

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について

令和6年3月6日
国土交通省港湾局

基本方針の変更の主な内容（案）

基本方針に反映する主な事項と考え方

「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化」

→令和5年7月の交通政策審議会答申「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」を踏まえ、記載内容を修正・追記。

「クルーズの安全・安心の確保」

→令和5年9月の「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」等を踏まえ、記載内容を修正・追記。

「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備への対応」

→「特定利用港湾に係る運用・整備方針」を踏まえ、記載内容を追記。

「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会への対応」

→「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」の内容を踏まえ、記載内容を修正・追記。

「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策」

→「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」のとりまとめ内容を踏まえ、記載内容を追記。

上記に加え、政府の会議で示された内容等について、今回の変更において反映。

基本方針の変更のイメージ

○新たな内容の追加し、又は既存の記述を更新し、取組や対策等を記載する（太字箇所）。

（基本方針の章立て）

基本的な考え方

- I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- II 港湾の配置、機能及び能力に関する**基本的な事項**
- III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
- IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し**配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項**
- V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する**基本的な事項**
 1. 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する**基本的な事項**
 2. 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する**基本的な事項**
 3. 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の**効率的な運営に関する基本的な事項**

基本方針の構成の変更（案）目次

（凡例） 赤字下線：現基本方針に追加・修正した箇所

青字下線：前回港湾分科会から追加修正した箇所

基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
 - ① 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
 - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ③ 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
 - ④ 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
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
 - ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの振再興
 - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ③ 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
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
 - ① 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
 - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

- ① サイバーポートによる港湾の電子化
- ② コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のためのAIターミナルの実現及び技術開発の推進によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
 - ① 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
 - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ③ 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
 - ④ 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
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
 - ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの振再興
 - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ③ 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
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
 - ① 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
 - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

- 1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向
- 2 開発保全航路の配置

基本方針の構成の変更（案）目次

IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

- 1 自然環境の積極的な保全・再生・創出
 - ① 良好な自然環境の保全
 - ② 失われた自然環境の再生と新たな環境の創出
 - ③ 沿岸域の連続性を考慮した対応
 - ④ 底質浄化等による海域環境の改善
 - ⑤ 人と自然との触れ合いの拡大
- 2 多様化する環境問題への対応
- 3 環境の保全の効果的かつ着実な推進
 - ① 環境情報の充実と共有化
 - ② 環境への影響の評価と対応

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

- 1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
 - (1) 港湾相互間の連携に関する観点
 - ① 経済的な観点からの連携
 - ② 自然的な観点からの連携
 - ③ 社会的な観点からの連携
 - (2) 広域的な港湾相互間の連携
 - ① 地域ブロックごと及び又は全国規模での~~の~~港湾相互間の連携
 - ② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組
 - ③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組
- 2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項
 - (1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾
 - (2) クルーズ船の受入拠点となる港湾
 - (3) 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となる港湾
 - (4) 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進
 - (5) 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備
- 3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項
 - (1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化
 - (2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

基本方針の変更内容（案） 基本的な考え方

基本的な考え方

（略）

物流に加えて人流の観点からも、我が国の港湾は大きな構造変化に直面している。アジア地域の経済発展に伴う観光需要の爆発的な増加を受け、クルーズ船や大型のプレジャーボートの受入の促進を図り、観光立国の実現に寄与することが重要である。特に、世界的な新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けたクルーズ船については、2023年3月より、国際クルーズの本格的な再開がされており、2020年に国際クルーズ船内で集団感染が発生して以降、クルーズ市場が大きく縮小したことを踏まえ、国内外の我が国におけるクルーズの本格的な受入再開後の需要を取り込み、我が国の地域経済の活性化に寄与することが重要である。

更に、クルーズ旅客等の来訪増加を契機とした国内外の人々の港湾を訪れる機会の増加に伴い、訪日外国人旅行者に加え、日本人観光客及び地域住民にとっても美しく快適な港湾空間を創造することも求められている。その際、人々のライフスタイル・消費行動の多様化、文化・歴史に対する国民の関心の高まりを踏まえた港湾空間の利活用を推進することにより、安全で暮らしやすい国土の形成、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承、地域の特徴を活かした自律的で持続的な社会の創生にも貢献していくことが不可欠である。

これらの多様な要請に我が国の港湾は的確かつ柔軟に対応する必要があることから、物流・人流については、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の少ない輸送体系を構築するとともに、近年著しく発展しているデジタル技術を港湾で活用するための基盤として、港湾を取り巻く様々な情報をデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」により、港湾に関するあらゆる情報の電子化を推進し、データの利活用を標準とする事業環境を形成する。更に、場所に縛られないデジタル技術の特性を最大限に発揮し、港湾以外の主体や情報とも連携することで、港湾空間全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めつつ、港湾を取り巻く様々な社会課題解決にも貢献する。

（略）

加えて、地球温暖化対策は経済成長の制約ではなく、積極的に地球温暖化対策を行うことで、産業構造や経済社会の変革をもたらす大きな成長につなげるという考えの下、港湾において、地球温暖化がもたらす気候変動への緩和策に取り組む。具体的には、脱炭素経営に取り組む荷主等のニーズへ対応するため、サプライチェーンの海陸の結節点となる港湾において脱炭素化に取り組むことで、港湾の競争力を強化に貢献していく。更に、ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）等の保全・再生・創出を通じたブルーカーボン（海洋生態系によって吸収・固定される二酸化炭素由来の炭素）の活用を推進する。

また、港湾において、港湾及び臨海部に集積する温室効果ガスの排出量が多い産業等が脱炭素化に向けて水素・アンモニア等のエネルギーに転換していくために、水素・アンモニア等の大規模かつ強靱なサプライチェーンを形成し、必要な環境整備を行い、港湾及び臨海部の産業の構造の転換及び競争力強化に貢献していく。

更に、大規模災害時に、港湾が被災地の復旧・復興、我が国の経済の維持に果たしてきた重要な役割を踏まえ、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持するとともに、観光客が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害に対しても柔軟に対応できる災害に強い港湾を実現し、我が国全体の防災力の強化に貢献する。も、また、気候変動への緩和策を着実に推進し、気温上昇を一定程度に抑えられたとしても、影響は避けられないことから、適応策を適切に実施し、将来にわたって港湾に求められる役割を果たすことにより、我が国の成長・強靱化に貢献していく。

加えて、感染症の感染拡大、サイバー攻撃等の新たなリスクが発生した場合においても港湾機能の確実な維持や円滑な利用環境の確保を図る。

こうした、災害への対応や防災力の強化、港湾機能の確実な維持、円滑な利用環境の確保に当たっては、民生利用を主としつつ、災害派遣や平素の訓練を含め、自衛隊・海上保安庁のニーズにも留意する。

加えて、気候変動への緩和策を着実に推進し、気温上昇を一定程度に抑えられたとしても、気候変動の影響は避けられないことから、気候変動への適応策を適切に実施し、将来にわたって港湾に求められる役割を果たすことにより、我が国の成長・強靱化に貢献していく。

これらの取組を進めるに当たっては、国土、地域、環境等に関する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置付け、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整状況等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえて、総合的に施策の有効性等を判断する。また、我が国の財政が一段と厳しくなり、かつ、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要が増加することが確実視される中で、港湾間の連携や、既存ストックの有効活用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編により、港湾の生産性向上に積極的に取り組む港湾への投資の重点化を図っていく。

（略）

基本方針の変更内容（案） I

I 港湾の開発、利用及び保安の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① 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
(略)

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

<国際基幹航路等の戦略的強化>

- 国際基幹航路に就航する船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成、~~ターミナル背後へのロジスティクスセンター~~の集積等の港湾機能の強化
- 国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約
- コンテナ貨物の創出の実効性を高めるためのロジスティクス機能の強化と産業立地の促進
- 国際海上コンテナ物流のDX(Digital Transformation: デジタルトランスフォーメーション)・GX(Green Transformation: グリーントランスフォーメーション)の推進
(略)

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ①観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの振興

クルーズの再興へ向け、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」をキーワードにクルーズの本格回復を図り、中国・台湾をはじめとした東アジア地域の旺盛な観光需要や、将来的に成長が見込まれる東南アジア地域等の観光需要を取り込み、我が国の経済成長・地域活性化地方創生につなげていく。新型コロナウイルス感染症の感染拡大で大きく影響を受けたクルーズの再興を我が国の経済成長・地域活性化の切り札とするためには、感染症の感染拡大にも対応した、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを推進するとともに、クルーズ船の我が国への寄港による交流人口の拡大とそれによる経済効果を全国に波及させることが重要である。また、クルーズの本格回復に取り組むに当たり、我が国におけるクルーズ運航再開に際して得られた知見・経験を今後活かすとともに、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に取り組むへも対応していくことが必要である。

また、国内では、余暇時間の増加等による旅行、レジャー等への支出の増加や、フライ&クルーズの需要の拡大も視野に、日本発着クルーズも振興し、日本列島全体で幅広いクルーズ需要を取り込んでいくことも必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるための東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備
- クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携によるクルーズ拠点の形成
- 適時適切な感染症の感染防止対策の実施や、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた取組の促進への対応をはじめとした日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境の整備
(略)

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ①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

