

令和5年10月30日（月）

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90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90回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和5年10月30日（月）

開会 13時30分 閉会 15時30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
河端 瑞貴	慶應義塾大学経済学部 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
丹澤 俊夫	(一社)日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会委員
土屋 恵嗣	(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
南 健悟	日本大学法学部 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「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会中間とりまとめ」について（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- ②「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめ」について（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- ③洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況（報告）・・・・・・・・・・・・・・ 7
- ④「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」（答申）について（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- ⑤港湾計画について（審議）
 - 改訂（東京港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - 改訂（北九州港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
 - 一部変更（青森港、酒田港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
 - 一部変更（茨城港、呉港、坂出港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
- ⑥コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会の設置と進捗（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
- ⑦「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」について（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43

交通政策審議会第90回港湾分科会

令和5年10月30日

【総務課長】 定刻になりました。ただいまより交通政策審議会第90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。

初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 皆様、こんにちは。港湾局長でございます。本日は、大変お忙しい中、第90回の港湾分科会に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

今回から、新たにお二方が委員に御就任になられました。この場をお借りしまして、委員就任に御快諾いただきましたことを御礼申し上げますとともに、御指導、御鞭撻のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、最近の我が国の港湾をめぐる動向でございますけれども、コロナ禍で浮き彫りになったサプライチェーンの脆弱性への対応、トラックドライバーの労働力不足が懸念される物流の2024年問題への対応、クルーズ本格回復への取組、デジタル化の推進とサイバーセキュリティの向上、そして脱炭素社会の構築、さらには、激甚化する自然災害への対応と。数え上げれば切りがないですが、こういった様々な課題が挙がっております。

こうした多岐にわたる課題に着実に対応し、我が国の経済成長や国民生活の安定の確保に向けて、港湾分野でも取組をしっかりと進めていく必要があると考えております。

本日の港湾分科会では、こうした社会的要請に関連した対応について、港湾局から6件の御報告をさせていただきますとともに、委員の皆様には7件の港湾計画の変更案件について御審議をいただきます。

今回の変更案件につきましては、目まぐるしく変化する社会情勢への対応や、港湾背後の社会経済活動のさらなる発展も見据えつつ、各港湾の課題解決を図るため、各港湾管理者の御尽力の下、地元関係者との調整を経て、提出がなされたものでございます。

本日は限られた時間ではございますが、活発な御審議、御議論をお願い申し上げまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 次に、改めて新任の委員を御紹介申し上げます。

まず、一般社団法人日本経済団体連合会ロジスティクス委員会企画部会委員の丹澤俊夫

委員です。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 続きまして、一般社団法人日本船主協会常勤副会長の土屋恵嗣委員です。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 本日、一般社団法人日本港湾協会会長の久保委員が御欠席であります。専門的な御意見をいただくために、日本港運協会理事の久米秀俊様に御出席いただいております。

【理事】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 それでは、委員の出席状況を御報告いたします。本日は、委員15名中11名が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に達している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。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、分科会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速ですが、議事に入らせていただきたいと思います。

本日は、報告事項6件、審議事項7件を予定しております。報告事項のうち4件については、港湾計画の変更内容にも関連するものですので、港湾計画の審議に先立って、報告を求めるといたします。

それでは、1つ目の報告事項、新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会中間とりまとめについて、事務局より説明をお願いいたします。

【指導官】 港湾経済課長の代理で本日出席をさせていただきました、港湾経済課の特定港湾運営会社指導官でございます。

私からは、新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の中間とりまとめにつきまして、御説明させていただきます。

国際コンテナ戦略港湾政策ですけれども、平成31年3月に取りまとめました国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップに基づいて、これまで政策を推進してまいりました。今年度はその政策目標の最終年に当たることから、本年2月に新たに検討委員会を設置しまして、今後の政策目標ですとか新たな戦略等を検討し、6月に新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会中間とりまとめとしまして、令和6年度

からおおむね5年間程度で取り組むべき施策の方向性を取りまとめたところでございます。港湾分科会の委員、また、元委員の皆様にも、本検討委員会に御参画をいただきました。この場をお借りして、御礼申し上げます。ありがとうございます。

それでは、資料1の1ページ目に基づきまして、御説明させていただきます。まず、検討の背景でございますけれども、国際基幹航路が我が国の港湾へ寄港することは、日本に立地する企業の国際物流に係るリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも大変重要であります。

また、先般の新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な海上コンテナ物流混乱を経験した我が国の企業におきましては、サプライチェーンの強靱化、また、安定化が喫緊の課題となっており、国際基幹航路の維持・拡大の重要性がより一層高まっているものと考えてございます。

続いて、中ほどですけれども、政策目標と今後の取組の方向性を御覧ください。国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献するというを政策目標としております。

また、この政策目標を踏まえて、4つの基本的な取組方針としまして、集貨、創貨、競争力強化の3本柱について、引き続き国が前面に立ち、関係者が一丸となって強力で推進すること、国際基幹航路の維持・拡大に関して、国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制の構築に取り組む、また、物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素への対応など、新たな課題や要請を踏まえまして、コンテナ物流のデジタルトランスフォーメーションですとかグリーントランスフォーメーションを加速する、また、政策を推進する上で前提となる国際コンテナ物流に関する各種データの充実ですとか、データの収集・分析等の取組を強化する、こういった方針を掲げているところでございます。

これらの方針に基づきまして、具体的な取組として、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルート構築ですとか、コンテナターミナルの一体利用の推進、大水深・大規模コンテナターミナルの形成、生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装、また、コンテナターミナルの脱炭素化、こうした取組を進めてまいりたいと思っております。

2ページ以降につきましては、参考として施策の具体例を記載しておりますけれども、時

間の都合上、説明は割愛させていただきます。

以上で資料1の御説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま説明のありました内容について御質問がございましたら、御発言をお願いいたします。よろしいですか。よろしいですね。

それでは、次の議題に移ります。2つ目の報告事項、次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめについて、事務局から説明をお願いいたします。

【企画室長】 計画課企画室長でございます。次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめについて御説明いたします。

資料の2を御覧いただけますでしょうか。開けていただきまして、1ページを御覧いただけますでしょうか。2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制などにより、労働力不足の問題が顕在化する中、必要となる港湾整備ですとか、情報通信技術による荷役効率化などの取組を検討することを目的に、右下にありますように、有識者、フェリー、RORO船の事業者から成る検討会を開催していたところでございます。

左下にありますように、本年6月30日に中間とりまとめを行ったところでございます。引き続き最終とりまとめに向けて検討しているところでございますが、その中間とりまとめについて御報告させていただきます。

次のページを開けていただけますでしょうか。それに先立ちまして、まず、フェリー・RORO輸送の現状について、改めて御紹介させていただきます。左上、フェリー・RORO船による輸送というのは、一度の航海で大量のシャーシを運ぶことができ、また、ドライバーは、有人航送の場合にあっても休憩扱いになりますし、あと、ヘッドを切り離して、貨物だけ輸送すれば、無人輸送になります。特に左下にありますように、長距離貨物輸送の分担率が高いという状況になっているところであります。

真ん中の上でございますが、内航フェリー・RORO船の就航状況について、近年、このように、博多・敦賀間ですとか、北九州・横須賀間、あるいは苫小牧・東京・清水・大阪・仙台を結ぶRORO船といったようなものが就航しております。

また、このほか、下にありますように、災害時に投入され、緊急車両が輸送されると。そういうものに活用されているということもあるところでございます。

右上でございますけれども、グラフにありますように、フェリーやRORO船による輸送は増加傾向でございます。また、右下にありますように、船型の大型化も進んでいると

ころでございます。

次のページを開けていただけますでしょうか。このような現状を踏まえまして、検討会におきましては、左下の当面の取組のところを御覧いただけますでしょうか。このように取りまとめをさせていただきます。当面の取組といたしまして、船舶大型化などに対応した岸壁やシャーシ・コンテナ置場の整備推進を図るべきこと、また、シャーシ・コンテナの位置管理などのシステム整備、これは、上のほうの2)に書いているように、ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分になされていなくて、ドライバーが引取りに来た牽引用のシャーシとかコンテナの探索に時間を要すると。そのような実態を踏まえているものでございます。

また、3つ目、モーダルシフト需要を踏まえた小口貨物積替施設や、リーファープラグの整備の推進というようなものを進めていくべき、あるいは、緊急物資輸送に対応して、必要なサイバースポット上で閲覧できる機能の改修の検討、そういうものやっけていくべきというふうに取りまとめられております。

これを踏まえまして、私どもといたしましても、必要な予算などを要求させていただいて、いると。そういうところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま説明のありました内容につきまして、御質問がございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の議題に移ります。3つ目の報告事項、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・環境課長】 海洋・環境課長でございます。洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況として、報告をさせていただきます。

1ページを御覧ください。前回以降の動きとして、2つございます。1つ目が、浮体式産業戦略検討会、2つ目が、一般海域における区域整理でございます。

2ページを御覧ください。まず1点目、浮体式産業戦略検討会でございます。洋上風力の導入促進のために官民で議論を行う場として、洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会、これが既に令和2年7月に設置をさせていただきます。この場で洋上風力産業ビジョンというものが策定されておまして、政府の導入目標が明示をさせていただきます。現在、この目標に沿って、促進区域の指定ですとか、発電事業者の公募・選定といった手続を進め

ているところでございます。

今後さらに導入を拡大していくというためには、浮体式の本格的な導入が必要になってくるという状況でございまして、そのためにこの官民協議会の下に、浮体式産業戦略検討会、これを本年6月に設置をいたしました。浮体式に係る産業の国際競争力ですとか市場形成、こういったところを議論することになってございます。議論した後に、第2次の洋上風力産業ビジョンを取りまとめ予定でございます。

3ページを御覧ください。区域整理でございまして、事業者の公募を行う前には、3段階の区域整理を経る必要がございます。着色の部分でございまして、まず、一定の準備段階に進んでいる区域、さらに、有望な区域、協議会における同意を得て、促進区域の指定と。こういうふうに進んでまいります。

この区域指定の状況について御報告をいたします。4ページを御覧ください。今年の10月3日に、新たに2つの促進区域を指定いたしました。図にございます左側、山形県遊佐町沖、それから右側、青森県沖日本海（南側）の2区域でございまして。

