに分科会の下に設置されております防災部会、こちらのほうに付託いただくことを考えてございます。防災部会の委員につきましては、港湾分科会の委員でもいらっしゃいます部会長、部会長代理、委員、委員に御参画いただくことを御内諾いただいております、この場を借りて感謝申し上げます。また、ほかの関係有識者の方々にも参画いただくよう調整中でございますので、御報告申し上げます。まず、スケジュールにつきましてですが、来月12月に第1回を開催し、その後、検討を重ねて、来年夏までに取りまとめるということをご想定してございます。

以下、諮問理由について御説明をさせていただきます。資料6の2ページ目を御覧ください。あわせて、別とじで参考資料としまして、諮問の背景についてというA4横のポンチ絵をつけてございますので、こちらにも御覧いただければと思います。

参考資料のほうをおめくりいただきまして、1ページ目でございますが、近年におきましてもいろいろ台風被害が発生してございまして、各地域の港湾において既往最高を上回る潮位を観測するなどしているという状況でございまして、台風被害が激甚化・頻発化をしているという状況でございます。

この一方で、今後発生してくる気候変動への適応についても重要な課題でございまして、すみません、資料をちょっと飛ばしていただきまして、同じ資料の3ページ目と4ページ目になりますけれども、まず、3ページ目でございます。令和3年10月に、気候変動適応法に基づく計画としまして、気候変動適応計画を閣議決定してございます。

次の4ページ目に、抜粋をちょっとつけておるんですけども、この計画の中では、中ほどにアンダーラインを引いている箇所になりますけれども、気温上昇を1.5度程度に抑えられたとしても、熱波のような極端な高温現象や大雨等の変化は避けられないことから、多様な関係者の連携・協働の下、気候変動適応策に一丸となって取り組むことが重要であるというふうにされてございます。

すみません。お戻りいただきまして、参考資料の2ページ目のほうを御覧いただきたいのですが、台風災害・気候変動の一方で、地震や津波の発生についても切迫しているという状況でございます。既に広く言われているように、今後30年以内に南海トラフですとか首都直下地震、また日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、こういった発生確率が70%以上などというふうに高まっているという状況でございます。

お戻りいただきまして、資料6の2ページ目の諮問理由のほうになるんですけども、こちらの第3パラグラフ以降になります。港湾は、多様な産業活動・国民生活を支える重要な物流・産業基盤でございます。災害時においてもその重要性というのは変わりませんで、救援要員ですとか、避難者・緊急物資の輸送拠点、また、被災地の復旧・復興の拠点としての役割が求められてまいります。さらに、近年であればカーボンニュートラルポートの取組を進めてございまして、2050年カーボンニュートラルの実現に向けても重要な拠点となってまいります。

こうしたことを踏まえまして、第4パラグラフの中ほどでございますけれども、気候変動による気象

災害リスクが増大しているということ、また、大規模地震・津波災害の発生が切迫しているということ、また、カーボンニュートラルポート形成など、港湾を取り巻く環境の変化があるということ、これらのことを鑑みて、港湾における防災減災対策の取組を拡大・深化させる必要があるということで今般、諮問に至ったという状況でございます。

御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。それでは、御質問等ありましたらよろしくお願ひします。

【委員】 質問ということではないんですが、情報提供というか、文部科学省のほうでも、何年も継続して最近ですと統合プログラム、今だと先端プログラムというんですが、気候変動に対応して雨とか高潮あるいは強風等も含めて、影響評価を進めております。それに関連して、三大湾での高潮の状況の変化というものの予測というのを少なくともこの5年間、今プロジェクトが始まった最初の年だから、完全に終わってはいないと思うんですが、そこまでのところである程度試算もされています。

そう考えると、その辺のデータ、あるいはd4PDFとかd2PDFとかいいまして、そのアンサンブルもいろいろありますので、そういったものを活用いただいて検討いただけたらいいかなというふうに思ったりいたしました。

ただ、時間的にここでどういう方針かというところで、1.5度というように縛ってしまうといういろいろ難しいと。河川のほうでは基本的に2度ぐらいまでのところは想定入れられていたと思うんで、そんなところも足並みそろえていただくとか、いろいろ検討いただいて、港湾だけじゃなくて海岸全般として、特に三大湾についての対応というのを御検討いただきますと大変ありがたいかなと思ひました。