東日本大震災では、地震・津波により、港湾を含む広い範囲に甚大な被害が発生しており、今後も南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模・広域的な地震及び津波の発生が懸念されている。また、近年、台風に伴う高潮等により、港湾において大規模な浸水被害やコンテナの倒壊等が発生しており、今後も、気候変動による海面上昇及び高潮・高波リスクの増大が懸念されている。更に、港湾には、電力供給インフラや燃料供給インフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナートを形成する等、事故や災害が発生すると、その影響は我が国全体に及ぶ可能性があり、また、復旧にも長期間を要することが懸念される。また、港湾で利用される情報システムは港湾において重要な基盤の一つとなっていることから、情報システムに障害が発生した場合には、港湾の機能不全を引き起こす可能性があり、その影響が長期間に及ぶことも考えられる。

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、電力供給インフラ・燃料供給インフラ等の強靱化にも対応して社会経済活動を維持するとともに、外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害や感染症の感染拡大に対しても柔軟に対応できる、災害等に強い港湾を実現することが必要である。

(略)

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート構築及び航路等の啓開体制の強化
- 災害時等における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、水際対策等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害等発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築
- 気候変動に伴う台風災害等の頻発化に備えるための、暴風・高潮等予測情報の関係者間における共有をはじめとする事前防災行動の促進
- 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策
- 気候変動に起因する外力強大化への対応
- 港湾を活用した災害廃棄物の広域輸送及び処分への対応
- 漂流物の迅速な処理をはじめ、被災後の港湾機能の早期回復のために、必要な作業船等の機材や体制の確保
- 事故及び災害による被害を最小限にとどめ、社会経済活動を維持するための関係機関や民間企業等と連携したコンビナート等の防災・減災対策
- 港湾管理者からの要請に基づく国による港湾施設の管理や水際・防災対策連絡会議の活用による関係者間の連絡体制の構築等、非常災害時や世界的規模の感染症の流行時における港湾機能の維持の確保。
- 大規模災害発生後においても機動的かつ効果的に緊急物資輸送等を行うための、国と港湾管理者が連携して行う周辺港湾や全国的視点も含めた広域的・一元的な利用調整
- 「特定利用港湾」に係る「運用・整備方針(P)」を踏まえ、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮した、平素からの円滑な利用に関する枠組みの構築
- 港湾で利用される情報システムにおけるサイバーセキュリティ対策

(略)

基本方針の変更内容（案）Ⅰ、Ⅱ

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項（略）

② コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のためのAIターミナルの実現及び技術開発の推進によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保

近年、大型コンテナ船の寄港が増加しており、コンテナ船の荷役時間の長期化及びコンテナターミナル周辺での渋滞が深刻化している。また、少子高齢化により、我が国の熟練技能者の高度な荷役ノウハウの喪失が懸念されている。一方、AI、IoT等の情報通信技術及び自動化技術等は目覚ましい発展を遂げており、海外主要港湾においてはコンテナターミナルの自動化を進めている。七たがって、我が国港湾においても、の国際競争力の維持・強化に向けて、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるとともに、港湾に関わる様々な労働者の良好な労働環境を確保していく必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

●AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び良好な労働環境を有するAIターミナルの実現

●コンテナターミナル全体のオペレーションの改善や、荷役機械の高度化、港湾労働者の安全性の向上等を目的とした、現場ニーズを踏まえた効果の高い技術開発の推進

（略）

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項（略）

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

（1）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

① 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

<国際基幹航路等の戦略的強化>

国際基幹航路等による多方面・多頻度の直航コンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾である京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）、阪神港（大阪港及び神戸港）において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に最優先で対応する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

・連続直線バース、必要な水深、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた、外内貿コンテナを一体的に取り扱える大規模高規格コンテナターミナルの形成

・国内外とのフィーダー航路網の充実や円滑な積替機能の確保による集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進

・埠頭間や幹線道路網とコンテナターミナルの円滑な接続を含むアクセス性の確保

・内航フェリー・RORO航路や鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨の促進

・AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上

・新たな貨物需要のを創出や多様な物流ニーズへの対応のするため、の流通加工・組立加工機能再混載等の複合機能を備えた物流施設の立地促進整備と幹線道路網との円滑な接続

・グリーン電力の確保や水素等を原動力とする荷役機械の導入などのコンテナターミナルの脱炭素化、低・脱炭素燃料バンカリングへの対応に関する取組の推進

→LNG（Liquefied Natural Gas：液化天然ガス）燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備によるLNGバンカリング拠点の形成

→国際戦略港湾における国内外とのフィーダー航路網の充実と積替機能の強化

なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、国際基幹航路の将来性等を考慮した上で、背後圏の需要に的確に対応する。

（略）

基本方針の変更内容（案）Ⅱ

（略）

③ 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

将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備
- ・埠頭再編による国際コンテナターミナルと内航フェリー・RORO船ターミナルの近接化
- ・背後の幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続
- ・陸上輸送で多く活用されている中型・小型トラック等で輸送される小口貨物を積み替えるために必要な施設の整備
- ・農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な物流施設及び電源の確保
- ・IoT等を活用した、荷役機械・乗降施設の高度化、自動離着岸施設の設置、乗船手続の自動化等の内航フェリー・RORO船ターミナルの高度化・効率化の検討
- ・内航フェリー・RORO船ターミナルにおけるシャシの位置管理等システムの導入や、背後地における、トラックドライバーの休憩等のための施設確保に向けた環境整備の推進
- ・災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための、国及び港湾管理者による埠頭の利用調整並びに埠頭の規格統一化の検討

④ 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

我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・産業動向、船舶の大型化等の輸送形態の変化、荷役に係るニーズ等への対応
- ・老朽化・陳腐化した物流施設の高度化並びに農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な物流施設及び電源の確保
- ・港湾の特性を活かした大型特殊貨物の円滑な輸送の確保
- ・災害時のリダンダンシー確保にも資する、物流全体の効率化及び交通混雑の緩和のためのインランドポートの整備・利用促進
- ・背後の幹線道路網との円滑な接続等による、内陸部に立地する産業及び物流施設の輸送環境の向上
- ・産業空間の再配置及び利便性向上のための臨海部用地の政策的な誘導・供給

（２）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの振興

訪日クルーズを我が国の経済成長・地域活性化につなげるため、ハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境を整備する。日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境を整備する。また、港湾管理者と寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を自ら整備する意向を持つクルーズ船社との連携により長期的かつ安定的なクルーズ船の我が国への寄港の確保に取り組む港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定し、官民が連携したクルーズ拠点の形成を促進する。

具体的には以下の施策に取り組む。

- ・ファーストポートにおける、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするための旅客動線やCIQ等のオペレーション及び拡張可能性に配慮した旅客施設の整備
- ・日本発着港における、国際空港との連携を含めた空港・駅等からの円滑なアクセス、旅客用駐車場、チェックイン・手荷物預入れ等の必要な設備の確保及びLNGバンカリングや陸上電力供給施設等の船舶へのサービス機能の強化
- ・クルーズ旅客の快適性確保のための、旅客施設等における無料無線LAN、多言語案内、洋式トイレ等の確保
- ・災害時等におけるクルーズ旅客の安全性の確保
- ・クルーズ旅客の視点を考慮した美しい景観を有する受入環境の形成
- ・寄港地を探すクルーズ船社とクルーズ船の寄港を期待する港湾管理者のマッチングによる「お断りゼロ」の実現
- ・国際旅客船拠点形成港湾における、国際旅客船拠点形成計画の推進及び国際旅客船受入促進協定に基づくクルーズ船社の岸壁の優先的利用の適切な実施
- ・旅客ターミナル等での寄港地観光の消費喚起スキーム構築
- ・地域経済効果の最大化及び訪日クルーズ旅客の分散化のための寄港地観光ツアーの上質化・多様化
- ・瀬戸内海・南西諸島等の新たなクルーズ周遊ルート開拓
- ・多様化する訪日クルーズニーズに対応したプロモーション等の実施
- ・クルーズの安全・安心の確保に向けた、適時適切な感染防止対策の実施
- ・クルーズ旅客の二次交通需要に対応するための交通手段の確保や小型船の利用促進及びツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場の確保
- 日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境の整備
- 多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境の整備
- 地域への経済効果を増大させるための寄港地観光ツアーの上質化・多様化
- クルーズ旅客の二次交通需要に対応するためのツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場の確保及びタクシー・鉄道・水上交通等による観光地等へのアクセスの確保とそのための環境整備

（略）

基本方針の変更内容（案）Ⅱ

③ 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

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を推進するため、以下の施策に取り組む。

- ・ 港湾本来の機能と調和が図られた、港湾区域における洋上風力発電等の導入促進
- ・ 「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成30年法律第89号）」に基づく一般海域における海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定
- ・ 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における将来的な洋上風力発電事業を見据えた洋上風力発電設備の設置及び維持管理の拠点となる港湾の指定及び機能の強化
- ・ LNG燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備によるLNGバンカリング拠点の形成
- ・ 技術開発中のゼロエミッション船へのバンカリング機能の検討
- ・ 岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス（CO₂、SO_x、NO_x等）を削減するため、船舶の規模に応じた動力源（水素燃料、アンモニア燃料、合成燃料、バッテリーの活用等）の脱炭素化の動向等を踏まえた陸上電力供給設備の導入等に向けた取組の推進
- ・ 荷役機械等の低・脱炭素化の推進
- ・ サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応するため、国際展開を視野に、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する認証制度（CNP（Carbon Neutral Port：カーボンニュートラルポート）認証）の創設及び国際的な認知度の向上導入に向けた検討
- ・ 海外の港湾関係者、船社等と連携した国際海上輸送網の脱炭素化「グリーン海運回廊」の実現
- ・ 多様な主体の参画を促す仕組みの導入等ブルーインフラの拡大に向けた環境整備
- ・ CO₂吸収源としての浚渫土砂等の建設副産物等や鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効活用したブルーカーボン生態系に関する取組の活用推進及び緑地の活用