さらに、有望な区域として、山形県酒田市沖、さらに、一定の準備段階に進んでいる区域として、北海道の2区域を追加し整理したところでございます。

5ページを御覧ください。これらを合わせまして、現在の促進区域、それから港湾区域の位置図でございまして、右側の表を御覧いただければと思いますが、一番上の青いところが促進区域でございまして、今回の2区域を加えて、10区域というふうになってございます。このうち①番から④番までにつきましては、いわゆる第1ラウンドということで、既に事業者が決定しております。さらに⑤番から⑧番につきましては、いわゆる第2ラウンドということで、現在、事業者の公募・選定作業中でございます。先ほどの2区域につきましては、この後に公募が始まるということをしてございます。

さらに、その後、有望区域として⑨番から⑱番、ここまでは①を除いて着床式でございまして、その下の準備区域に入っておりますと、浮体式の区域が幾つか出てまいります。

現在、促進区域等の指定状況は以上でございまして、説明は以上です。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容について、御質問がございましたらよろしくお願いたします。いかがですか。よろしいですか。

それでは、次の議題に移ります。4つ目の報告事項、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方（答申）について、説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございまして、資料の4-1、4-2ということで、

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御説明をいたしますが、説明については、資料4-1の中にA3がとじ込まれていると思いますけれども、そちらの資料で御説明をさせていただきます。

本件については、令和4年11月14日に交通政策審議会に諮問されまして、その後、部会長の下、防災部会で審議をされておりまして、今年の7月10日に答申をいただいております。

港湾分科会のほうには、今年の11月16日に説明をされているというふうにお聞きしておりますが、今回、答申をいただきましたので、その概要についてこちらの資料で御説明をさせていただきます。

I、II、IIIということで3部構成になっておりますけれども、まず、Iの臨海部を取り巻く状況というところがございますが、昨今の状況ということで、近年、台風によって非常に、報道等もされましたけれども、既往最大に近いような波高、潮位等が発生をしたりしておりまして、今後、気候変動によってさらなる影響が想定されているというところ、それから、南海トラフ地震、首都直下地震等大規模地震も、今後30年以内の発生確率が70%以上ということで、非常に切迫していると。こういった問題意識をIのところでは書かせていただいております。

IIのところですが、臨海部で想定される災害等シナリオと課題ということで、今申し上げたような想定災害とそれに応じた課題ということで、記載のとおり整理をしております。

下のところ、IIIのところですが、1、2、3ということで、内容について整理をしております。まず、1のところ、災害等に強い海上交通ネットワークの構築というところがございますが、御案内のとおり、港湾については、物流、あるいは人流といったネットワーク機能を支えています。こういったものをしっかりと災害に強くしていくということでございまして、整理をしております。

まず、右のほうにも絵もございますけれども、災害時等にしっかりとこういったネットワークを確保できるような事前対策をあらかじめしていくということです。耐震強化岸壁の整備であるとか、気候変動に対応して、しっかりとかさ上げを行っていくと。こういったものでございます。

それから、被災後に早期啓開・早期復旧ができるようにということで、リモートセンシングだとか、支援船の要請、こういったものも含めてしっかりと対応していくということ。

それから、残されたリソースの最大限の活用ということで、こちら、右の日本地図もつけておりますけれども、今後懸念されるような首都直下地震、あるいは南海トラフ地震のような大規模地震、こういったもので広域的な被害が出た際にも、全国的な視点で広域的・一元的にしっかりと連携をして、利用調整等の対応を行っていくといった、こういったことが重要ではないかということをお答えいただいているということでございます。

2ですけれども、こちらは、右のほうの下の絵にありますとおり、臨海部の図面を書いておりますが、臨海部には、民間、それから公共を含めた様々な主体が立地をしておりますけれども、こういった人たちのうち少しでも対応をしていないところ、高さが足りないようなところがあると、そこから浸水してしまうということもございますので、関係者がしっかりと連携をして、かさ上げ等の対応を行っていくべきだということをまとめております。

3のところ、実現の枠組みを整理しております。

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きまして、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。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、港湾計画についての審議に移りたいと思います。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が2港、港湾計画の一部変更が5港でございます。

初めに、東京港の港湾計画の改訂について審議を行います。改訂ということで、本日の審議には、関東地方整備局港湾空港部長、東京都港湾経営部長、港湾計画担当部長に御出席いただいております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、初めに、資料5に記載の案件の一覧のうちから、東京港の港湾計画の改訂につきまして、港湾管理者より御説明いただきます。

【港湾管理者（東京都）】 それでは、東京港の港湾計画改訂につきまして、御説明させていただきます。

資料5-1の1ページを御覧願います。東京港の概要でございます。下段の図に示しますとおり、東京港は北米や欧州、アジアなど世界の主要港と週87便の定期航路ネットワークで結ばれる国際貿易港でございます。

また、国内の長距離RORO船航路のうち、約半数の週40便が就航するなど、内貿ユニット貨物、フェリー貨物などを取り扱う国内の海上輸送拠点ともなっております。

2ページをお願いします。東京港の役割でございます。東京港の背後には、東京を核とす

る充実した道路ネットワークが形成されており、臨海部や環状道路の沿線などにおいて大型物流倉庫の立地が進展しております。このため、首都圏及び東日本の多くの荷主などの皆様に御利用いただいております、平成10年以降、連続して国内最多のコンテナ貨物を取り扱っております。

3ページをお願いします。京浜三港の取組になります。東京都、川崎市、横浜市は、平成20年に京浜港の広域連携強化にかかる基本合意を締結し、平成23年には、京浜港の国際競争力強化に向けた京浜港の総合的な計画を策定し、入港料の一元化や、はしけの入港料の免除、LNG燃料船等へのインセンティブなどに連携して取り組んでおります。

4ページをお願いします。外貿コンテナ貨物に関する役割になります。東京港の貨物の特徴としまして、輸入では食料品や家具などの生活関連物資の割合が大きく、輸出では産業機械や自動車部品などが多く取り扱われております。貿易額は約15兆円となっております。東京港発着の外貿コンテナ貨物につきましては、直航比率が約9割と高く、我が国のサプライチェーンマネジメントに貢献しているものと考えております。

5ページをお願いします。内貿ユニット貨物等に関する役割になります。東京港は、国内の海上輸送拠点として、主に完成自動車や紙・パルプ、農水産品、生活関連物資などを取り扱っており、首都圏をはじめ、北海道、九州方面の人々の生活と産業を支える役割を担っております。

また、大量輸送が可能なRORO船などによる海上輸送は、環境負荷の低減に寄与するとともに、トラックドライバー不足の問題が顕在化する中で、モーダルシフトの受皿としての役割も担っております。

6ページをお願いします。クルーズ船等に関する役割になります。令和2年に開業した東京国際クルーズターミナルが、観光客の海の玄関口の役割を担っております。本年3月から国際クルーズの受入れを再開しており、令和5年の寄港回数は、本日時点で既に44回となっており、順調に回復しております。

7ページをお願いします。防災機能に関する役割になります。東京港は、大規模地震時において、緊急物資や復旧の資機材などを海上輸送で受け入れる役割を担っております。また、首都圏や東日本の経済活動を停滞させないよう、コンテナ貨物などの輸送を維持する役割を担っております。

さらに、東京臨海部は低地帯が広がっており、高潮による浸水被害を受けやすい地形のため、防潮堤や水門、排水機場などの海岸保全施設により、都民を守る役割を担っております。

8 ページをお願いします。緑地や海浜に関する役割になります。東京都では、海上公園の整備を進めてきており、現在、40か所、約878ヘクタールの公園が開園しております。平成30年には、葛西海浜公園の干潟が東京都で初めてラムサール条約湿地に登録されるなど、自然環境の保全・再生にも取り組んでおります。晴海ふ頭公園では、官民連携施設のカフェ・レストランがオープンするなど、新たなにぎわいの創出に向けた取組も進めております。

9 ページをお願いします。これまでに御説明しました東京港の役割や課題及び要請を踏まえ、右側に東京港が目指す将来像を記載しております。基本理念を「進化し続ける未来創造港湾 東京港」として、物流、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりの4つの分野で、それぞれ方針を示しております。

10 ページをお願いします。こちらは、今回の港湾計画改訂に向けた考え方をまとめたものになります。具体的な対応につきましては、次ページ以降にて御説明させていただきますが、3、東京港の現状の課題とその対応方策におきまして、外内貿コンテナ埠頭では、東京港全体の施設能力の不足を解消させるとともに、今後も増加が見込まれる東南アジア貨物などに対応していくため、新海面処分場コンテナ埠頭計画の機能拡充と既存埠頭の再編整備を進めていくこととしております。

また、内貿ユニットロード埠頭では、東京港全体のヤード不足を解消させるとともに、モーダルシフト等による貨物量の増加などに対応していくため、中央防波堤内側ユニットロード埠頭の機能拡充と既存埠頭の再編整備などを進めていくこととしております。

11 ページをお願いします。ここからは、東京港の港湾計画改訂（案）の概要を説明する資料となります。赤色の係留施設が、今回計画する箇所となります。また、黄色の係留施設が、既定計画の箇所となります。本日は、今回計画を中心に御説明させていただきます。

左から、海上交通ネットワークの拡充として、小型栈橋を竹芝、晴海五丁目、有明親水海浜公園、海の森の4か所に計画します。

その下の外内貿コンテナ埠頭の機能拡充では、新海面処分場コンテナ埠頭に2バース、水深マイナス15メートルからマイナス16メートルの岸壁を計画します。一方、船舶の大型化への対応が難しい既定計画の15号地コンテナ埠頭につきましては、計画を削除します。

右上は、木材埠頭の配置計画の変更として、15号地コンテナ埠頭計画の削除に伴い、木材埠頭を現在の利用形態に合わせる形といたします。

また、物資補給岸壁の拡充では、水際の有効活用として、官庁船などが係留できるよう、

物資補給岸壁を計画します。

右下の内貿ユニットロード埠頭の機能拡充では、中央防波堤内側に新たな埠頭を計画するとともに、西側に隣接する既存埠頭においても、岸壁延長を延ばして、船舶の大型化に対応していく計画としております。

詳細につきましては、次ページ以降にて御説明させていただきます。

12ページをお願いします。外内貿コンテナ埠頭の機能強化になります。右上に示すように、東京港のコンテナ埠頭は、施設能力が約400万TEUであるのに対し、現在、約500万TEUを取り扱っており、貨物量が一時的に増大する時期や、コンテナ車両が集中する時間帯によっては、交通混雑が発生しております。これまでもハード・ソフト一体となった対策を進めてまいりましたが、抜本的な施設能力の強化が必要となっております。