以上です。

【海岸・防災企画調整官】 よろしいですか。ありがとうございます。

まず、文科省のプログラムのほうは承知してございまして、それらのデータにつきましても、適宜活用させていただくということで、また、関係する有識者の先生にも御助言をいただくということで考えてございます。

また、気温上昇につきましては他分野とも当然、横並びを取りながら、港湾だけではなくて臨海部という海岸も含めて、エリアでしっかり強靱化ができるように方策を検討してまいりたいというふうに考えてございます。御指摘ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。はい。

【委員】 時間もあれなので、手短にちょっと申し上げます。コメントになると思うんですけど、これ、書いてあるのはもちろんすごく大事なことだと思うんですけど、何か短期的なイメージがどうしてもついちやうなと思うんですよね。それで、これは私、同じような話を高田局長時代にも多分ここでしていると思うんですけど、短期的にはLNGとかそういうのに対応すると。もうちょっと長いときにはアンモニアですけど、多分大本命は水素でしょうねという、そのときに水素の補給基地とか格納基地として臨

海部を利用するというような話に、たしかになっていたと思うんですけど、私、ちょっとその環境に詳しい専門の先生とかに話を聞いていたら、やっぱりそれだけじゃなくて恐らく化石燃料の時代とは違う土地利用も必要になってくるんじゃないのという、そんな話はしています。

ですから、これ臨海部のただのというか使い方だけでなく、もうちょっと深く入り込んだところの土地利用全般も中長期的には影響してしまうような話になると思うんですけど、そういう視点で、多分港湾がそのときにどうあるべきなのかというのを考えるのが本筋じゃないかと思う次第です。

以上です。

【海岸・防災企画調整官】 御指摘ありがとうございます。おっしゃるように、カーボンニュートラルポートを推進していく中で、もしくはその政府全体のカーボンニュートラルの推進の中で、そういった形でのエネルギー転換が図られるとともに、臨海部において、その土地利用の在り方というのも、産業形態ですとかそういったものもある程度転換していく部分があると思われまして、それに伴う土地利用の在り方の転換ということもあるというふうに想定してございまして、そういったことも、その防災の取組、臨海部の強靱化に向けて、そういった周辺環境の変化も踏まえた政策を打ち出していくことができれば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。

それでは、次の議題に移りたいと思います。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」、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。

資料7、カーボンニュートラルポートの形成につきまして、今般の港湾法改正も含めまして、最近の状況、これからの取組について御説明をさせていただきます。

1 ページ目をお開きいただきますと、これまでも御説明はしておりますが、カーボンニュートラルポート形成の狙いとしては大きく2つございます。

1つ目が昨今の荷主等のサプライチェーンの脱炭素化という取組に対しまして、荷主等のそういったニーズに対応した港湾の競争力強化のために、港湾の脱炭素化を進めていくというもので、具体的には、下に幾つか例を挙げておりますが、例えば停泊中の船舶への陸電供給ですとか、船舶燃料、これからいろいろ変わってまいりますので、脱炭素燃料の供給をする体制をしっかりとつくる。また、荷役機械への脱炭素化を進めていく。それから、後でまた詳しく御説明いたしますけれども、認証制度といったものもつくっていかうというふうに考えております。

右のほうは2つ目の狙いとしまして、もう少し大きな広範な範囲でございまして、港というのは発電所、鉄鋼、化学工業といった、たくさんのCO₂を排出する産業が立地をしております、そういったものも含めまして、港湾全体の脱炭素化に取り組んでいく。そのためには水素・アンモニア等のサプライチェーンの創出というものが非常に大事になってまいりますので、その受入れ拠点としての港湾をしっか

り整備していくというものでございます。

2ページ目でございますが、今回の港湾法の改正の概要でございます。幾つかございますが、下の半分
の箱を見ていただければと思いますが、一つが港湾の基本方針へ位置づけを明確化するというところで
ございます。現在の基本方針に、脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割をきちっと明記する
というのが1つ目です。