（3）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 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

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。その際、大規模地震災害の切迫性、気候変動に起因する将来の災害リスクの増大、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組や、外国人旅行客が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害や感染症の感染拡大に対しても柔軟に対応できる、災害等に強い港湾の実現に向けた取組を進める。更に、港湾で利用される情報システムに対するサイバーセキュリティ対策を着実に実施する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

< 国民の生命・財産を守るための、災害時における緊急物資、幹線貨物等の輸送ルートの構築、及び航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保 >

- 経験したことがない災害にも柔軟に対応でき、様々な支援船舶の着岸や災害時のオペレーションのほか、給水・入浴・洗濯等の支援も考慮した、地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化
- ・ フェリー・RORO船等による迅速な緊急物資等の輸送に資する既存岸壁の耐震機能の確保や、幹線貨物輸送の拠点となる耐震強化岸壁とそれに付随する荷役機械、道路の整備等、地域防災計画等を踏まえた港湾関連施設の防災機能の向上
- ・ 災害時の燃料等の供給確保のための、燃料等の取扱係留施設の大規模地震対策施設としての位置付け
- ・ 首都圏及び近畿圏の基幹的広域防災拠点における関係機関と連携した訓練等の実施による運用体制の強化
- 非常災害時に大規模地震対策施設が機能を発揮するための、そこに至る港湾区域内の水域施設、緊急確保航路及び開発保全航路の機能確保、適切な管理及び航路啓開作業等に関する連携体制の強化
- ・ 港湾関係機関との定期的な訓練や港湾の事業継続計画（以下「港湾BCP」という。）（Business Continuity Plan:事業継続計画）の深化を通じた、緊急物資輸送・給水・入浴・洗濯等も考慮した支援船舶の柔軟な活用の円滑化や、航路啓開・被災施設の復旧等に係る連携体制の強化
- ・ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するための、清掃兼油回収船をはじめとする作業船等の漂流物、埋塞物等の除去性能等の確保
- ・ 支援船舶の係留場所や岸壁背後地の利用調整等の機能を確保するための、非常災害時等における、港湾管理者の要請に応じた国による港湾管理業務の実施
- 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化
- ・ 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための国及び港湾管理者による埠頭の利用調整及び埠頭の規格統一化の検討
- ・ 「特定利用港湾」に係る「運用・整備方針(P)」を踏まえ、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮した、必要な整備又は既存事業の促進

基本方針の変更内容（案）Ⅱ、Ⅳ

<災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築>

- ・民間企業等との協働による港湾BCP港湾の事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）（以下「港湾BCP」という。）の策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善
- ・港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾BCPの策定と継続的な改善
- ・「サイバーポート」等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築
- ・リモートセンシング技術等を活用した情報の収集・把握・分析と、それらに基づく航路啓開や被災施設の復旧等に係る即応体制の強化
- ・IoT等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築

<津波・高潮等に対する防災対策の推進>

- ・埠頭用地等の高さの確保、蔵置貨物の流出・倒壊防止対策、荷役機械等の電源の耐水対策及び停電対策の実施
- ・防波堤の適切な配置及び「粘り強い構造」化
- ・海岸保全施設整備や津波・高潮浸水想定等を踏まえた防災対策の推進

<気候変動に起因する外力強大化への対応>

- ・浸水リスクや施設損壊リスクを総合的に評価する「脆弱性評価」の実施・共有
- ・官民の多様な主体が集積する港湾の物流・産業機能を継続するため、脆弱性評価に基づく防護水準や気候変動適応時期に係る共通認識下で、官民関係者が護岸の高上げ等を行う「協働防護」の考え方を前提とした、将来にわたる港湾機能の維持に必要な港湾計画等の策定・変更
- ・将来の外力強大化を考慮した施設設計
- ・気候変動の不確実性に対処するための維持管理の実施
- ・外力強大化に対応する技術開発

<災害廃棄物及び漂流物への対応>

- ・災害廃棄物を搬出・搬入する岸壁及び仮置きする荷さばき地の確保
- ・多様な関係者の連携による災害廃棄物の搬出港・受入港の広域的なネットワークの構築
- ・流木等の漂流物の迅速な処理をはじめ、被災後の港湾の機能の早期回復のために必要な作業船等の機材や一体制の確保

<コンビナート等の防災・減災対策>

- ・危険物取扱施設の所有企業や関係機関と連携した、港湾BCPの策定、大規模なコンビナート等における航路沿いの護岸等の耐震強化及び適切な維持管理の推進
- ・事故及び災害時に影響が及ぶ範囲を考慮した危険物取扱施設の配置
- ・老朽化・陳腐化した危険物取扱施設の更新時期や港湾再開発に合わせた計画的移転
- ・危険物積載船の航行時における関係機関と連携した防災・減災上の配慮

<サイバーセキュリティ対策>

- ・港湾で利用される情報システムに必要な情報セキュリティ対策の着実な実施
 - ・情報システムの利用者による情報セキュリティ体制の構築
- (略)

2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保

地域の暮らし・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保するとともに、離島航路の発着地について、運航率の向上等のための輸送機能を確保する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・離島及び地方の港湾の特性等を踏まえた、効率的な荷役及び安全な乗降ができる施設の確保並びに運航率向上のための静穏度の確保
 - ・離島等航路の発着港における、大規模災害時に様々な支援船舶等による利用も可能となる岸壁等の確保及び燃料等の取扱機能の確保
- (略)

Ⅳ 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

1 自然環境の積極的な保全・再生・創出
(略)

2 多様化する環境問題への対応
(略)

3 環境の保全の効果的かつ着実な推進
①～②
(略)

③ 先導的な環境保全技術の開発

環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の再生等に係る評価、生物を利用した栄養塩類の回収、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進、ブルーカーボン生態系を活用したCO2吸収源対策等に関する評価手法等の先導的な技術開発を進める。また、港湾におけるCO2排出量を削減するため、関係機関と連携して、荷役機械等の更なる低・脱炭素化及び再生可能エネルギー等の活用のための技術開発を進める。

(略)

基本方針の変更内容（案） V

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

一つの経済圏及び生活圏を構成し、あるいは一つの海域を構成している地域において複数の港湾が存在し、相互に経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する場合は、港湾相互間の連携の確保が重要である。とりわけ、規模の効果を活かした国際水準の利用者サービスを提供することが求められている三大湾の港湾については密接な連携が不可欠であることを踏まえ、経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

なお、港湾相互間の連携に当たっては、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境の保全等に関して、国及び関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築するものとする。

(1) 港湾相互間の連携に関する観点
(略)

(2) 広域的な港湾相互間の連携

① 地域ブロックごと及び又は全国規模での港湾相互間の連携

北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の10の地域ブロックごとに、他地域及び近隣諸国との地理的關係、物流・産業動向、幹線道路網等の整備の進展、沿岸域の環境、観光資源の分布、広域的な港湾BCP等を踏まえ、物流、人流、災害時対応等の機能に関して、各港湾が地域ブロック内及び他地域の港湾との連携を図る。

具体的には、港湾管理者をはじめ関係機関が協働し、関係する民間企業等の参画も得ながら、地域ブロックごとに、中長期的に求められる港湾の物流・人流機能、空間の利活用方策等について検討を行い、その内容を共有することにより、港湾ごとの適切な機能分担及びそれを踏まえた港湾相互間の連携を図る。

特に、大規模広域災害発生後においては、一けるコンテナ物流についての広域的な代替港湾利用を含めた全体効率化の観点から、事前対策を含め地域ブロックにかかわらず全国規模での港湾の連携を図る。

(略)

2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項

港湾においては、船社、物流事業者、製造事業者、荷主、観光関係の事業者、NPO等の多様な関係者が活動しており、港湾の利用に際してこれらの関係者との連携は不可欠である。特に、公共と民間が役割分担しつつ連携することにより、長期的かつ安定的に港湾の効果的な利用が期待されることを踏まえ、官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

(1) ~ (3)
(略)

(4) 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進

我が国における港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、港湾管理者、並びに港湾及び臨海部に立地する民間企業並びに、関係自治体等の連携等による港湾の効果的な利用を推進する。

港湾において、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズへ対応し、港湾の競争力を強化に貢献していく。また、港湾及び臨海部には、温室効果ガスの排出量が多い産業等の多くが集積しており、これら産業等のエネルギー転換を促し、港湾及び臨海部の産業の構造の転換及び競争力強化にも貢献していく。このため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るCNPカーボンニュートラルポールの形成を推進する。

このような取組を多岐にわたる官民の関係者が一体となって進めるため、港湾管理者は、港湾脱炭素化推進協議会を活用しつつ、港湾脱炭素化推進計画を作成する。当該計画により、既存ストックを有効活用しながら効率的・効果的に埠頭再編等を図り、港湾及び臨海部における脱炭素化の取組を促進する。また、港湾管理者は、必要に応じ、当該計画の目標を達成するため、脱炭素化推進地区を定め、構築物の用途規制の柔軟化を図るものとする。

なお、港湾脱炭素化推進計画は、短、中、長期と段階的に取り組む計画とし、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾におけるエネルギーの調達及び利用に係る公共の役割、官民連携及び企業間連携の推進、既存施設の利用転換、地域の脱炭素化への貢献、脱炭素関連産業の立地等による地域振興への貢献並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。

基本方針の変更内容（案） V

3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

港湾は取り扱う貨物を通じ、産業活動・国民生活と密接に関わっている。産業の国際競争力の強化、国民生活の質の向上等を図る上で、低廉で質の高い港湾サービスの提供が極めて重要であり、港湾の効率的な運営を推進する必要があることを踏まえ、民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