一方で、右下に示しますように、コンテナ船は大型化が進展しており、東南アジア航路においても、貨物量の増加に伴い船舶が大型化しております。

これらの課題に対応するため、今回計画として、図に赤色で示しております新海面処分場コンテナ埠頭計画において、機能拡充を図ってまいります。具体的には、東南アジア航路を対象に、船舶の大型化を踏まえた岸壁を2バース拡充して、中央防波堤外側から新海面処分場コンテナ埠頭までを連続バース化し、利便性の向上を図るものでございます。また、既定計画として、黄色で示します既存埠頭の再編計画も進めてまいります。

これらの取組により、施設能力の不足を解消させ、今後も増加が見込まれる東南アジア貨物などに確実に対応していくとともに、船舶の大型化への対応や、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図り、国際基幹航路を維持してまいります。

また、物流の効率化等に向けたバージ輸送の推進や、脱炭素分野の取組など、東京湾内の広域的な連携にも取り組んでまいります。

13ページをお願いします。東京港における集貨、創貨、競争力強化の取組になります。中段に示すように、集貨では、コンテナターミナルの一体利用による国際フィーダー航路等との円滑な積替機能の確保や、鉄道、内航船等の多様な輸送モードの活用など、集貨を促進する取組を実施してまいります。

創貨では、埠頭背後への倉庫や荷さばき施設の立地集積を図ることにより、創貨に向けた環境づくりを推進してまいります。

競争力強化では、AI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、コンテナターミナルの一体利用による、効率的で生産性の高いターミナルを実現してまいります。

14ページをお願いします。こちらは、前ページで御説明しました最先端技術の活用や、コンテナターミナルの一体利用の取組を説明するものでございます。最先端技術の活用では、コンテナ搬出入予約制の導入推進、効率的なターミナル運営の促進、荷役機械の遠隔操作化の促進を進めてまいります。

15ページをお願いします。内貿ユニットロード埠頭の機能拡充になります。内貿ユニットロード埠頭では、貨物量の増加に対してヤード不足が生じており、場外ヤードへの横持ち輸送が行われている状況でございます。また、全ての方面において船舶の大型化が進展しており、船長190メートル級に対応したバース延長の確保が必要となっております。

これらの課題に対応するとともに、今後のモーダルシフトなどによる貨物量の増加に対応するため、今回計画として、赤色で示します中央防波堤内側埠頭の機能拡充を図ってまいります。具体的には、十分なヤード面積と船舶の大型化に対応した新たな埠頭を計画するとともに、隣接する既存埠頭についても、岸壁延長を延ばして船舶の大型化に対応してまいります。また、既定計画として、黄色で示します既存埠頭の再編整備も進めてまいります。これらの取組により、東京港全体で適正なヤード面積を確保するとともに、船舶の大型化にも適切に対応してまいります。

16ページをお願いします。防災機能の強化になります。耐震強化岸壁については、今回のコンテナ埠頭計画及び内貿ユニットロード埠頭計画等に合わせ、配置計画を変更し、引き続き必要数を確保してまいります。

また、緊急輸送道路を含む臨港道路の橋梁の耐震化を全て完了させるとともに、臨港道路や埠頭敷地などの無電柱化を推進してまいります。併せて、台風・高潮による浸水対策として、電源施設のかさ上げなどにも取り組んでまいります。

17ページをお願いします。カーボンニュートラルポート・緑地・海浜等の計画になります。カーボンニュートラルポートの実現に向けて、次世代エネルギーの活用を促進するとともに、船舶への陸上電力供給など、脱炭素化に向けた取組を推進してまいります。

また、水と緑のネットワークの拡充や、ブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場などの保全・再生に取り組むとともに、廃棄物処分場の機能を引き続き確保してまいります。

18ページをお願いします。こちらは、前ページで御説明しました、カーボンニュートラルポートの実現に向けた目標と取組でございます。東京港では、脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進する東京港カーボンニュートラルポート形成計画を本年3月に策定いたしました。

19ページをお願いします。観光・水辺のまちづくりになります。東京国際クルーズ埠頭では、クルーズ客船の寄港ニーズに確実に対応するため、2バース体制を確保してまいります。

また、水辺のにぎわいの創出と臨海部の回遊性向上を図るため、水上交通のための小型栈橋を4か所計画いたします。

20ページをお願いします。今回計画に係る地方港湾審議会での主な議論の内容についてでございます。埠頭の機能拡充については、今回計画するコンテナ埠頭や内貿埠頭について、今後どのように進めていくのかとの御意見がございました。これに対し、関係する皆様等と緊密に連携しながら、埠頭の整備を推進するとともに、DXの取組を積極的に進めていくと回答してございます。

また、防災対策、観光・水辺のまちづくりなどにつきましても、御意見をいただいております。

これらを踏まえまして、港湾計画の改訂案につきましては、原案のとおり適当との答申をいただいたところでございます。

東京都からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】　　続きまして、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をさせていただきます。

資料21ページ目でございます。まず、東京港は国際戦略港湾ということで、さきに報告のありました、新しいコンテナ国際戦略港湾政策の進め方検討委員会中間とりまとめ（概要）について、お示しをしております。今後の国際戦略港湾政策の取組の方向性として、集貨、創貨、競争力強化の3本柱の取組を引き続き強力に推進するなど、東京都からも説明のあった取組が主な施策として記載されております。

特に東京港に関しましては、国際基幹航路を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要への対応や、震災時のコンテナ物流機能を確保するための耐震強化岸壁の整備を推進するといったことを、主な取組の方向性として示させていただいているところでございます。

次のページ、22ページを御覧いただければと思います。国際戦略港湾としての東京港の役割についてでございます。東京港は、東日本各港との国際フィーダー航路が就航しているとともに、長距離内航RORO船の約45%に当たる15航路が就航するなど、国内、海外の物流を結ぶ玄関口として、首都圏を中心に東日本の経済を支えています。

今回の東京港の港湾計画は、先ほども申し上げたコンテナの中間とりまとめで示された国際戦略港湾政策の主な取組を踏まえて、アジア方面から増大する輸入需要等へ対応するため、コンテナターミナルの一体利用やDXの推進などによって、コンテナ取扱いの効率化に取り組む計画となっております。

また、中央防波堤内側に内貿ユニットロード埠頭の機能拡充や積替輸送など、2024年問題を踏まえ取組も計画されておりました。首都圏の経済や生活を支える役割を担うとともに、我が国の輸出産業の競争力強化や輸入需要の増大に対応するものとなっていると考えております。

最後に、23ページ目でございます。基本方針との適合についてでございます。資料の下のほうに、港湾の基本方針の関係部分の抜粋と、今回の計画の主な対応について整理しております。

まず、1点目の物流に関してですけれども、基本方針の、グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化や、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に関して、今回の計画では、増加するアジア方面の貨物への対応のための新海面処分場地区においてコンテナ埠頭の機能拡充や、モーダルシフトなどによる内貿貨物の増加に対応するためのユニットロード埠頭の機能拡充が盛り込まれております。

2点目の防災・維持管理についてですけれども、基本方針の、災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築に関して、切迫性が高まる首都直下地震などへの対応として、今回計画するコンテナ埠頭計画や内貿ユニットロード埠頭計画に合わせて、耐震強化岸壁を計画することで対応しております。

また、3点目の観光・水辺のまちづくりについてですけれども、基本方針の、観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用に関して、水辺のまちづくりや海上公園と連携した水上交通等による臨海部の回遊性の向上を図るため、小型栈橋の計画について盛り込まれております。

以上の観点から、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ことを確認してございます。

事務局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東京港の港湾計画の改訂につきまして、御質問、御意見がございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【理事】 2点、ちょっと質問をさせていただきたいと思います。

1点目は、三港の連携でございます。資料でいいますと3ページ、スライドの3ページです。東京が担う役割ということで、その中で具体的な連携の対策として、入港料の一元化、はしけの入港料免除、燃料船等へのインセンティブと記載されていて、これらの令和3年度の実績が書かれてあります。この取組が始まってからその実績が増えているのかどうか。今後、京浜の三港の連携は大事なテーマですし、コンテナ戦略港湾の進め方の中の委員会でも議論されましたので、その辺の進捗状況はどうか、より取組が進められているのかどうかという点が1点目でございます。

もう1点は、スライドの13ページでございます。集貨、創貨、競争力強化の取組の中で、特に創貨についての質問でございます。その中で大井ふ頭等において約108ヘクタールの物流エリアの記載があります。大井ふ頭の背後は、一番大事な物流、流通業務の拠点だと思えますが、今後さらに物流活動、更にいろいろなロジスティクスの活動を進めていく際に、大井ふ頭だけではなくて、その他の地区の中でも物流機能の強化ということが必要になってくるのではないかなと思います。この「大井ふ頭等」という中の「等」の中にどういうエリアが入っているのでしょうか。もう一点、中央防波堤の外側で新たなコンテナターミナルの整備が進みますが、その背後の利用の仕方においても、そういうロジスティクス機能の強化ということを考えていくのかどうかについて、教えていただけたらと思います。

以上、2点でございます。

【分科会長】 御質問ですので、よろしくお答えをお願いいたします。

【港湾管理者（東京都）】 御質問ありがとうございます。まず1点目の、三港連携の関係で、入港料の一元化等の実績が増えてきているのかということなんですけれども、すみません、手元に詳細なデータを持ち合わせておりません。ただ、傾向といたしましては、貨物量の増減にこれらの数字というのが連動していくような傾向がありますので、ある程度増えてきているのではないのかなというふうに思います。

また、新たな取組といたしましては、一番右側にありますLNG燃料船のインセンティブというのはまさに令和3年度から始めまして、このような形で、時代の要請ですとか物流動向の変化に対応して、必要な取組があれば、どんどん実施していきたいというふうに思っております。

2点目の、「大井ふ頭等」の「等」ってどこなんだといったような御趣旨ですとか、中央防波堤の外側におきまして物流施設をどうするんだといった趣旨の御質問でございますが、

こちらで「等」というふうに言っておりますのは、青海コンテナ埠頭の背後にもございますし、品川にも、これは私どもの土地の上ではないんですが、物流拠点が形成されております。中央防波堤外側につきましては、現在、バンプール、シャーシプール等はあるんですけども、倉庫といったものはございません。今後、利用者のニーズですとか、物流の動向を踏まえながら、必要な調整と検討をしていきたいというふうに思っております。

以上です。

【分科会長】 また情報は後ほどお送りいただければと思いますが、どうですか。

【理事】 ありがとうございます。特に東京港、輸入した貨物の、東日本等への大事な配送のための物流拠点になります。そうした港の背後の利用は大変大事な課題だと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【分科会長】 それでは、オンラインで挙手されていますので、よろしく願いいたします。