それから、港湾法の適用を受けます港湾施設に、船舶に水素・燃料アンモニア等の動力を供給するた
めの施設を追加するというので、海運の脱炭素化の後押しをしていくというものでございます。

2つ目に、港湾における脱炭素化の取組の推進ということで、現在も各港で取り組んでおりますC
NP形成計画、協議会を法定計画、法定協議会といったものにするというものでございます。さらに、これ
から様々な施設を造っていくわけですが、今、港湾で定められていますいろんな分区において
柔軟に対応できるような用途規制の柔軟化の特例措置を講じております。こうしたことを通じまして、
CNPの促進、我が国の競争力、港湾の競争力強化、脱炭素化の実現に貢献をしていくというものでござ
います。

3ページ目をお開きいただきますと、現在全国でCNPの協議会等の取組が、11月15日現在で4
0港湾になっております。様々な港で今、こういった検討が進められているというところでございます。

4ページ目でございますが、先ほどもちょっと申し上げました認証制度というものをつくろうという
取組をしております。今、企業の経営におきまして、脱炭素化に取り組む動きというのは世界的に進展を
しておりまして、サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主が増えております。こうしたニーズにし
っかり対応していくために、港湾施設の脱炭素化等に取り組むことが、荷主や船社から選ばれる港湾と
なるために必要だと考えております。

このため、国土交通省では港湾の物流ターミナルにおける脱炭素化の取組を促進するための、物流タ
ーミナルの脱炭素化の取組状況を客観的に評価する認証制度の導入に向けて、学識経験者等の意見を聞
きながら検討をしております。具体的には、低・脱炭素化荷役機械の導入状況や、船舶への低・脱炭素燃
料の供給機能の導入等を評価するというので、検討を進めております。本制度におきましては、将来的
に国際展開も視野に入れまして検討しており、我が国の港湾が国内外の荷主、船社から選ばれる、競争力
のある港となるように取り組んでまいり所存でございます。

最後、5ページ目でございます。今後の進め方でございますけれども、今回の臨時国会で法案が議了に
なっておりまして、11月18日に公布予定になってございます。それから1か月後に施行となり、各港
で開催しているCNP協議会が順次、法定協議会に移行していく。さらに、今作成中の計画も、港湾脱炭
素化推進計画となります。

その際に、一番下にありますけれども、基本方針を変更することを考えておりまして、それを諮問させ
ていただきまして、1月、3月と、この港湾分科会で御審議をいただきながら、答申をいただき、それに

基づいて計画をつくっていく、そうした流れを考えてございますので、引き続き御指導をいただければと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾局長】 補足をちょっと。

【分科会長】 お願いします。

【港湾局長】 先ほどの話ともこれは関係する話なので、これだけちょっと補足をいたしますが、今回、法改正の中で、2ページを御覧いただきたいんですけど、ここに明記されていないんですけど、法案の概要1ポツの①の「港湾の基本方針への位置づけの明確化等」と書いてあるんですけど、ここは「脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割」等」と書いていますけど、「等」のところには実は気候変動への対応というのが入ります。

それで、先ほどの、まさにその適応策では臨海部の強靱化の話と、今回のこのカーボンニュートラルポートの形成というのは、これは緩和策としてタイヤの両輪になるということを法律上も明確化しています。それを踏まえて、先ほどの適応策である、議論の開始をするということ、そして、カーボンニュートラルポートの形成を進めていくということを同時に進めていくというのが今回の大きな取組の姿勢であります。

先ほど先生がおっしゃった、臨海部の土地利用の転換も、まさにこの法律を整備することによって、十分かどうか分かりませんが、それを促すような制度設計をしたということになっていきますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。御質問等ありますでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。港湾における脱炭素化を制度化していただいたということで、CNPの形成に向けた活動が我が国の国際港湾の競争力強化に大きく寄与するものと確信しております。

この競争力強化という観点からは、やはり日本全国で進めておられるCNPの形成に向けた取組をいかに横串に刺して、幹を太くしていくかということが、時間軸の設定とともに重要だと思います。