（1）民間能力の活用による港湾運営の効率化

我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な経済活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定港湾管理者制度等が整備されている。地域における産業及び経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。

港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾計画の作成や臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を担う港湾管理者及び港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社との連携を確保するとともに、貨物取扱量、施設の利用状況等の運営に係るデータ及び財務に関する情報等の適宜・適切な開示、港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加、組織・経営体制の整備等を進める。

特に、国際戦略港湾においては、複数の港湾管理者にまたがる港湾を一体的かつ効率的に運営していくため、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間企業それぞれの強みを活かした協働体制を構築し、広域からの貨物集約や新たな貨物需要の創出、海外船社への航路誘致活動等、全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応する。加えて、物流・脱炭素化等の新規事業分野への展開や、他の国内港湾国内地方港との更なる連携及び海外港湾への運営参画・業務提携等を推進し、集貨に資する国内外とのネットワークを構築するとともに経営基盤を強化する。

なお、我が国にとって港湾は、物流を通じて我が国の社会経済を支えるとともに、災害時には緊急物資輸送等を通じて国民の生命と生活を守る重要な社会基盤であることから、港湾運営会社の公共性の確保及び港湾の秩序の確立に取り組む。

（略）

基本方針の変更スケジュール（予定）

令和6年1月16日	交通政策審議会（諮問）	（港湾法第3条の2第4項）
	港湾分科会（付託）	
1月31日	港湾分科会（審議・1回目）	
1月31日～	パブリックコメント	
2月29日		
2月	関係行政機関の長への協議	（港湾法第3条の2第4項）
	港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第5項）
<u>3月6日</u>	<u>港湾分科会（審議・2回目）</u>	
3月	交通政策審議会（答申）	（港湾法第3条の2第4項）
	基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第6項）

【参考】基本方針とは

1 基本方針とは

国土交通大臣が定める、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する方針
(港湾法第3条の2第1項)

2 基本方針の役割

- ①国の港湾行政の指針 (港湾法第3条の2第1項)
- ②個別の港湾計画を定める際の指針 (港湾法第3条の3第2項)
- ③特定貨物輸入拠点港湾における特定利用推進計画の指針 (港湾法第50条の6第4項)
- ④国際旅客船拠点形成港湾における国際旅客船拠点形成計画の指針 (港湾法第50条の16第4項)
- ⑤港湾脱炭素化推進計画の指針 (港湾法第50条の2第4項)

3 基本方針に定める事項 (港湾法第3条の2第2項)

- 一 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- 二 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- 三 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
- 四 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
- 五 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- 六 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項
- 七 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

【参考】基本方針の変更経緯

昭和48年
(1973年) 港湾法改正（基本方針の策定を規定）

基本方針の策定
(昭和49年)

【港湾の中長期ビジョン】

昭和60年 (1985年)	21世紀への港湾 ～成熟化社会に備えた新たな港湾整備施策～
平成 7年 (1995年)	大交流時代を支える港湾 ～世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョン～

基本方針の
抜本的見直し
(昭和62年)

基本方針の
抜本的見直し
(平成8年)

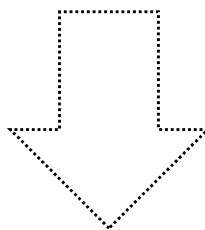


審議会答申、港湾法改正

基本方針の部分的な変更
(平成12、16、…、29年)

平成 30年 (2018年)	港湾の中長期政策「PORT 2030」
-------------------	---------------------

基本方針の
抜本的見直し
(令和元年)



港湾法改正

基本方針の部分的な変更
(令和2、4年)

審議会答申等

基本方針の部分的な変更
(令和5年度)

【参考】基本方針の構成

全体構成

基本的な考え方

(港湾)

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

- 1 特に戦略的に取り組む事項
- 2 引き続き重点的に取り組む事項
- 3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

- 1 自然環境の積極的な保全
- 2 多様化する環境問題への対応
- 3 環境の保全の効果的かつ着実な推進

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

- 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項
- 2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

- 1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- 2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項
- 3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

(開発保全航路)

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

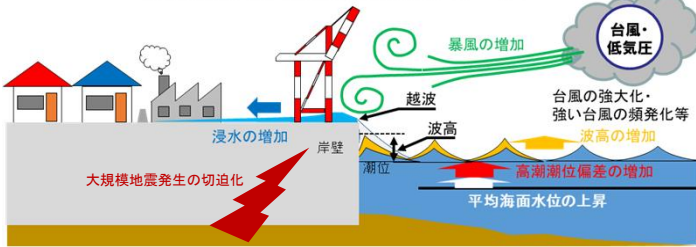
- 1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向
- 2 開発保全航路の配置

参考資料

交通政策審議会答申(令和5年7月) 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方(概要)

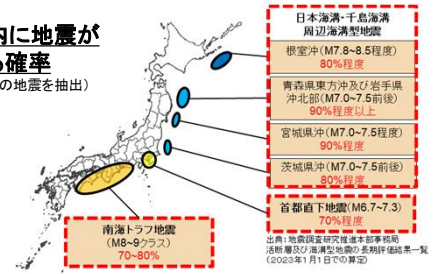
I. 臨海部を取り巻く状況

- 近年、台風により既往最大級の波高、潮位等が発生
 - 港湾施設に影響を与える大きな地震も頻発
 - その中でも、これまでの取組により被害の軽減効果が発現
- 気候変動等による外力強大化イメージ



- 今後、気候変動により、平均海面水位の上昇、猛烈な台風の発生頻度の増加、高潮リスクの増大、極端な高波の波高の増加等、さらなる影響が想定
- 南海トラフ地震・首都直下地震等大規模地震の30年以内発生確率が70%以上と切迫化

今後30年以内に地震が発生する確率 (発生確率70%以上の地震を抽出)



II. 臨海部で想定される災害等のシナリオと課題

想定災害等シナリオ

1. 南海トラフ地震
2. 首都直下地震
3. 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震
4. 大規模台風
5. その他災害等に起因する事象

【災害等対応における課題】

- ・気候変動による災害の規模と頻度の増加
- ・津波や高潮等による災害リスクの増大
- ・暴風・高潮等予報と事前対策の徹底
- ・強い余震等による被災情報把握等の遅れ
- ・多様な者による施設・海域の管理、一般海域の存在
- ・緊急輸送・サプライチェーンが寸断
- ・利用可能な港湾施設等残されたリソースの有効活用
- ・広域的なコンテナ物流の代替等全体最適化
- ・資材や人員、作業船団等のリソースの不足
- ・大規模地震後の被災地の浸水防護水準低下
- ・被災地で膨大に発生する災害廃棄物
- ・船舶事故、感染症等事態による影響

III. 港湾・臨海部の強靱化の推進に係る施策

1. 災害等に強い海上交通ネットワークの構築

(1) 災害時等における海上交通ネットワーク確保のための事前対策

- ① 耐震強化岸壁整備等の加速化
- ② 気候変動適応等
 - ・埠頭用地の嵩上げ、防波堤の補強・嵩上げ
 - ・暴風・高潮等予報に基づくコンテナ固縛等、公共や民間企業の事業継続体制構築

(2) 被災後の早期啓開・早期復旧

- ・リモートセンシング技術等による被災施設の使用可否判断
- ・支援船の要請等を踏まえた、効果的復旧
- ・航路等危険防止のための周辺部も含めた一元的な啓開・復旧

(3) 残されたリソースの最大限の活用

- ・港湾被災情報・物流情報等の集約、支援船等との緊密な連携、広域的・一元的な利用調整・仕組みの強化等、支援船等の優先使用、災害廃棄物処分の広域調整

2. 物流・産業・生活機能が集積し、面的に広がる港湾・臨海部の強靱化(面的強靱化)

(1) 災害等に対する脆弱性の評価(リスクの見える化)