【委員】 よろしく申し上げます。防災のことで少しお伺いしたいんですが、耐震強化岸壁等は十分整備されていく計画があるように思えるんですけども、特にコンテナ埠頭とかで高潮対策、今後大きな高潮の発生というのは懸念されるころだとは思いますが、それに関してどの程度のところまでのまず外力を考えられるのかということと、それから、コンテナ等の流出対策が多分重要になってこようかと思いますが、その辺りについて、堤外地であるということもあって、どういう検討をされているか、少し補足いただけるとありがたいと思います。よろしく申し上げます。

【分科会長】 それでは、よろしく願いいたします。

【港湾管理者（東京都）】 御質問ありがとうございます。東京港のまず高潮の高さでございますけれども、当局では、伊勢湾台風がキティ台風の経路を通過した場合を想定して、これまで高潮の高さというものを算出してきております。

波浪の影響、こういったものについては場所ごとに異なるんですけども、東京港全体としまして、A. P.、Arakawa Peil、基準面で5.6から8メートルというのが場所ごとに高さが違ってきていると。それには、今後の海面上昇なども考慮して、今のところ設定しているところでございます。

御質問のコンテナ埠頭につきましては、岸壁際は、A. P.の4メートル、先ほど5.6から8メートルと申し上げましたが、それに対しまして、あくまでそれは堤内地と堤外地の差

ということになりますので、岸壁部分の堤外地はA. P. の4メートルになります。ということで、コンテナヤードの部分には、高潮が来た際には、浸水が一部するということになるんですが、実はコンテナヤードは、当然勾配をつけておりますので、蔵置スペースの大半、こちらについてはコンテナが流出するような浸水はないことを確認してございます。

それから、高潮が発生する場合などの台風時には、数日前から状況が把握できるということもございますので、現在も、ヤード内で水際のコンテナを移動させるなど、あるいは、固縛を事前にしておくというような形で、流出の防止をしているところでございます。

また、加えまして、東京港のコンテナ埠頭では、総合受電所や管理棟が当然あるわけですが、そういった主要な電源等については、地盤をかさ上げいたしまして、高潮等による浸水から安全性を確保するような対策を講じているという形になります。

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。

【委員】 結構です。

【委員】 御説明ありがとうございます。私からは1点質問させていただきます。トラックドライバーの時間外労働の上制限などに対応するための内貿埠頭についても、大幅に機能強化を図る計画とのこと。地方港湾審議会での議論の内容ですが、埠頭の整備を推進するとともに、DXの取組を積極的に進めることで、東京港の抜本的な機能強化を実現させていくと回答されていますが、2024年問題、トラックドライバーのいわゆる時間外労働時間を年間960時間に制限するというので、これによって、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車などの多様な輸送モードが活用されるだろうとのことですが、体制として、トラックドライバーの時間外労働の上制限に対応する内貿埠頭の機能強化をいつ頃にやっていくという計画になっているのでしょうか。来年4月すぐということにはならないと思いますが、秋ぐらいには大分対応ができていく状況なのでしょう。

【港湾管理者（東京都）】 御質問ありがとうございます。いわゆる物流の2024年問題ということかと思えます。こちらにつきましては、例えば、2030年に、トラックドライバー、何も対策を講じなければ、オールジャパンで34%不足するよというようなことが示されているかと思えます。

今御質問にございました東京港に関しましては、例えば、先ほど我々のほうで、中央防波堤の内側に新たな埠頭2バースという形ですけれども、これはあくまで、本日も含めまして、

これから計画していくという段階でございます。

当然、整備に当たりましては必要な時間がかかってくるという形になりますので、いずれにしても、これから先、徐々にそういった形で、何も講じなければ34%に近づいていくということもございますので、まずは我々足元でできることということで、例えば、今も取り組んでおるんですが、なるべく待機がないように、そういった待機するスペースを設けて、なるべく回転よく効率的に荷役ができるような取組を、直近、今、既に行っているところですけども、それを継続しながら、新たな抜本的な対策も講じていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 御説明ありがとうございました。先ほど高潮の高さは5.6メートルから8メートルの想定の説明がありましたが、津波についてはどの程度の高さが想定されているかを教えていただけますでしょうか。今後30年以内に首都直下地震が発生する確率が70%程度ということで、津波についても心配があります。

あともう1点、直接計画には関係ないのですが、資料の8ページに海上公園位置図がございます。海上公園について濃い青で表現されていますけれども、公園なので、グリーンランスフォーメーションという言葉も見ますので、緑で表現されたほうがよいのではないかと思います。私はGISが専門なので気になりました。例えば、現状では陸域の公園が薄い緑で表現されていますが、これを濃い緑にして、海浜公園を薄い緑で表現するなど、青だと公園というイメージがしないので、コメントさせていただきました。

以上です。

【港湾管理者（東京都）】 御質問ありがとうございます。まず、津波についてでございますけれども、東京港、東京湾は入り口が狭くて、その先、東京港は広い湾奥の一番突端にあるということで、津波に関しましては、非常に入ってくるところが狭くて、そこから広がるということもあって、あまり大きくないという状況がございます。

結果としまして、津波、我々、干潮面をゼロとしまして、満潮がハイウオーターで2.1なんです、岸壁は4メートルという形になっていまして、今、4を超えない、3.幾つと

いう形が最大の津波高さという形でなっておりますので、対応できるという形になります。

それから、2点目の、先ほど大変失礼しました。8ページの色の問題につきましては、この趣旨が、緑とブルーが海上公園の陸域部と水域部、つまり、ブルーは水域部の海上公園、例えば、中央防波堤地区、青くちょうど中央にございますが、ここは、海の森水上競技場で水の区域になりますので、水域を示す公園という形で着色しましたが、これについては、御指摘を踏まえ、工夫したいと思っております。ありがとうございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、委員。

【委員】 手短に2つだけちょっと聞かせてください。いずれもコンテナ戦略港湾絡みです。

まず、先ほどずっと説明があったときに、まず東京都さんから説明があって、それから事務局からあったんですけど、ここは戦略港湾の一つなんで、気になるのは、東京湾で、もう一つ横浜、川崎というのとの対応関係で、強化するというのが東南アジア方面って出ているのは、これ、多分、このまま書くと丸かぶりになると思う。要はカニバリにならないのかなというので、恐らくうちはだから輸入がもともと多いので、輸入対応でやりますと。だから、一応、私の個人的な理解としては、東京港は輸入に重点を置いた整備をしますということで、ちょっと言い方は悪いですけど、カニバリのような形は当然ならないというようなことを考えて、あるいは、横浜との関係できちんとそういうのは調整されているか。要は別団体なので、運営会社が1個だったら別にこんなことは質問はしないんですけど、別のところなので、これはどうなっているのかなというのがまず疑問に思えるので、その辺り、きちんとなっているのかなというのが非常に気になる場所なんです。これはやっぱり戦略港湾、国の方策の一つで進めているものですから。

それと、その関係で、今、ユニットロードを非常に、これ、東京港というのは全国から物すごく集めて、今度、モーダルシフトを進めたらもっと増えるでしょうから。ということは、これ、東京港から出すのも、多分、外貨で出すのもあるんだろうけれども、当然、横浜の方面に横持ちするというのも考えられるわけで、その場合の強化策というのもこれは想定されているというふうに理解してよろしいかと。

この2点です。以上です。

【分科会長】 時間が来ていますので、続けて、併せてお答えいただきたいと思っております。

【委員】 これも手短に、2点ほどになります。

まず、資料のスライド13ページのところで、集貨の取組の中で、鉄道や内航船等の多様な輸送モードを活用した集貨の促進という話がありますけれども、東京港の場合、特に鉄道との関係はどのように考えられていらっしゃるのかというのを、1点お伺いできればと思います。

もう1点、2点目については、水辺のまちづくりとの関係ですけれども、港湾側で小型栈橋の設置というお話が出ていましたけれども、他方で、都内における回遊性を高めるという場合には、港湾だけではなく河川にも、例えば小型栈橋の設置とか、そういった、出る分には構わないですが、行った先がなければもちろん回遊はしませんので、そういったところ、ちょっと港湾とは関係ないかもしれないんですけれども、その点、河川との関係とか、どういうふうにお考えなのかについて、ちょっとお伺いできればと思います。

以上です。

【分科会長】 それじゃ、併せてお願いできますか。

【港湾計画審査官】 京浜港ということで、まず、取扱いをする貨物、東南アジア航路の強化という話がありましたけれども、こちら、東京港で考えているのは、東南アジアからの輸入の増大に対応するものでございますので、ここは横浜港と機能が重複するということではございません。国としての考え方は、輸入に重点を置くということで考えているものでございます。

あと、横浜と東京との間で、今後コンテナ貨物の輸送が増えるというような話があるんだけれども、それに対しての強化策についてどう考えているんだという御質問でございますが、こちらについては、既にはしけの輸送だとかも行われているところでありまして、そういったものを支援していくような方向性ですとか、あとは、国道357号といったまた道路もございますので、そういったものを整備していくことによって、京浜港間の輸送の効率化を図っていくという方向性かと考えております。

あと、鉄道との関係でございますけれども、こちらの戦略港湾政策の中でも、鉄道を使って広域集貨という話がございますので、東京貨物ターミナル駅もすぐ近くに大井コンテナふ頭がございますので、こういったところとの連携も引き続き進めていく必要があるかと思っております。

水辺の関係に関しては、また東京都からお願いします。

【港湾管理者（東京都）】 東京都でございます。まず、ユニットロードの横持ちの件で

ございますけれども、ユニットロード、東京の場合はほとんどがトレーラー車両とシャーシでシャーシという形になりますので、車両のほうで引っ張っていくという形になりますが、一部、コンテナも含めてございますので、現在も横浜港との横持ち輸送につきましては、バージ輸送等も多々やってございますので、そういったものの活用と、RORO船の場合はシャーシでのどうしても車両の部分という、両方が混在する形になろうかと思えます。

それから、2点目の水辺の関係でございますけれども、今回、東京港内では4か所、竹芝をはじめ、位置づけのほうをさせていただいております。

今回は、当然、港湾区域内ということなんですが、都の自治体としては、河川関係と非常に連携して取り組んでおりまして、現在もほとんどの東京港に就航する水辺のラインは、浅草・隅田川から下りてきて、日の出、お台場みたいな形が主流でございますので、そういった形で連携のほうを進めてございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 よろしく申し上げます。今日はありがとうございました。