まだ海運界の中では代替燃料のデファクトスタンダードが決まっておらず複数のオプションを模索している状態であるところ、各海外港においては、代替燃料（候補燃料・先行燃料）の供給体制の整備が進みつつあるといわれています。こういう中で我が国において、代替燃料船の開発のペースと時間軸を合わせて、ぜひ、各地の港のCNP形成計画が、より効率的に、また横串を刺した幹となるようにイニシアチブを取っていただきたいなというふうに思います。

それと、足元の話として、エジプトでのCOP27で米国政府がグリーン戦略、いわゆる「グリーン・

SHIPPING・チャレンジ (the Green Shipping Challenge)」を公表しておりますけれども、こちらの中で米国環境保護庁が港湾の脱炭素化に関するインフラ整備として30億ドルの予算措置をしているとのことです。それから、グリーン・コリドー (green shipping corridors) の話でございますけれども、米国政府は韓国政府と連携して、韓国・米国間でグリーン・ SHIPPING・コリドーを創設するための事業可能性調査、カナダ政府とのグレート・レイク (the Great Lakes) ～セント・ローレンス (St. Lawrence) 間航路のグリーン化、グリーン・コリドーのネットワーク化、英国政府との米英グリーン・ SHIPPING・コリドー・タスクフォース (a U.S.-UK Green Shipping Corridor Task Force) の設置等、具体的なパートナーづくりを進めているそうです。以前、この場でお話を伺った御報告があったと思うんですけれども、日本は周辺友好国との間で、そのネットワーク化の話に着手されたということですので、その辺りの進展をお伺いしたいなというふうに思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 委員。

【委員】 一応、局長のほうから名前が出たんで、自分のほうからもちょっと言いたいと思います。

今、局長の説明からあったように、今回の法改正の中で、どちらかという中長期的な、ほとんど戦略の視点で書かれているなということは分かりましたので、非常に安心しましたということと、今後その方向で、戦略的な方向で行くんですねということを一応確認だけさせていただきます。

以上です。

【理事】 日本港運協会ですけれども、このカーボンニュートラルポートに関しては、ちょうど2日前の日本海事新聞でも、日本港運協会の会長が対談の中で強く取り上げておりますけれども、この脱炭素化ということは、もう社会を挙げて、日本を挙げて取り組むべき課題であるということで、港湾運送事業についても協会として削減目標を設定して、ハイブリッドカー、また、フォークリフトの電動化、荷役機械のロボット化、こういったことを後押ししていくということを表明しております。また、水素燃料電池などに転換可能な荷役機械の開発といったことにも取り組もうということで、しております。

そういった観点から、今回の取組ということは非常に大事だということを課長も申し立てまして、それで、ぜひ今後、港湾運送事業のほうで取り組んでいく荷役機械などの取組などについても、かなり負担もかかってくる場所もございますので、支援制度ということについてもぜひよろしく願いしたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。それでは一括してお答えをお願いします。

【産業港湾課長】 まず、委員からお話がありました海運との連携でございますが、今のまさに、アンモニア燃料船、水素燃料船については開発段階で、それぞれ26年、27年から実証を開始し、30年までには実証運航を完了し、30年以降、早期に社会実装というふうにお伺いしておりますので、そういった流れとしっかり連携をしながら取り組んでいこうと思っております。

また、足元としてはまずLNG化が進んでおりますので、それに対しては、今、既に伊勢湾・三河湾では導入されておりますけれども、東京湾、それから九州・瀬戸内海エリアと、LNGのバンカリング拠点を整備していく方針でございます。

2つ目の海外との連携でございますが、いろんな連携ありますけれども、日本としましては、日米、それから日米豪印という、その2つ枠組を中心に動こうと思っております。日米豪印については、海運タスクフォースといったものが設置されておまして、その4か国を中心にグリーン海運回廊をつくっていくべく今、検討が進められております。世界に遅れることなく、しっかりと各国と連携しながら取組を進めていきたいと考えております。

それから、委員からありました戦略の視点ということで、まさに戦略的にカーボンニュートラルポートの取組というのは進めていくという方針でございます。

それから、理事からございました、港運協会さんからも御支援をいただいております、様々な荷役機械の脱炭素化というのは、やはり港湾の取組の中でも大きな部分を占めるものかと思っております。大変御理解をいただいております、ありがたく思っております。