高潮等による浸水リスクの把握と、施設の性能照査等を総合した脆弱性評価

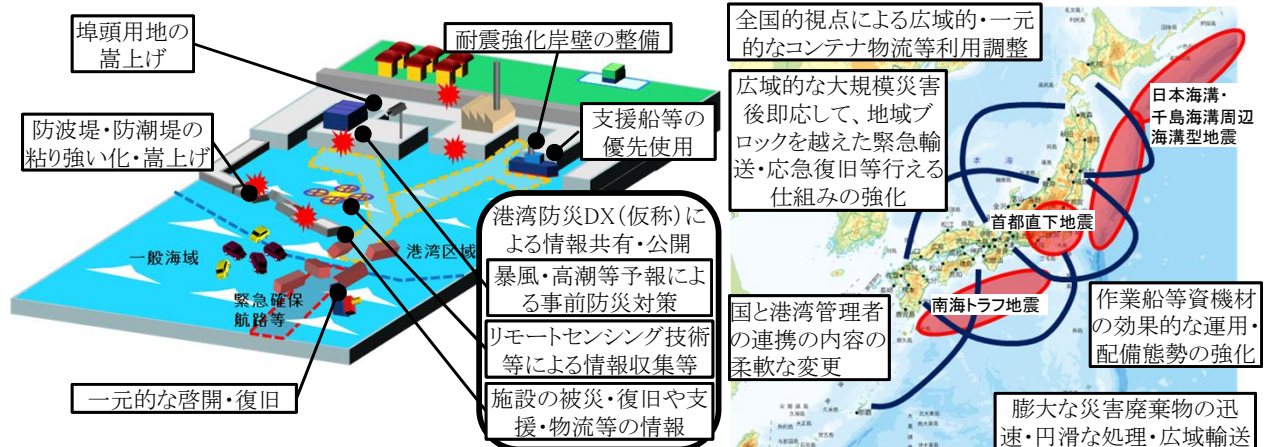
(2) 官民連携した防災・減災対策の実施

脆弱性評価に基づく、関係者間で整合が取れ、かつ連携した計画による対策の実施、港湾・臨海部の特性を踏まえた水素・アンモニア等の利用環境の整備

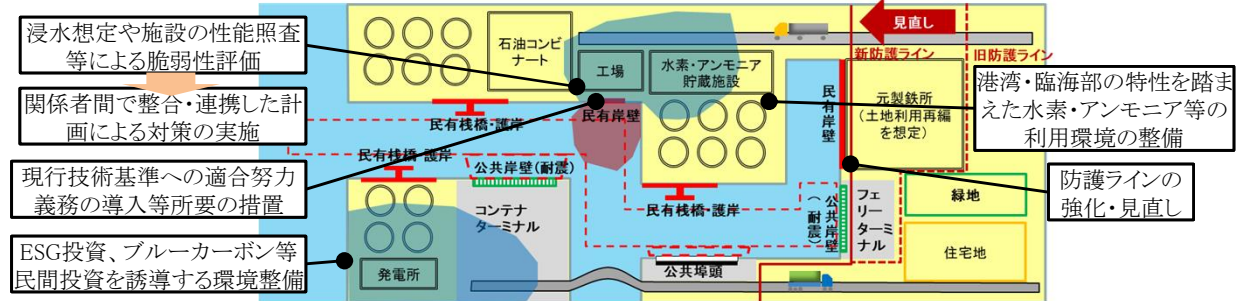
(3) 港湾・臨海部を護る事前対策

- ① 海岸保全施設整備等の加速化
 - 気候変動を踏まえ、防護ラインの強化・見直し等、整備を加速化
- ② 官民が連携した効果的・効率的整備
 - ESG投資やブルーカーボン等民間投資を誘導する環境整備、官民連携した防護ラインの強化、現行技術基準への適合努力義務の導入等所要の措置

災害等に強い海上交通ネットワークの構築



物流・産業・生活機能が集積し、面的に広がる港湾・臨海部の強靱化(面的強靱化)



3. 実現のための枠組み

- (1) 気候変動適応等を関係者が協働して進めるための枠組み
- (2) 港湾防災情報のデジタル化・高度化(港湾防災DX(仮称))
 - (高潮等浸水予報、リモートセンシング技術、被災・物流情報等)
- (3) 継続的な取組の強化(計画的な取組、作業船団の維持、新技術)

「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」の概要

- ダイヤモンド・プリンセス号等で発生した、新型コロナウイルス感染症集団感染事案を受け、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2020年9月18日に公表。これを踏まえ、国内クルーズから段階的に運航再開。
- 中間とりまとめ以降、段階的再開や実施された措置などこれまでに得られた知見・経験を踏まえ、専門家による検討会での議論を経て、「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」を2023年9月11日に公表。

第1章 : ダイヤモンド・プリンセス号等事案の検証

- 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新型コロナウイルス感染症集団感染事案について、船内及び寄港地における対応と課題について整理。

第2章 : クルーズの安全・安心の確保と段階的な再開

- 段階的なクルーズの再開から、全てのクルーズの運航再開を果たすまでの取組みを整理。

【第1段階】 国内クルーズ (2020年10月から2021年4月)

- 第三者認証取得等準備の整ったクルーズ船と受入港から、国内のショートクルーズをトライアルとして実施。

【第2段階】 本格的な国内クルーズ (2021年5月以降)

- 第1段階のトライアル結果を受け、得られた知見をガイドラインに逐次反映したうえで、本格的に国内クルーズを実施。

【第3段階】 国際クルーズ再開

(邦船社: 2022年12月・外国船社: 2023年3月以降)

- 国内外の感染状況や水際対策の動向を踏まえつつ、関係者間で安全対策について検討を進め、関係業界団体が策定したクルーズ関係の感染拡大予防のガイドラインを踏まえ、国際クルーズが再開された。

【第4段階】 5月8日以降の国内・国際クルーズ (2023年5月8日以降)

- 新型コロナウイルス感染症が5類感染症に変更されたことを受け、業界団体によりガイドラインの見直し等を実施。

第3章 : クルーズの安全・安心の確保に向けて国土交通省が実施した具体的措置

- クルーズの安全・安心の確保に向けて国土交通省が実施した具体的な措置を整理。

1) 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定の創設

- 海上運送法を改正し、外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収を可能とする制度を創設。

2) パンデミックの際の港湾機能の確実な維持

- 港湾法を改正し、感染症等のリスク発生時に、港湾管理者からの要請があれば、国による港湾施設の管理代行が可能とする制度を創設。

3) 業界団体によるガイドラインの策定・改訂支援

- 関係業界団体によるガイドラインの策定・改訂にあたって、国土交通省は監修として、専門家への確認や関係省庁への協議等、必要な協力を実施。

4) 寄港地におけるクルーズ船受入体制整備

- 港湾管理者への、受入協議会等の規定、第三者認証によるガイドラインの実効性の担保、水際・防災対策連絡会議の実施、受入訓練の実施等、適切なクルーズの受入体制を整備。

5) 補助事業(ハード・ソフトのクルーズ支援制度)

- クルーズ船の受入れを行う旅客ターミナル等において感染防止対策に資するハード・ソフト両面の支援を実施。

第4章 : クルーズの安全・安心の確保に向けた今後のあり方

- クルーズ運航に係る関係者の連携・協力体制の強化や、新型コロナウイルス感染症等への対応、新たな感染症発生への対応、船内で大規模集団感染が発生した際の追加的措置、国際的なルール作りにおける国土交通省の役割について整理。 ※詳細は別紙参照

(1) 関係者の連携・協力体制強化の考え方

➤ クルーズ運航には、官民の多様な主体が関わっているため、関係者の連携・協力体制の強化について整理。

(2) 新型コロナウイルス感染症等への対応

➤ ダイヤモンド・プリンセス号等事案の課題やこれまでの運航再開の実績を踏まえ、求められる措置例を記載。

①平時		②感染症流行時	
船側	乗員への教育訓練、関係機関との連絡体制の構築 等	船側	感染対策の徹底、検査、換気、消毒、メンタルヘルスケア、イベント開催の調整 等
受入港湾	緊急連絡体制の構築、受入環境の整備、受入れ医療機関の把握 等	受入港湾	感染者受入先の調整、地域住民への情報提供、外国語対応 等
国土交通省	検討体制の構築、関係者間での情報収集・情報共有 等	国土交通省	必要な措置の検討・実施、受入体制整備の支援、情報収集・共有 等

(3) 新たな感染症発生への対応

➤ 感染の段階に応じて採るべき対応が異なることから、感染の各段階において求められる措置例を記載。

①平時		②発生初期		③まん延期		④一定期間経過後	
船側	i. 感染症対応計画の情報収集 ii. 実効性のある訓練の実施 iii. 人材の教育・育成	船側	積極的な情報収集・共有、 感染拡大を考慮した運航のあり方の 検討、感染症対応計画作成の検討 等	○ 医療体制が十分でない地域への 寄港時には調整が必要 ○ 感染者の個室管理を行うなど、 感染症防止対策を実施 ○ 追加の感染対策の実施や体制 整備も含めた対応ならびに商業 運航の延期や中止も含めた運航 のあり方について検討		1. 再開方針の検討 2. ガイドライン案の策定 3. 受入協議等の規定 4. 感染症対応計画と第三者認証制度 5. 感染者情報の共有 6. 緊急医療搬送時等の連絡体制確認	
受入港湾	関係者間の連絡体制の構築 実効性のある教育・訓練の実施 等	受入港湾	関係機関や諸外国からの情報収集、 受入港湾における体制整備 等				
国土交通省	検討体制構築、情報収集・共有 等	国土交通省	必要な措置の検討・実施、情報共有 等				

(4) 船内で大規模集団感染が発生した際の追加的措置

➤ 新型コロナウイルス感染症等への対応、新たな感染症発生への対応に加えて、大規模集団感染が発生した際に必要な追加的措置例を記載。

船側	○大規模集団感染対応計画の策定 健康サポート体制、検査の実施、医療体制の保持、汚染エリアの区分けの徹底、 医療資源、情報提供、寄港地観光及び運航の在り方の検討 等 ○クライシスコミュニケーションに留意	受入港湾	クルーズ受入条件の検討、 緊急連絡体制の構築、 広域連携体制の構築、 地域住民への情報提供 等	国土交通省	必要な措置の検討・実施、 関係機関との情報共有の強化、 必要に応じた港湾管理業務の 代行 等
----	---	------	--	-------	---

(5) 国際的なルール作りにおける国土交通省の役割

➤ 「国際保健規則(IHR)」の改正や「パンデミックへの対応に関する新たな法的文書」作成等の国際ルール作りに、外務省等関係機関と連携し協力

自衛隊・海上保安庁の活動上のニーズ

自衛隊及び海上保安庁は、安全保障環境を踏まえ、必要な場合、以下のような活動を行う。このために、必要な空港・港湾等を整備し、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機が平時から円滑に利用できるようにすることが必要である。