簡単に2つ。1つ目は、先ほど御説明のあった東京港のトラックの待ち時間について、外貿のコンテナについてですけれども、今、特に青海では1時間とか2時間待たされています。2024年問題に関して、国交省様のほうから、荷主に対して待機時間は2時間を目安にということで、場合によっては、それ以上待機時間を発生させた場合には、極端なことを言うてしまうと、公取委への通知ということもあると聞いている中で、2030年までの対応の説明はありましたが、まず、2024年の4月以降、港湾でトラックドライバーの待機時間を2時間以内にするような即効性のある施策が本当にあるのかどうかを教えて欲しいというのが一つ。

あと、もう一つが、カーボンニュートラルポートの形成計画についてですが、これは港でのカーボンニュートラルに向けた対応をするということだと思います。一方、今、実際に外航船社も温室効果ガス排出削減をやっている中で、グリーン燃料のほうに一気にかじを切り始めています。

こういった中で、これまでは代替燃料としてLNGがメインだったと思います。先ほどの説明でもありましたが、東京港でもLNGへの対応をしていくということですが、ここに来て、いろいろな話を聞くと、LNGからメタノール船のほうに大分かじを切り始めたという状況において、東京都のほうで、このメタノール船への対応というのがどういう形になっているかという、この2点、お願いいたします。

【分科会長】 お願いします。

【港湾管理者（東京都）】 御質問ありがとうございます。まず、1点目の2024年問題の即効性のある対応ということでございますが、混雑が発生してしまっている原因が、ターミナルの容量不足ということと、特定の時間帯にトレーラーが集中してしまうということの2つが主な原因になっております。

1点目の施設不足につきましては、時間をかけて施設を整備していくということでございますが、2点目の、集中してしまうことを分散していく対策につきましては、今、国交省さんとも連携させていただいて、予約制度というものを始めていたりですとか、あとは、埠頭の混雑状況をリアルタイムで発信する取組などをやっております、分散をしていただきたいということで、情報公開も充実させているところでございます。

これで満足しているかという、そうでもございませぬので、引き続きあらゆる手段を使って、集中するトレーラーの分散に努めていきたいというふうに思っております。

【港湾管理者（東京都）】 私のほうから、2点目の船舶燃料についてでございますけれども、船舶燃料のグリーン化につきましては、国際的な環境対策に早くまずは対応していく、貢献していくということで、先ほども説明させていただきましたが、令和3年4月からLNG船等のインセンティブ制度を三港連携してやっております。

今後につきましては、非常にやはりこの分野は難しいというか、今後の動向ということがありますので、国際海運の全体の動向を踏まえまして、次世代エネルギー船に対する燃料供給の考え方、体制みたいなものを検討していきたいというふうに考えてございます。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、予定の時間を大分オーバーしているんですが、よろしゅうございますか。

それでは、答申案についてお諮りします。答申。東京港。国土交通大臣に提出された東京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いたします。

それでは、東京港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了します。ありがとうございました。

次に、北九州港の港湾計画の改訂について審議を行います。本日は、九州地方整備局港湾空港部長、北九州市港湾空港局長に御出席いただいております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 初めに、北九州港の港湾計画の改訂について、港湾管理者より御説明をいただきます。

【港湾管理者（北九州市）】 北九州市でございます。よろしくお願いたします。

お手元に配付されている資料5-2、北九州港（改訂）に基づいて説明いたします。着座にて失礼いたします。

1 ページを御覧ください。北九州港の概要です。国際拠点港湾である北九州港は、アジアに近い地理的優位性、陸・海・空の交通の結節点、ものづくり産業の集積等の特徴を有しており、海外との貿易や国内物流の拠点として、北九州市内だけでなく、西日本地域の産業・経済を支える役割を担っています。港湾区域が全国第4位、臨港地区が第2位と、港湾の規模が大きく、多様な機能が集積しています。

2 ページを御覧ください。ここからは、北九州港が担う役割で、まずはコンテナ輸送です。北九州港は、東西に2つのコンテナターミナルを有しており、左上の図のとおり、アジア諸国の港湾との間に32航路、月142便の外貨定期コンテナ航路が就航しています。

また、国際フィーダー航路に加え、令和4年11月には、日本海航路が就航するなど、さらに充実が図られています。

令和4年のコンテナ貨物取扱量は、右上のグラフのとおり、全国第9位であり、九州・西中国の企業活動に大きく貢献しています。

3 ページを御覧ください。フェリー・RORO輸送です。北九州港は、長距離フェリー発祥の地であり、現在は、右上の表のとおり、定期フェリー航路が、関東・関西・四国方面へ1日7便就航し、定期RORO航路が、名古屋方面に週7便、沖縄方面に週3便就航しています。

近年では、需要増に対応するため、大型新造船の投入や、横須賀港との間の新規フェリー航路の就航など、さらなる拠点化が進んでいます。

令和4年のフェリー貨物量は、全国第2位の取扱量となっており、西日本最大の内航物流拠点となっています。

4 ページを御覧ください。在来貨物輸送です。北九州港は、明治34年の官営八幡製鐵所の操業を契機に発展した北九州工業地帯において、鉄鋼、窯業、化学工業等の素材産業が取り扱う原料、製品などの在来貨物輸送を支えています。

特に鉄鋼業、金属製品製造業の製造品出荷額等は、左上の表のとおり、全国第3位であり、令和4年の在来貨物の取扱量は、左下のグラフのとおり、4,000万トンとなっています。

5 ページを御覧ください。環境・エネルギーです。北九州市は、新たな産業として、風力発電などのエネルギー関連産業の集積に向けた取組を実施しているほか、西日本で唯一の基地港湾に指定されるなど、我が国の洋上風力発電の導入を促進しています。

港湾区域内では、響灘洋上ウインドファームの建設が令和7年度運転開始に向け進められており、今後、さらなる産業集積の加速が見込まれております。

また、令和5年に北九州港港湾脱炭素化推進協議会を立ち上げ、官民が連携し、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を推進しています。

6 ページを御覧ください。人流と賑わいです。北九州市は、美しい海岸線や緑豊かな山々等の自然に恵まれ、門司港レトロや小倉城など様々な観光資源があり、年間約2,500万人の観光客が来訪しています。

クルーズ船は、門司港レトロに近接する西海岸地区等で受け入れており、右上のグラフのとおり、平成29年には最多の33回の寄港を記録しています。

7 ページを御覧ください。安全・安心です。北九州市は比較的大規模災害が少ない地域ですが、平成11年の台風18号に伴う高潮により甚大な被害を受けたことから、現在、新門司地区などにおいて高潮対策を行っています。

また、地震対策として、砂津地区に緊急物資輸送用の、新門司南地区に幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁の整備を実施しました。

8 ページを御覧ください。北九州港の目指す姿です。右側の部分、基本理念として、物流と産業を軸とし、カーボンニュートラルや循環型社会を実現するグリーンな港、デジタル技術を活用した円滑な物流、高度な生産性と良好な労働環境などを実現するスマートな港を目指し、港からSDGsを牽引していくというメッセージを込め、「地域経済と物流・産業を支え、「グリーン」で「スマート」な未来を創造する北九州港～世界とつながり SDGsを牽引～」と定め、「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の4つの分野から目指す姿を取りまとめています。

9 ページを御覧ください。先ほどの目指す姿の実現に向け、今回の改訂では、2ポツの今後の北九州港の発展に向けた戦略として、アジアダイレクト、国際フィーダーや内航フェリー・RORO航路を充実させ、多様な輸送モードを確保し、陸・海・空の輸送手段を組み合わせ、フレキシブルな物流サービスを提供できる港を目指します。

また、港の機能強化を通じて、背後のものづくり産業の効率的な輸送を支援し、企業競争力の強化を図ります。

さらに、カーボンニュートラルを実現し、環境と経済の好循環をもたらす港を目指すため、風力発電関連産業等の新たな産業の誘致や次世代エネルギーの利活用に向けた取組を推進します。

具体的な対応方策につきましては、次ページ以降で説明いたします。

10ページを御覧ください。計画変更の概要です。まずは東部地区です。資料右下、新門司地区では、災害時に幹線物流を維持するための既存のフェリー岸壁の耐震化、自動車輸出機能の強化を図る新規外航RORO岸壁、モーダルシフトの推進に対応する新規内航ROR岸壁の位置づけなどを行います。

資料右上、太刀浦地区では、港内で発生するしゅんせつ土砂等を受け入れる処分場の位置づけを行います。

また、この処分場の埋立てに伴い使用ができなくなる小型船だまりの代替施設の位置づけを、隣の田野浦地区で行います。

資料中ほど、砂津地区では、賑わい拠点機能の強化としまして、旅客船埠頭の計画の位置づけと背後の土地利用計画を変更します。

資料左側、日明地区では、既定計画となりますが、不許可係留船の収容を行うため、2か所の小型船だまりの位置づけを引き続き行います。

11ページを御覧ください。西部地区です。資料中ほどの下、黒崎、二島地区では、在来貨物輸送の強化や、災害時に緊急物資輸送を行うため、既定計画の岸壁の見直しを行います。

資料右上、響灘東地区では、風力発電関連産業の総合拠点化や、在来貨物輸送の効率化等を行うため、バルク岸壁の位置づけを行います。

資料左上、響灘西地区では、次世代エネルギー産業の集積及び物流拠点形成を推進する土地利用の変更、モーダルシフトの推進に対応する内航RORO岸壁、災害時に幹線物流を維持するため、岸壁の耐震化の位置づけを行います。

12ページを御覧ください。ここからは、主な計画内容となります。フェリー・ROROについては、2024年問題等により、輸送量の増加が見込まれておりますが、荷さばき地や新規航路の就航が可能な岸壁が不足しているため、新門司北地区と南地区において、新規RORO岸壁等を計画し、拠点の機能強化を図ります。

また、同地区は完成自動車を輸送する企業が集積していますが、内航船で他港を経由して輸出するなど、非効率な輸送形態となっているため、大型外航RORO船に対応する岸壁を計画し、輸出機能の強化を図ります。

さらに、近年は物流関連企業の立地需要が高く、新たな土地の確保が求められているため、未整備の緑地を港湾関連用地に変更します。

13ページを御覧ください。響灘東地区では、風力発電関連産業の総合拠点の形成のため、風力発電設備の部材製造や組立て、オペレーション、メンテナンスなど、様々な産業の集積に取り組んでおり、今後、風車部材を製造する企業の立地が想定されます。

また、写真の右下の、コークスや石膏、バイオマス燃料等のバルク貨物を取り扱う響灘南埠頭は、岸壁が著しく混雑し、沖待ちが発生している状況であり、加えて、大型船が受け入れられないことから、非効率な荷役となっています。