また、いろんな負担も当然かかってきますし、技術開発もこれからやっていかなければいけない部分もかなりありますので、しっかり連携を取りながら、支援のほうもしっかり検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

それでは、最後の議題に移りたいと思います。報告事項の「国際クルーズ運航に向けた現状について」、説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 続きます、産業港湾課長でございます。資料8、国際クルーズ運航に関する現状について、御報告をさせていただきます。

1ページ目でございますが、ちょうど昨日国土交通省より、国際クルーズの運航再開に関してプレス発表したところです。各ガイドラインが策定され、国際クルーズ運航再開の準備が整った、という内容になっております。御承知のとおり、我が国では、2020年3月以降、国際クルーズの運航を停止しておりました。国内クルーズにつきましては、2020年10月から再開しておりましたが、国際クルーズについては未だ再開できていない状況でございました。

去る9月26日に、政府の新たな水際対策が発表され、それに基づいて今回、日本国際クルーズ協議会をはじめ関係団体より、ガイドラインが作成されました。国交省としましても、これらのガイドラインについて感染症等の専門家から御意見をいただき、関係省庁とも調整しまして、このたび、発表をしたところでございます。今後は、各クルーズ船社が寄港地の関係者で受入れに関する協議を行い、合意を得た上で、順次運行するというところでございます。

2ページ目に、このガイドラインの概要を簡単に御説明させていただきます。ガイドラインは大きく3つございまして、ページ左にある外国クルーズ船社による日本国際クルーズ協議会（JICC）、ページ右上にある本邦クルーズ船社による日本外航客船協会（JOPA）、ページ右下にある日本港湾協会と、この3つとなります。右の2つは既に国内クルーズ向けのガイドラインが策定されておりましたので、今回改訂ということになります。今回新しく策定されたのは、左のJICCのガイドラインになります。

JICCガイドラインのポイントを申し上げますと、ウイルスを船内に持ち込まないという考え方のもと、ワクチン接種については全乗組員に3回接種、95%以上の乗客に2回接種といったような条件を設けて、加えて乗船前3日以内のPCR検査、または抗原定性検査の陰性結果を提示することを求めています。

有症者が発生した場合の対応として、有症者を直ちに検査をし、陽性ということであれば隔離をすることになります。その場合も船内で、特別なスペースを設けることにより、船内隔離を継続することになっております。

さらに、運行警戒基準とありますが、レベルごとに各対応を設けており、感染者が10%以上となるようなケースにつきましても、運航中止も含め、運航短縮をすることがガイドラインに規定されております。

続きまして、その次の3ページ目でございますが、こちらは我が国のクルーズ船寄港に関する状況でございます。2019年度までは200万人以上の訪日旅客を受けておりましたが、2020年からは減り、2021年はゼロという状況でございます。クルーズの寄港回数につきましても、2020年以降、大幅に減り、今は日本船だけが運航しているという状況でございます。

4ページ目ですが、一方で世界の運航再開状況を見ていただきますと、こちらも2020年6月はゼロでしたが、特に2021年6月から急激に増えまして、現在は80か国以上が国際クルーズを再開している状況でございます。そういった意味で、日本でも今回、国際クルーズの運航再開を発表したということです。

参考までに、その次の5ページ目で、クルーズ船というのは非常に経済効果が大きく、試算によりますと訪日旅客だけで年間約800億円の効果があるとされています。さらに、大都市部だけでなく、地方部への経済効果も大きいと言われております。

次の6ページですが、たくさんの地方自治体から国際クルーズの早期再開という御要望もいただきまして、今回ようやく対応ができたというところでございます。

最後のページですけれども、JICCの調査結果となりますが、現時点では、来年3月以降166本の国際クルーズが運航を予定されています。1,000人未満のクルーズ船から3,000人以上の大きなものまで、カジュアルからラグジュアリーまで、本当に様々なクルーズ会社によりが待ちに待っていた国際クルーズ再開がようやく実現できるようになったといったことでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいま御説明のありました内容について御意見、御質問がございましたらよろしくお願ひいたします。どうぞ。