【海上保安庁】

港湾施設等におけるテロ等の警戒、捜索救難・人命救助、国民保護等を実施。

【自衛隊】

- 航空優勢を確保し、我が国に侵攻する部隊の接近・上陸を阻止
- 状況に応じて必要な部隊を迅速に機動展開。また、国民保護を実施。

【参考：国家安全保障戦略の記述】

総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。

考え方

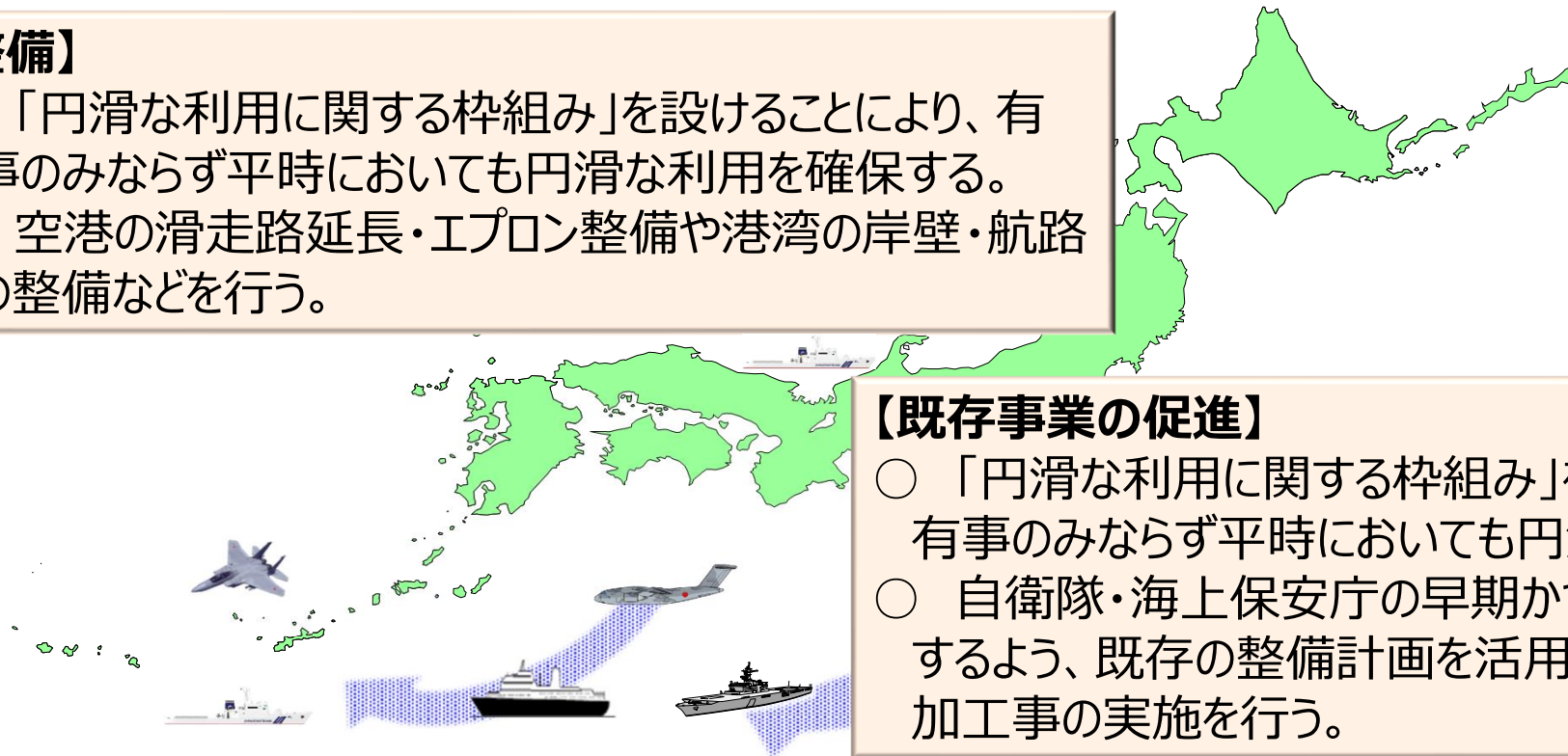
- 安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、南西諸島を中心としつつ、その他の地域においても、自衛隊・海上保安庁が、**平時から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設ける**（3ページ）。これらを、「**特定利用空港・港湾**」とする。
- 「**特定利用空港・港湾**」においては、**民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用にも資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図る**。
- 年度末を目途に上記を示した「**運用・整備方針**」を確認する（4ページ）。

【整備】

- 「円滑な利用に関する枠組み」を設けることにより、有事のみならず平時においても円滑な利用を確保する。
- 空港の滑走路延長・エプロン整備や港湾の岸壁・航路の整備などを行う。

【既存事業の促進】

- 「円滑な利用に関する枠組み」を設けることにより、有事のみならず平時においても円滑な利用を確保する。
- 自衛隊・海上保安庁の早期かつ円滑な利用にも資するよう、既存の整備計画を活用し、整備の促進や追加工事の実施を行う。



インフラ管理者と関係省庁の間で、年度末を目途に、以下を内容とする「円滑な利用に関する枠組み」が設けられるように調整を加速化。

- インフラ管理者は、平素より自衛隊・海上保安庁が訓練等で円滑に空港や港湾を利用できるよう、関係法令等を踏まえ、適切に対応すること。
- 訓練等以外でも緊急時には、関係者間で連携し、柔軟かつ迅速に施設を利用できるよう努めること。
- 具体的な運用については、関係者間で連絡・調整体制を構築し、意見交換を行っていくこと。

「運用・整備方針」の骨子

年度末を目途に、「特定利用空港・港湾」に係る運用・整備方針を策定する。

「円滑な利用に関する枠組み」に係る調整が整った空港・港湾について、具体的名称を示すとともに、今後の運用・整備に係る基本的な方針を記載。

1. 運用

国土交通省及び防衛省は、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、自衛隊・海上保安庁の船舶・航空機が平時から必要な空港・港湾等を円滑に利用できるよう、国土交通省と防衛省とインフラ管理者との間に「円滑な利用に関する枠組み」を設け、必要な調整を実施。これらを「特定利用空港・港湾」とする。

2. 整備

国土交通省は、「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用にも資するよう、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮して、必要な整備又は既存事業を促進。

3. その他

本方針を踏まえ、空港法・港湾法に基づく「基本方針」を改定。

検討の背景

- 国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国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重要。
- 新型コロナの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題。
- 令和5年2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」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。

政策目標

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。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

今後の取組の方向性

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

主な施策

集貨

- 他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築
- 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進
- 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用

創貨

- 国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
- 国の主導による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等によるDXの推進
- 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進
- 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

次世代高規格ユニットロードターミナル検討会について

- 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等により、労働力不足の問題が顕在化する中、必要となる港湾整備や、情報通信技術による荷役効率化などの取組を検討するため、「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」を開催。

■検討項目

- 内航フェリー・RORO船による輸送の現況及び今後の輸送動向
- 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた論点整理
 - ・船舶大型化等に対応した岸壁・ヤードの利用や配置のあり方
 - ・情報通信技術や自動技術を用いたターミナルの荷役効率化に向けた導入技術
 - ・災害対応やカーボンニュートラルに資する取組
- 2030年頃に向けたロードマップ

■スケジュール

- ・ 2023年2月2日に第1回を開催。
3月28日に第2回、6月21日に第3回を開催。
- ・ 2023年6月30日に中間とりまとめ。
- ・ 2024年3月頃にとりまとめ。(予定)

※適宜、事業者へのアンケート実施や、WGを設置し、詳細な議論を行う。

■構成員(敬称略・順不同、◎は座長)

<有識者委員>

石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科准教授
加藤 博敏	流通経済大学客員講師
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科教授
◎根本 敏則	敬愛大学経済学部教授
杉村 佳寿	国土技術政策総合研究所港湾システム研究室長

<内航海運業者(フェリー事業者、RORO船事業者)>

佐々木 正美	新日本海フェリー(株)代表取締役常務取締役
渡邊 恒徳	(株)商船三井さんふらわあ執行役員経営企画部長
辻 雅裕	阪九フェリー(株)執行役員関西本部長兼神戸支店長
山本 哲也	(株)名門大洋フェリー常務執行役員旅客本部長
石丸 重孝	オーシャントランス(株)営業企画部長
楠 肇	栗林商船(株)専務取締役営業本部長
中越 公一	川崎近海汽船(株)内航定期船部部長
小野田 元	近海郵船(株)定航部長
下地 秀明	琉球海運(株)取締役東京支店長
下永 智規	(株)商船三井さんふらわあ執行役員経営企画部長

<オブザーバー(国土交通省)>

物流・自動車局 物流政策課 貨物流通事業課、海事局 内航課

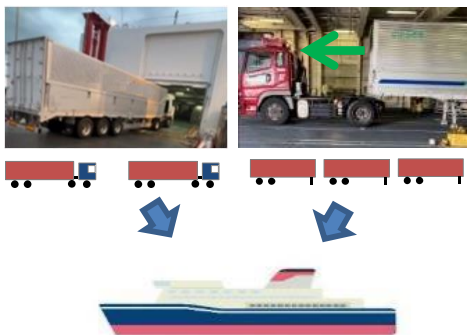
<事務局(国土交通省)>

港湾局 計画課

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- 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等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

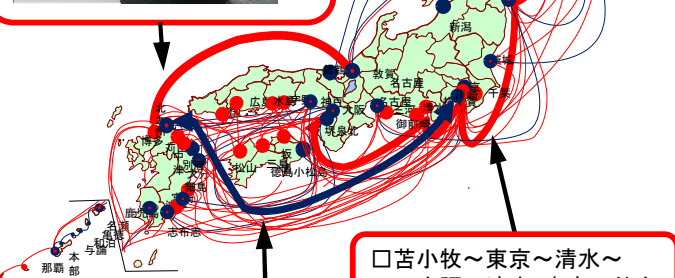
■内航フェリー・RORO船による輸送

一度の航海で大量のシャーシを運ぶことが可能。ドライバーは、有人航送の場合は休息扱い、ヘッドを切り離せば無人航送となる。



■内航フェリー・RORO船の就航状況

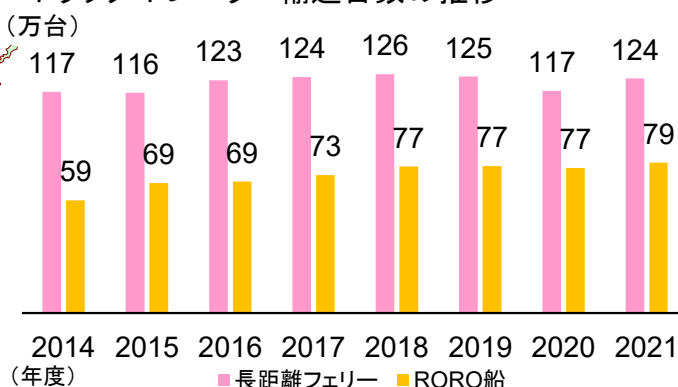
□博多～敦賀
新規RORO航路(近海郵船)
2019年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数 : 約9,800トン



□北九州～横須賀
新規フェリー航路(東京九州フェリー)
2021年7月就航
・総トン数 : 約15,000トン

□苫小牧～東京～清水～
大阪～清水/東京～仙台
新規RORO航路(栗林商船)
2018年5月就航
・総トン数 : 約13,000トン

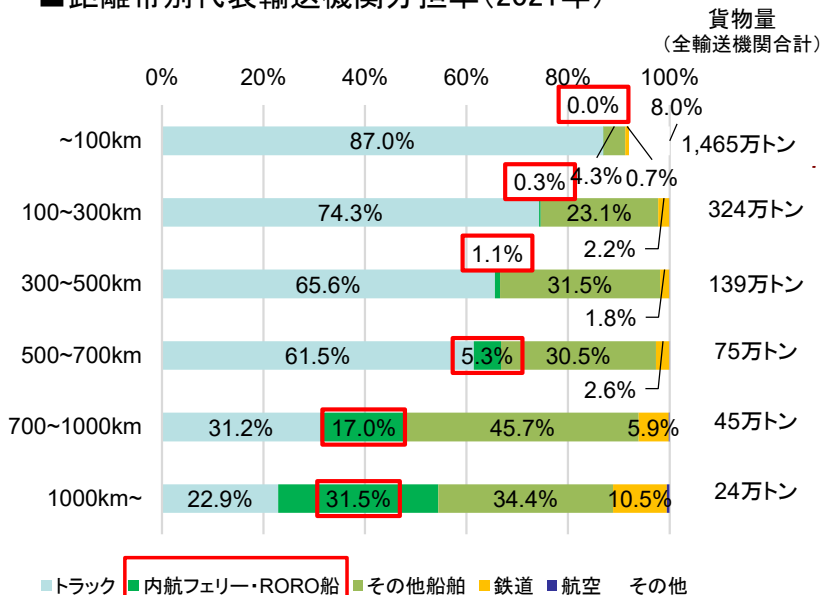
■長距離フェリー協会会員事業者及びRORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



出典:長距離フェリー協会資料、日本内航海運組合総連合会

(長距離フェリー協会の会員事業者)
2023年6月時点の会員は「新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリー、オーシャントランス、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、フェリーさんふらわあ、東京九州フェリー」の9社

■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



出典:全国貨物純流動調査(3日間調査)

※距離の目安として、東京～名古屋で約350km、東京～大阪で約500km、東京～福岡又は札幌で約1,100km(都市間の距離計算はGoogle Mapで計測)

■災害時の高い機動性



2018年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送(八幡浜港 2018.7.11撮影)



2018年9月北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送(苫小牧港 2018.9.8撮影)

■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率(1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率(1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く)。出典:海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

現状・課題

「物流の2024年問題」等への対応

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- 既に、船舶輸送スペースの確保が困難な場合や、ターミナルが狭隘で非効率な荷役となっている例も多い。
- 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等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

ターミナル機能強化に向けた当面の課題

- 1) 船舶大型化等に対し、岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の港湾施設が必ずしも十分に整備されていない
- 2) ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理等が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要する等、荷役の効率化が求められている
- 3) モーダルシフト促進等に向け、港周辺に、トラックからトレーラーに貨物を積み替える小口貨物積替施設や、農産物等のコールドチェーンに対応するためのリーファープラグが不足している
- 4) 災害発生時の緊急物資輸送等に際し、船会社が、港湾への係留可否判断を行うための情報が十分に整理されておらず、入手に時間を要している

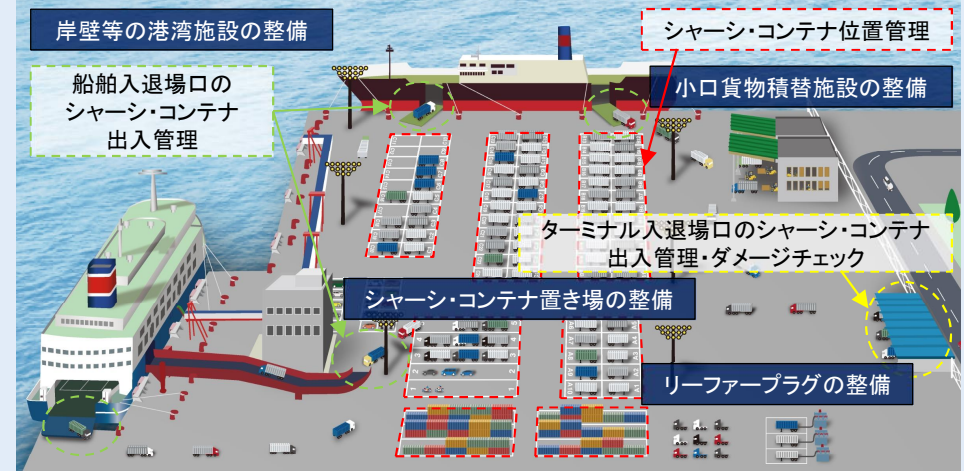
今後の取組の方向性

基本的な考え方

- ・ドライバー労働力不足に対応するため、モーダルシフトの受け皿となることができるよう、ターミナルの規模の確保や生産性の向上を図る
- ・荷役効率化に向けた情報通信技術等の導入に向けて、各社共通の課題は検討会での議論等を通じ、利用者の視点を十分に取り入れながら、検討を進める

当面の取組

- 1) 船舶大型化等に対応した岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の整備推進(規模の拡張や集約化を含む)
- 2) シャーシ・コンテナ位置管理等のシステム整備
- 3) モーダルシフト輸送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推進
- 4) 緊急物資輸送等に際し、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能改修の検討



船舶大型化や情報通信技術導入等を踏まえたターミナル整備上の留意点検討

緊急物資輸送等を円滑に行うため、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能改修を検討

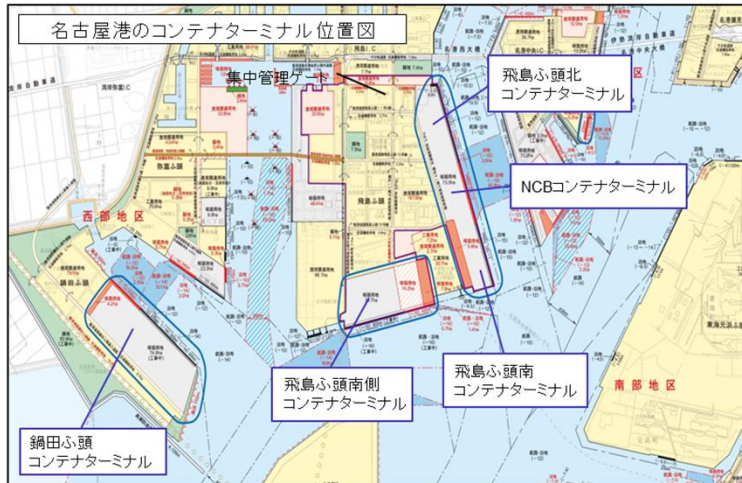
次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組(イメージ)

名古屋港コンテナターミナルのシステム障害を受けた対応

- 令和5年7月、名古屋港コンテナターミナルのシステムがランサムウェアに感染し、約3日間にわたりコンテナの搬入・搬出作業が停止
- 同7月、有識者等からなる「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」を設置
- **緊急的対策**として、専門家の知見を踏まえた港湾分野における情報セキュリティ対策を事業者にも周知徹底
- 情報セキュリティ対策等の推進のための**制度的措置**についても同委員会で検討

システム障害の概要

- 対象：名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS)※
 ※名古屋港の5つのコンテナターミナルにおけるコンテナの積みおろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理するシステム
- 原因：不正プログラム（ランサムウェア）への感染
- 影響：令和5年7月4日から7月6日までの3日間において、
 - ・荷役スケジュールに影響が生じた船舶 37隻
 - ・搬入・搬出に影響があったコンテナ 約2万本（推計）



有識者委員会における検討等

第1回 令和5年 7月31日	名古屋港の事案の原因及び対応策の分析 システムを運用する名古屋港運協会等からのヒアリング
第2回 9月29日	中間取りまとめ①【緊急的対策】 （情報セキュリティ対策、システム障害発生時の対応策） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>➡</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10月2日、関係事業者にも周知、必要な措置を講じるよう注意喚起 ・11月～12月、全国4か所（東京、名古屋、大阪、福岡）で説明会を実施 </div>
第3回 11月30日	中間取りまとめ②【制度的措置】 （サイバーセキュリティ政策及び経済安全保障政策における港湾の位置付け）
第4回 令和6年 1月24日	取りまとめ <ul style="list-style-type: none"> ○ 港湾運送事業法の観点 一般港湾運送事業者が作成する事業計画にターミナルオペレーションシステムの概要や情報セキュリティの確保に関する事項の記載を求め、国が審査する仕組みを導入 ○ サイバーセキュリティ基本法の観点 「重要インフラのサイバーセキュリティにかかる行動計画」を改定し、重要インフラ分野に「港湾分野」を位置付ける方向で検討 ○ 経済安全保障の観点 経済安全保障の観点からも国として積極的な関与を行うため、経済安全保障推進法の趣旨も踏まえ、ターミナルオペレーションシステム（TOS）を使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられる。

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 取りまとめ

名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえ緊急に実施すべき対応策及び情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置について(概要)

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及び情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置について、本委員会としての考え方を取りまとめたもの。

名古屋港事案の検証

(1)名古屋港事案の検証、(2)感染経路、(3)問題点の抽出と改善点、(4)グッドプラクティス

ターミナルオペレーションシステムに必要な情報セキュリティ対策

- (1)資産の把握
- (2)外部との接続
- (3)サーバー機器、システム内のネットワーク機器
- (4)バックアップ
- (5)クラウド利用時の対策
- (6)TOSと連携している外部機器への影響
- (7)外部委託を行う場合の情報セキュリティの確保

コンテナターミナルの運用に必要な情報セキュリティ体制

- (1)組織・体制の確立
- (2)情報連絡体制
- (3)BCP
- (4)情報セキュリティに関する情報収集
- (5)情報セキュリティの意識の向上及び情報セキュリティ教育・訓練
- (6)TOS利用契約時における責任分界、保険加入の検討
- (7)脆弱性や設定不備の定期検査
- (8)情報セキュリティ対策の監査

情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置

- 港湾運送事業法に基づく措置 →TOSの情報セキュリティ対策を国が審査する仕組みの導入
- 港湾の情報セキュリティ対策を効果的に実施するための措置 →官民が一体となって重要インフラのサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進
- 経済安全保障の観点からの措置 →経済安全保障の観点からも国として積極的に関与

「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」について

○藻場・干潟等の海洋生態系により蓄積される炭素(ブルーカーボン)がCO₂吸収源対策として世界的に注目されており、国土交通省港湾局では、ブルーカーボン生態系の保全・再生・創出を推進している。

○藻場・干潟等をブルーインフラ※と位置づけ、全国の港にブルーインフラの拡大を進める「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」を令和4年度よりスタートする。

※藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物

ブルーカーボン生態系

【海草(うみくさ)藻場】



【海藻(うみも)藻場】

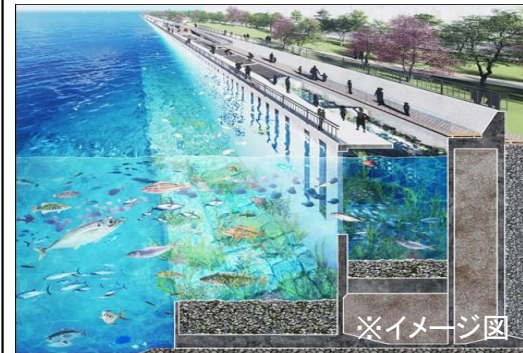


活用

○様々な環境価値
水質浄化、地球温暖化対策、食料供給

ブルーインフラの拡大に関する取組事例

【生物共生型港湾構造物の整備】



※イメージ図

【浚渫土砂を活用した干潟の整備】



【命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト】

・ブルーインフラの保全・再生・創出の拡大に向けた環境整備等の取組を
短期集中的(令和5年度まで)に進める

- ①ブルーカーボンの先導的な取組の推進(全国展開)
- ②温室効果ガス吸収源の拡大効果の簡便な算定手法の検討
- ③港湾施設の設計・工事における環境保全への配慮に係る取組の強化

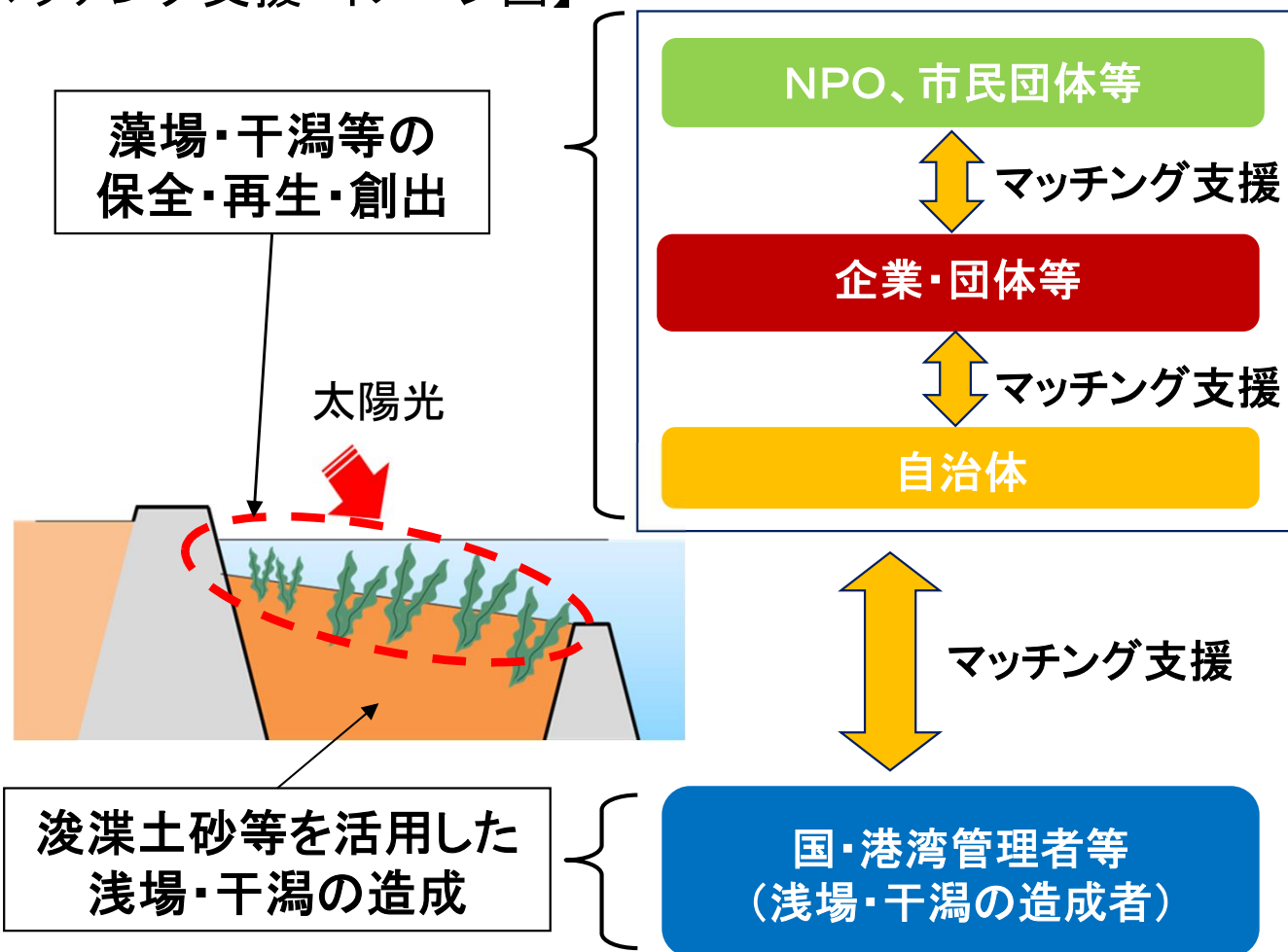
ブルーカーボンの先導的な取組の推進(全国展開)

○藻場・干潟等の保全・再生・創出の取り組みの推進には、藻場・干潟等の育成に関する豊富や知見を有する担い手の確保やその担い手が活動を行うための安定的な活動資金の確保が課題となっている。

○近年、特に企業のブルーカーボンを通じた社会貢献に対するニーズが高まっていることを踏まえ、国土交通省港湾局では、企業に対して活動の場を斡旋したり、藻場・干潟等に関する豊富な知見を有するNPOを仲介するなど担い手となる主体のマッチング支援を行う。

【マッチング支援・イメージ図】

藻場・干潟等の保全等・育成の担い手

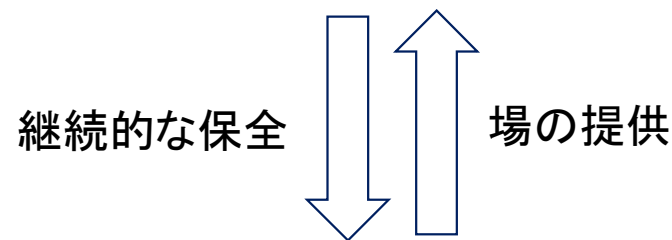


○先導的事例：徳山下松港(大島干潟)

大島干潟を育てる会

山口県漁業協同組合
周南統括支店

周南市



- ・港湾管理者：山口県
- ・造成：四国地方整備局