これらの課題を解決するとともに、今後立地を見込む企業から発生する貨物へ対応するため、新規バルク岸壁を計画し、在来埠頭の機能強化を図ります。

14ページを御覧ください。北九州港では、令和5年3月に北九州港港湾脱炭素化推進協議会を設置し、官民連携して港湾脱炭素化推進計画の策定に向けた検討を行うなど、港湾における脱炭素化の取組を推進しています。今後、一層の推進を図るため、将来的な次世代エネルギー産業の集積を見込み、響灘西地区において土地利用計画を変更いたします。

15ページを御覧ください。砂津地区は、北九州市の都心部であるJR小倉駅に近接し、MICE施設や文化交流施設と連携した都心の魅力あるウォーターフロントを形成する観光拠点を目指しています。

一方で、臨海部には低未利用地が存在し、それらの活用とともに、近年では小型クルーズ船の需要が高まっており、その受入れが求められています。

そのため、クルーズ船需要への対応として、現在使用されていないフェリー埠頭を旅客船埠頭に変更。埠頭背後についても、クルーズ船の受入れを軸とした賑わい空間の形成に向け、旅客船埠頭との一体的な民有地の開発を促すため、交流厚生用地に変更します。

16ページを御覧ください。大規模地震時における物資の緊急輸送や住民の避難等に加え、物流機能を維持するため、大規模地震対策施設が必要となっています。

そのため、今回、新規計画として位置づけるRORO岸壁に加え、幹線輸送の重要性が高い既存のフェリー岸壁等について、幹線物流機能を維持するため、大規模地震対策施設への位置づけを行います。

17ページを御覧ください。10月4日に開催されました地方港湾審議会では、意欲的な計画で、多くのプロジェクトがあるため、メリハリをつけて実施する必要があるという御意見、新門司地区のフェリー・RORO機能の強化と、響灘東地区の風力発電関連に関する計

画の重要性についての御意見、新門司地区における航行安全対策についての御意見をいただいております。

これらの議論も含め、改訂案について、原案を適当と認めるとの答申をいただいております。

私からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】 続けて、事務局から、今回計画の国としての受け止め方という観点で説明させていただきます。

資料18ページをお願いします。まず、モーダルシフトを踏まえた港湾の機能強化についてです。左側中ほどの輸送機関分担率の図にありますように、内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000キロ以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の貨物量を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な役割を担っており、災害時には緊急輸送手段となるなど、国内物流を維持する上で重要な輸送手段であると言えます。

中ほどの図や表に示している近年の内航フェリー・RORO船の就航状況、大型化の動向を踏まえますと、今後の2024年問題などによって、また不足するトラック輸送量に対して、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性がありますので、港湾機能の強化、物流の効率化を図っていく必要があるということでございます。

次のページをお願いいたします。物流拠点としての北九州港の役割についてであります。先ほども説明ありましたが、北九州港は、本州、九州の結節点ということで、フェリー・ROROに対応する港湾施設に加えまして、高速道路などのインフラも充実しており、重要な物流拠点となっております。特にフェリーに関しては、阪神・東京・四国方面、そして、ROROに関しては、名古屋・沖縄方面に定期航路を有しておりまして、西日本最大級の内航物流拠点となっております。

このような北九州港の貨物輸送の状況を踏まえますと、今回の改訂の主な内容であります新規のRORO岸壁の計画は、モーダルシフトのさらなる進展の受皿となるとともに、災害時の幹線物流機能の維持など、国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築につながるものと考えております。

次のページをお願いいたします。港湾におけるカーボンニュートラルの実現についてです。現在、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に向けて、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素などの受入れ環境の整備などを図るカーボンニュートラルポ

ートの形成が進められております。

北九州港では、響灘地区において、風力発電などのエネルギー産業の集積に向けた取組が実施されており、洋上風力発電事業の基地港湾の整備など、我が国の洋上風力発電の導入促進に貢献する取組が進められております。こうしたことから、脱炭素社会の実現に向けて重要な役割を担っていると考えております。

このような北九州港の取組状況を踏まえ、今回の改訂の主な内容であります、洋上風力発電関連の貨物に対応した埠頭の計画ですとか、次世代エネルギー産業の集積を図るための土地利用計画の変更は、地域のみならず、我が国の脱炭素化の実現にも貢献するものと考えております。

最後に、21ページ目でございます。基本方針との適合についてであります。下のほう、資料左側に基本方針の関係部分を抜粋し、右側に今回計画での主な対応を整理しております。

まず、物流・産業についてですけれども、将来にわたって国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築、そして、我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成に関して、今回の計画では、モーダルシフトの進展などにより増加するRORO貨物需要に対応するための埠頭計画ですとか、また、地域の基幹産業を支える在来船の輸送効率化のための埠頭計画などが盛り込まれております。

2点目の環境・エネルギーについてですけれども、基本方針の、海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進に関して、風力発電関連産業の総合拠点化を形成するための埠頭計画などが盛り込まれております。

また、3点目、人流・賑わいについてですけれども、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に関して、クルーズ船需要に対応するための旅客船埠頭計画が盛り込まれております。

最後に、4点目の安全・安心についてですけれども、基本方針の、災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築に関して、大規模地震発生時の緊急物資輸送や幹線物流機能を維持するための耐震強化岸壁の計画が盛り込まれております。

以上の点から、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ことを確認しております。

事務局からの説明は以上になります。

【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北九州港の港湾計画の改訂につきまして、御質問等ありましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】 1点、確認だけさせてください。西のひびきのほうはいいんですけど、東のほう、新門司とか田野浦のほうですけど、これ、基本的に私、あそこの理解は、国際ROROも含めて、かなりだからそういったタイプの船が行っているところになっていると。内航ROROは当然、それから、PCCも当然、外航ROROもありという。特に田野浦のほうがたしか混み混みになっていて、全体的にこのエリアというのは、物すごく場所がなかったような記憶があるんですけども、そういった混み混みの具合というのを根本的に変えましょうというのが今回の東のほうの計画の趣旨ですかね。確認ですけど。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。委員御指摘の、田野浦のほうから外航ROROが出ておりますけれども、今回の計画においては、基本的に2024年問題といった形で、内航部分のこれからトラックドライバーの人材不足等が発生いたします。そういったところに対応していくために、新門司のほうで、南地区になりますけれども、国内の内航RORO岸壁を位置づけて、この問題に対応していくという考え方で、今回の計画は改訂を考えております。

以上でございます。

【委員】 基本的に内航ROROとか内航フェリーというものでということで、外貿は一応考慮対象外なんですね。

【港湾管理者（北九州市）】 今回の港湾計画の改訂においては、外貿ではなくて、内航ROROのほうへ対応する形を考えておまして、田野浦の外航ROROの部分につきましては、混み具合とかもまた見ながら、対応を今後検討していきたいと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 じゃ、委員。

【委員】 ありがとうございます。少し細かいところかもしれないんですけども、資料の8ページ目のところで、北九州港の現在の課題と要請される内容の中に、港湾における労働環境の改善や働き方改革というような御紹介がございまして、実際に改訂の内容の基本理念の中にも、デジタル技術を活用し、高度な生産性と良好な労働環境を有した働きやすい港というような方向性が示されているんですが、今回の計画の具体的な内容の中に、労働環境の改善とか、あと、働き方改革については、恐らくハード面という側面で今回計画をつく

られていると思うので、その辺ずれがあるかと思うんですけども、もし現時点で、どういったものを活用して、どのような形で労働環境を改善しようというふうに考えていらっしゃるのか、もしあれば、教えていただければと思います。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。こちらの8ページ、目指す姿、これは長期構想ということで、20年から30年の港の姿を描く中で、労働環境の改善、働き方改革についても取り組んでいくべきだということを示しております、具体的には、今後、コンテナターミナルにおいて、AIを活用した、人を助ける荷役の効率化とか、あとは、AIに加えて、ターミナルシステムの改良を行うことによって、より効率的な生産性が高いコンテナターミナルを実現することで、労働環境を改善して、生産性を高めていくということを長期的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

そのほかいかがですか。

【理事】 2点質問させていただきます。

1点目は、先ほども御指摘のあったRORO機能のことです。資料でいいますと、12ページのところに、新門司の北・南地区の中で、RORO貨物の取扱いということが書かれています。

それから、また、14ページのところで、響灘の西地区のところでも、ROROの取扱いについて先ほど御説明の中であったかと思えます。

RORO機能について、ひびきのところで扱うものと、それからまた門司のほうで扱うものが、両方がありますが、その役割分担の考え方があれば教えていただきたいと思います。

2点目は、北九州港の場合、特に、背後の生産機能をしっかり支えるということがあると思います。それで、スライドの4ページに産業面での役割についてです。特に、日産、トヨタ、ダイハツ、そういった自動車組立工場が背後に立地していますが、そうした組み立て工場を支えるための部品工場、国の内外から部品を持ってくる部品保管倉庫の役割も求められるのではないかと思います。

港のエリアが、そうした自動車の部品調達のためのロジスティクスセンターのような役割を持つのではないかと期待するのですが、そういった自動車関連の産業の誘致や活動支援の取組みが大事ではないかと思います。その辺、今回の港湾計画の中に反映されているところがあれば、教えていただけたらと思います。

以上、2点でございます。

【分科会長】 じゃ、お願いします。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。まず1点目の、ROROの機能について、新門司地区と響灘地区の役割分担でございますけれども、こちらにつきましては、関門海峡がございますので、ここの通航を考えますと、やはり新門司地区のほうが、関門海峡を通らずに関西、関東にアクセスが可能ということになりますので、基本的に太平洋側の内航ROROの拠点となるというふうな考え方でございます。

一方、響灘地区のほうは、太平洋側へのアクセスはやはり関門海峡を通りますので、ここは、今もひびきコンテナターミナルに沖縄向けのRORO船が出ておりますが、こういった沖縄とか、あとは、関門海峡を通らずにアクセスができる日本海側をターゲットとしたRORO、こういった機能の拠点化というのを進めていきたいというふうに考えております。

2つ目の御質問ですけれども、港が自動車関連、完成車や部品、こういったもののロジスティクスセンターになるべきであって、その関連の今回の改訂があるかというようなお話ですけれども、今回、外航RORO岸壁のほう、新門司北で位置づけておりますが、こちらにつきましては、新車ではございませんけれども、中古車を海外に輸出するための岸壁でございますので、そういった自動車関連の機能を高めるという意味での位置づけとなります。