【委員】 再開で、相当な数のクルーズの運航が予定されているようですけども、日本人の申込み状況みたいのは分かります？ まだ始まって、ガイドラインが出て間もないから、全部はつかめないんだろうと思うんですけど、その辺のところ分かれば。つまり、クルーズに日本人がどの程度みんな関心を持って申込みをしているのかということが分かる範囲で。

それからもう1点は、これは前から議論になっているんですけど、クルーズ船の公海上のカジノの問題です。それで、日本船籍の公海上でキャッシュを伴うのは駄目で、外国船籍だけがオーケーというふうには、たしか線を引いていると思うんですよ。これを機会に、そういうものも少し柔軟に変えていくような考えがあるのかどうか。日本船籍の船であろうと外国船籍の船であろうと同じ扱いにした方がいいと私は思っているんですけど。公海上のカジノの扱いというのは同じようにしていいんじゃないかと。領海の中は別ですけどね。いかがでしょうか。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。申込み状況につきましては、把握している限りでも、かなり好調だと聞いております。船によって日本人がメインになるもや、場合によってはフライ&クルーズということで、外国人のお客さんも多くいると聞いていますが、やはり日本というのは非常に人気がありまして、日本人は当然ですけど、外国人も含めて、売行きは好調であると聞いております。

航海上のカジノの見直しについては、詳しい制度についてはあまり承知はしておりませんが、当然そういったエンターテインメントはクルーズの楽しみの一つでもございますので、課題等あるようであれば、船社とも確認していきたいです。

【委員】 観光庁の所管になるんですか。どこの所管になるんですか。

【産業港湾課長】 所管は、海事局の担当になるかもしれません。

【委員】 日本も今、IRを認め推進しようとしているわけですから、船上のカジノについての規制も少し緩和すること考えたらどうかなというふうに思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかいかがですか。

【委員】 ありがとうございます。2ページのところに、ガイドラインとしていろいろ示されているんですけども、この乗船前検査とスクリーニングなどに関しましては、例えば国際的な基準などがあるのでしょうか。日本だけで決めているものなんでしょうか。日本だけがすごく厳しいとしたら、今後の展開的に厳しくなってくるのかなと思いましたので、その辺を調査された上での規制になっているのかなというところを教えてくださいというのと、あとは実際に船内で発生した場合に、初めの頃はどこの港で受け入れるんだということでもかなりもめたりとか、その現地の寄港先のところの病院がもう既に逼迫しているので広域で受け入れましたというような、かなり医療との連携も必要になってくるのか

なと思うんですけども、それに厚生労働省との関係で調整がちゃんとなされているのかなというところを確認したいと思います。よろしくお願いします。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まず、今回参考にしました、オーストラリアのガイドラインは、現時点で国際的に一番厳しいと言われている基準でございます、それを参考に日本の基準をつくっております。オーストラリアの基準とほぼ同じ内容となっておりますので、船社も受け入れられる基準になっております。

2番目が、実際の陽性者の受入れですけども、これにつきましても当然、受け入れる際には地元自治体との合意を得た上で寄港ということになります。地元自治体、船社、それから当然政府も含めまして、関係者がしっかり連携しながら、そういった対応を今後していくということになるかと思っております。厚生労働省と当然、調整をしております。

【委員】 ありがとうございます。ちょっと落ち着いていたのに最近また第8波がということで、自治体の受入れ状況とかもかなり変わってくると思いますので、その辺はしっかり間に入っていただき、受け入れやすいところに入っていただくとか、調整をお願いできればと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。よろしいですか。ございませんね。

それでは、御質問、御意見がございませんようですので、本日の議事はこれで終了ということにさせていただきます。事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願いします。

【総務課長】 ありがとうございます。委員の皆様におかれましては、長時間にわたり御議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

次回、第87回港湾分科会は、CNPのスケジュールのところで話が出ておりましたように、基本方針の変更について御議論いただくことを念頭に、1月頃を予定しております。

また、本日、会場で出席されている委員の皆様におかれましては、会議資料は机上に置いたままにしていだければ、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。誠にどうもありがとうございました。

— 了 —