また、内航RORO岸壁につきましても、貨物については自動車の部品等も輸送することになっておりますので、こういったものも、自動車関連の今回の改訂の一部というふうに考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

オンラインのほうで手が挙がっておりますので、よろしく申し上げます。

【委員】 ありがとうございます。ただいまのフェリー・RORO船の新門司北・南の地区のことですけれども、現時点のところ、この岸壁のニーズについては、何か具体的なニーズなんかは見込まれておられますか。

【分科会長】 じゃ、よろしく申し上げます。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。新門司南地区のRORO岸壁の具体的なニーズということでございますけれども、RORO船を運航する船会社さんのほうにいろいろヒアリングをしている中で、具体的に新門司から関東や関西のほうにデイルーでアクセスしたいといったお話や、既に九州の中で別の港で就航している船会社さ

んのほうから、途中で寄りたいたいといったようなお話が三、四件出ておりまして、こういった具体的なニーズを踏まえて、この新しい岸壁の整備をスピード感を持って進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。地理的な条件も含めまして、関門海峡を通らずに行ける場所でもありますので、そのようなニーズが今後も強まるようにも思いますので、そういう意味では、今回の整備のスピード感が気になるころではあります。引き続きよろしくお願いいたします。

以上です。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。

【委員】 今後、ダイレクト便が増えるであろうと考えますし、それが効率性にとって必要なことと思います。企業側にとっても、大いに実現してほしいことだとは思いますが、その一方で、今までダイレクトで運べなかった荷物を代わりに請け負っていた港にはきちんとした説明がなされているのかということが質問としてあります。

そして、コメントですが、今後、「集貨」に代わる何か新たな役割が港に求められるのではないかと、それを考えていく必要があるのではないかと感じました。

【分科会長】 お答えありますか。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。今の御質問の、ダイレクト便がなくなっていく港があるというのは、新門司北の外航RORO岸壁関連のお話をされているのでしょうか。

【委員】 私が言いたいのは、九州のほうから直接、海外や内航で物を運ぶようになることによって、今までその物流を代わりに請け負っていた港、つまり、近隣の港から出すことができればいいけれども、出すことができないということで、国内の別の港に運んで、そこから送り出していたと思いますが、この代わりの役割を担ってきた大型港に対してきちんとした説明がなされているのかどうかということです。

【港湾計画審査官】 横から大変申し訳ございません。例えば今御説明をさせていただいた新門司の、海外にダイレクトで運ぶという計画ですけれども、今は内航のフェリーを使って阪神方面に輸送しているというものであります。そこから輸出をされているということでございます。

多分、先生がおっしゃりたいのは、今、輸出をしているところの港への影響がどうなのか

ということだと思いますけれども、大きな影響はないと考えています。なぜかという、フェリー自体が、またほかの荷物を載せたいという要請がございますので、それはまた早い段階で回復できるものと考えております。

あと、行き先の阪神から海外に行く港での輸出に関してですけれども、中古車ということでございましたので、全ての貨物の中で占める割合というのは、ちょっとまだ具体的な数、正確なものは把握していませんが、それほど大きなものにはならないのではないかとこのふうを考えております。

また、代わりの役割を担っていた港湾への説明自体は、していないということは、事実だけお伝えをしたいと思います。

【分科会長】 よろしいですか。

じゃ、簡潔にお願いします。

【委員】 簡潔に短い質問です。6ページに北九州港のクルーズ船寄港実績がありますが、令和2年度から令和4年度は、コロナウイルス感染症の拡大が背景にあるかと思えますけれども、2023年度、令和5年度は、この外航船は入ってきているのでしょうか。教えてください。

【港湾管理者（北九州市）】 御質問ありがとうございます。令和4年が、こちらのグラフにありますとおり、内航船が12隻でございまして、令和5年は8隻の入港がございまして、このうち7隻が外航船になってきております。

そして、令和6年につきましてはさらに外航船が増えておりまして、24隻ほど、今、予約が入っている状況でございまして、外航船が増えてきておりますので、しっかりと港でのおもてなし等の対応をしていきたいと思っております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ちょっと時間が大幅に超過しているのですが、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。北九州港。国土交通大臣に提出された北九州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】 よろしいですか。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します。

それでは、北九州港の港湾計画の改訂についての審議は、これで終了します。部長、局長、ありがとうございました。

次に、港湾計画の一部変更についての審議に移ります。

まず、青森港と酒田港について、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、青森港と酒田港の港湾計画の一部変更について、説明をいたします。

まず、青森港の港湾計画の一部変更についてです。資料の1ページ目をお願いいたします。今回の計画変更の箇所ですけれども、青森港の油川地区になります。図の左側のほうになります。港湾管理者は青森県になります。

続いて、2ページ目をお願いいたします。今回の変更内容ですけれども、海洋再生可能エネルギー発電設備等の導入促進に関する計画変更になります。資料左側中ほどに地図が記載されておりますけれども、この中で青丸で示しております、青森県沖、日本海（南側）が、今月の3日に再エネ海域利用法に基づく促進区域に指定されておまして、青森港周辺海域において洋上風力発電導入に向けた取組が進む中、促進区域と一体となって利用する港湾の必要性が高まっている状況であります。

こうしたことから、油川地区におきまして、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、いわゆる緑囲みというふうに呼んでおりますけれども、これを位置づけるものでございます。

今回の変更では、油川地区にこの緑囲みの8ヘクタールを位置づけまして、水際線側のほうに、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、この緑囲みに隣接する場所として、黄色の破線で示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場所として使用するなど、緑囲みのエリアと一体的に利用するというように考えているものでございます。

資料の3ページ目4ページ目ですけれども、3ページ目が、既定計画と今回計画の計画図でありまして、資料4ページ目が、海洋再生エネルギー導入促進についての基本方針との適合性を確認しているものになります。

青森港の計画変更の内容は以上でございまして、続きまして、酒田港の港湾計画の一部変更について、説明をいたします。

資料の1ページをお願いいたします。今回の計画変更の対象箇所ですけれども、酒田港の外港

地区になります。港湾管理者は、山形県になります。

資料の2ページ目を御覧いただければと思います。今回の変更内容は、青森港と同様に、海洋再生可能エネルギーの発電設備の導入促進に関する計画変更になります。

また、これも位置図でお示しておりますけれども、資料中ほど左に青丸で示しておりますけれども、山形県遊佐町沖、こちらが今月3日に再エネ海域利用法に基づく促進区域に指定されておまして、酒田港の周辺海域において、洋上風力発電導入に向けた取組が進んでおります。

この促進区域と一体となって利用する港湾の必要性が高まっているということで、今回、外港地区におきまして、先ほど御説明したこの緑囲みを位置づけるというものであります。

今回の変更では、外港地区に緑囲み8ヘクタールを位置づけまして、水際線側には、これも青森と同様に、洋上風力発電部材の海上輸送のための3万トン級の貨物船を想定して、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、黄色破線で示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の、また緑囲みと一体的な利用を図るということで考えているものでございます。

資料3ページ目4ページ目ですけれども、これも先ほど説明したように、既定計画と今回計画の計画図、そして、4ページ目に、基本方針との適合性について確認をしているものをおつけしてございます。

資料の説明については、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明のありました内容につきまして、御質問等がございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。御説明いただきまして、ありがとうございます。酒田港につきましては、現在、有望区域かと思うんですけれども、今回、青森港においては、促進区域に選ばれた日本海の南側を整備することなんですけれども、この有望区域の青森県沖日本海の北側については、これは今回は整備の対象にならないということでしょうか。

【港湾計画審査官】 案件の形成状況について、今、御質問がありました。まず、青森県の周辺海域に関して、図面でちょっとお示しておりますけれども、まず、日本海（南側）というところが、今回、促進区域に既に指定されているところになりまして、実はこの北側

に有望な区域というまた海域がございまして、これは日本海（北側）という案件でござい
ます。

同じように、山形県の沖合に関して、今回、酒田港の資料でもまた2ページ目におつけ
しておりますけれども、遊佐町沖というものが促進区域に指定されておまして、その南側に
また酒田市沖というのが案件としてございまして、これ、有望な区域に整理されているとい
うこととございまして。なので、青森県と山形県の沖合の案件の形成状況については、同様の
進捗という状況になってございまして。

そうしたことから、今回、促進区域が指定されているので、計画を変更させていただき
たいという御提案になっております。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほか、よろしゅうございませうか。

それでは、答申案について、1つずつお諮りしたいと思います。

答申。国土交通大臣に提出された青森港の港湾計画については、適当であるという答申で
御異議ございませうでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございました。

引き続きまして、国土交通大臣に提出された酒田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うでしょうか。

（「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
告します。

それでは、次に、茨城港、呉港、坂出港につきまして、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、茨城港、呉港、坂出港の港湾計画の一部変更について、
説明をさせていただきます。

まず、茨城港の港湾計画の一部変更について、説明をいたします。まず、資料1ページ目
をお願いします。今回の計画変更の対象箇所ですけれども、茨城港の常陸那珂港区の中央ふ
頭地区であります。港湾管理者は、茨城県になります。

資料2ページ目を御覧いただければと思います。今回の変更内容ですけれども、産業機械

の貨物需要増加に対応したターミナルの機能強化に関する計画変更になります。現在、常陸那珂港区に立地しております建設機械メーカーは2社ございますけれども、北ふ頭地区、また、中央ふ頭地区からRORO船により産業機械の輸出を行っておりますが、バース混雑によりまして、沖待ちが発生している状況であります。

今後、産業機械の貨物需要の増加が見込まれているということから、中央ふ頭C-E岸壁の既定計画を見直しまして、大型外貿RORO船が接岸可能となるよう、岸壁を延伸するとともに、埠頭用地を確保するものでございます。

資料の3ページ目4ページ目については、既定計画と今回の計画をお示ししているものと、4ページ目が、基本方針との適合性を確認しているものになります。

続きまして、呉港の港湾計画の一部変更について、説明をさせていただきます。まず、1ページ目を御覧いただければと思います。今回の計画変更の対象箇所は、呉港の広港区の阿賀マリノポリス地区になります。港湾管理者は、呉市になります。

資料の2ページ目を御覧いただければと思います。今回の変更内容は、大型RORO船の受入れに対応したターミナルの拡張及び再編に関する計画変更になります。現在、広島県内の製紙会社が、広島港ですとか宇野港といった港を利用して、紙・パルプなどを関東方面に輸送しておりますけれども、今後、呉港からの一括輸送により、物流の効率化を図りたいというニーズもありまして、今回、計画変更するものでございます。

従来の計画では、マイナス7.5メートルの埠頭計画となっておりますが、大型のRORO船に対応するため、マイナス9メートルの岸壁に計画を変更するとともに、引き続き在来貨物の取扱い機能を確保するため、マイナス5.5メートルの岸壁を計画しております。

資料3ページ目4ページ目ですけれども、こちら、既定計画と今回の計画を対比しているものと、4ページ目が基本方針の適合を確認しているものになります。

呉港の計画変更については、以上になります。

続きまして、坂出港の港湾計画の一部変更について、説明をいたします。資料の1ページ目をお願いいたします。今回の計画変更の対象箇所ですけれども、坂出港の東部になります総社地区になります。港湾管理者は、坂出市になります。

資料の2ページ目を御覧いただければと思います。今回の計画変更の内容は、海面処分用地に関する計画変更になります。香川県では、港湾整備によって発生するしゅんせつ土砂などによって埋め立てられた臨海部において、産業が発展してきてございます。

現在、香川県内及び隣県では、しゅんせつ土砂などの受入先が限られている状況でありま

す。そのため、しゅんせつ土砂などの長距離の運搬費用を考慮すると、県内に新たな処分場が必要になっております。

香川県の沿岸部のほぼ中央に位置しており、県内の港からの運搬に適している坂出港に県内発生やしゅんせつ土砂などの処分先を確保するため、廃棄物処理計画を追加いたしまして、海面処分用地を位置づける計画変更となります。

資料の3ページ目4ページ目については、同様に既定計画と今回計画の対比、そして、基本方針との適合について確認しているものをおつけしております。

資料の説明については、以上になります。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容につきまして、御質問等がございましたらお願いいたします。

【理事】 坂出港の海面処分用地の位置づけに関してですが、資料でいくと、1ページ、2ページのところです。隣接のエリアとほぼ同じぐらいの法線まで埋める計画だと思えますが、土地利用を今後どうしていくのかによって、受け入れる廃棄物の種類、残土だけなのか、しゅんせつ土砂だけなのか、そういったところが変わってくると思います。この辺、こういったものを受け入れる計画になっているのか教えていただけたらと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。受入れ土砂については、しゅんせつ土砂でございまして、将来的に利用する土地の利用の今のアイデアとしては、例えば、埠頭用地ですとか、あとは、企業の立地を想定した工業用地、こういったものを想定しております。これは長期構想の中でそういったものが議論されているということでございます。

ただ、今回の計画ではそこまでまだ熟度が高まっていないので、海面処分の土地として計画に位置づけるということでございます。

【理事】 ありがとうございます。隣接した林田地区とかを見ると、いろいろな恒常的というか、タンクとかもあります。そうした施設も今後立地するとなれば、廃棄物の処分、受入れのものをしっかり管理して、跡地利用ができるような埋立てをしていくことが必要だと思いますので、コメントさせていただきました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがですか。よろしゅうございますか。よろしいですか。

それでは、答申案につきまして、また1つずつお諮りしたいと思います。

答申。国土交通大臣に提出された茨城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か。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 よろしいですか。

引き続きまして、国土交通大臣に提出された呉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か。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、国土交通大臣に提出された坂出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。

それでは、御異議がございませんようですので、答申案のとおり報告いたします。

それでは、次の議題に移ります。5つ目の報告事項、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会の設置と進捗について、説明をお願いいたします。

【港湾経済課課長補佐】 港湾経済課課長補佐です。コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会の設置と進捗について、御説明いたします。

資料6、1ページを御覧ください。名古屋港では、5つのコンテナターミナルにおけるコンテナの搬入・搬出等を一元的に管理する、名古屋港統一ターミナルシステムを導入しております。

令和5年7月4日午前6時30分頃、同システムに不正プログラムへの感染が原因と想定される障害が発生しまして、各コンテナターミナルにおけるコンテナの搬出・搬入作業を見合わせました。同6日の午後3時より、順次、コンテナの搬出・搬入作業を再開いたしております。今回のシステム障害によりまして、3日間で推計で約2万本のコンテナの搬出・搬入に影響が生じるなど、我が国の物流や経済に多大なる影響を及ぼしました。

2ページを御覧ください。今般の名古屋港の事案を踏まえまして、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会を立ち上げました。7月31日に第1回を、9月29日に第2回の委員会を開催しまして、中間取りまとめ①として、緊急に実施すべき対応策等を取りまとめたところです。

3ページを御覧ください。今般取りまとめた中間取りまとめ①では、名古屋港事案の検証

を行うとともに、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策として特に留意すべき点を整理し、緊急に実施すべき対応策を取りまとめております。

名古屋港の事案では、主な問題点として、保守作業に利用する外部接続部分からのセキュリティ対策が不十分であったことなどが指摘される一方で、事案発生から2日半という短時間で復旧が図られたことなどが評価されております。

4ページを御覧ください。続いて、コンテナターミナルにおいて使用されるシステムに必要な情報セキュリティ対策として、ソフトウェアの定期的な更新、システムログを含むバックアップの取得等を挙げております。

また、コンテナターミナルの運用に必要な情報セキュリティ対策として、セキュリティインシデント発生時の情報連絡体制の構築や、システム障害を想定した事業継続計画の策定等を挙げております。

併せて、10月2日には、港湾運送事業者や港湾管理者等を通じまして、こちらの中間取りまとめ①の周知を行っております。その際に、各社に必要な対策を講じるよう注意喚起を実施するとともに、中間取りまとめ①の理解の増進を図るため、港湾関係者向けの説明会を開催する予定としているところです。

国土交通省としましては、中間取りまとめ①において整理した対策を着実に実行していくとともに、今後、同委員会において、港湾における情報セキュリティ対策を確実に実施するための制度面の検討などを行ってまいります。

発表は以上です。

【分科会長】 ただいまの報告につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員】 これもまた確認なんですけど、この話、私、非常に不思議に思っていたんですけど、これ、サーバーにVPN等々から、保守のやつで侵入されたと。ランサムで。それでロックされたという話みたいなんですけど、普通、これだけのシステムを動かすサーバーだったら、多分、ミラーリングをやっていると思うんですけど、ミラーリングとか、そういうのはどうされていたんですかね。要は、双子とか3つ子とかをつくっておけば、それで一応バックアップは全て完備されるはずなんで、それがなっていなかったのかなとちょっと不思議に思ったんですけど、その辺りはどうなんでしょうか。

【港湾経済課課長補佐】 現用と予備というような形で、スタンバイ状態ではないんですけども、バックアップそのものは取っている状態だったと。そのバックアップを使って復

旧したので、2日間で復旧ができたというような内容となっております。

【委員】 一応、だからミラーリングというのは、即時同じものが出来上がるシステムのはずなんですけど、ただのバックアップなんですか。

【港湾経済課課長補佐】 そうですね。常時ミラーリングしているわけではなくて、日に1回とか、そういった形でスケジューリングしたバックアップを取ったシステムとしております。

【分科会長】 いいですか。

そのほかいかがですか。よろしいですか。

それでは、最後の報告に移りたいと思います。国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめについて説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長です。私のほうから、資料7-1を用いまして、「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」について、御報告いたします。

1ページ目でございますけれども、ダイヤモンド・プリンセス号等で発生いたしました新型コロナウイルス感染症集団感染事案を受けまして、2020年9月18日に、国土交通省では、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を行っています。

これを受けまして策定されましたガイドラインに従いまして、国内クルーズから段階的にクルーズの運航が再開されておりました、中間とりまとめ以降、段階的な再開、あるいはその中で取られました措置など、これまでに得られました知見・経験等を取りまとめまして、本年9月11日、専門家による検討会での議論を経て、最終とりまとめを行ったところでございます。

左の上でございますように、まず、第1章では、最初に申し上げましたダイヤモンド・プリンセス号、及びコスタ・アトランティカ号で発生した事案について、課題等を整理いたしました。

第2章におきましては、国内クルーズから段階的にクルーズを再開している中で、こうした対応を取ったということを整理しているところでございます。

具体的に、その間に取りました対応及び措置につきまして、右側の上の第3章の方で整理しておりまして、例えば、外国のクルーズ船社に対する報告徴収義務の規定が創設されたり、あるいは港湾の方でも、パンデミックの際に港湾管理の一部代行を国が行うとことのできる制度をつくったりしたところでございます。

その右下でございますけれども、今後、クルーズの安全・安心の確保に向けた取組を進めていく中でどうあるべきかという点をまとめておまして、2ページのほうに内容を書いているところでございます。

全般を通じまして、関係者が連携し、あるいは協力体制をしっかりと強化するということがやはり必要だということを改めて確認いたしまして、(1)のほうに書かれてございますけれども、そこから(2)(3)につきましては、今回のような新しく未知の感染症が発生した場合、あるいは新型コロナウイルス等につきましてはこちらに入っておりますけれども、既知の感染症が発生した場合、この2つに分けて、どう対応するのかということを整理しております。

(2)と(3)を通じてでございますけれども、船側、受入港湾側、国土交通省、それぞれがしっかりと自分の役割を果たすということが、クルーズ船を安全・安心に受け入れる上で必要だという指摘がございましたので、どちらもそういった形で整理しておまして、とりわけ(3)新たな感染症の発生の場合は、特に発生初期に情報がない中で、積極的に情報を取りに行き、あるいは共有するということが必要だということが改めて確認されたところでございます。

(4)の船内で大規模集団感染が発生した際の追加的措置につきましては、受入れ側の港湾と連携することと併せまして、船内でしっかりとした形で感染症への対応をしていくということが必要だということを改めて整理させていただいております。

(5)につきましては、国際的なルールづくり、WHO等で議論されております国際保健規則、IHRの改正等におきまして、こちらからも発信をしていくということで、海事局さん中心にやっていくこととしておりますので、この形で取りまとめさせていただいております。

私からの報告は以上でございます。

【分科会長】 ただいまの報告につきまして、御質問、御意見ございませんか。よろしいですか。

それでは、以上で本日の議事は終了いたしましたのですが、ちょっと私、発言の機会がなかったんですけど、何かモーダルシフトが一気に進み始めたような感じもして、やっぱり2024年問題で一気変わる可能性もあると思いますので、フォローアップというのか、モニタリング等、よろしくお願いいたします。これで進めば本当にいいんですけど。

どうもありがとうございました。以上で本日の議事は終了させていただきます。事務局に

進行をお返しいたします。

【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まして、ありがとうございました。

次回、第91回港湾分科会ですけれども、来年の1月頃の開催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、卓上にございますけれども、置いたままにしていだけましたら、後日、郵送でお届けいたします。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —