

基本方針の変更案に係る意見の概要と考え方

1. 第91回港湾分科会における意見の概要と考え方 . . . 2
2. 関係行政機関の意見の概要と考え方 . . . 3
3. 港湾管理者の意見の概要と考え方 . . . 4
4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と考え方 . . . 6

※第92回港湾分科会での委員の指摘を踏まえ、当日資料から一部修正。

1. 第91回港湾分科会での主な意見の概要と考え方

	意見の概要	意見に対する考え方
1	I 1 (1) ①やII 1 (1) ①において、国際戦略港湾の委員会での議論が反映されているが、より明確に反映する観点から、表記の整合を図られたい。	ご指摘を踏まえ、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とりまとめの表現に合わせてII 1 (1) ①において、「 <u>内航フェリー・RORO航路や鉄道等の多様な輸送モード</u> を活用した集貨の促進」「 <u>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、(後略)</u> 」と修正いたします。
2	I 3②において、港湾労働者の労働環境の改善について記載しているが、昨今、船員や貨物運送事業者の労働時間の長時間化などが問題になっており、港湾を取り巻く労働環境に関しては船員や貨物運送事業者も関わるため、この点についても記載されたい。	港湾法に基づく基本方針のため、他の法律で所管している船員や貨物運送事業者について明示的に記載することは難しいものの、「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、 <u>港湾に関わる様々な労働者の</u> 良好な労働環境を確保していく必要がある。」と修正いたします。
3	II 1 (2) ④において、「災害時のリダンダンシーの確保」と記載されているが、リダンダンシーは英語では無駄なや冗長なという意味を持つため、国際的にこの文脈でリダンダンシーが使われていないのであれば、別の表現に記載されたい。	閣議決定文書である、国土強靱化基本計画においても、リダンダンシーが用いられているように、政府は予備の手段を意味する用語として「リダンダンシー」を用いているため、現状記載されている「災害時のリダンダンシーの確保」といたします。
4	II 1 (3) ①において、「脆弱性評価に基づく～」の記載の後に、「嵩上げ等を行う「協働防護」の考え方を前提とした。」と記載しているが、ここでいう協働防護の考え方がわかりづらいため、気候変動を前提として外力が変わることについて、どのように関係者で揃えて対応するかという観点で修正されたい。	ご指摘を踏まえ、「 <u>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、護岸の嵩上げ等を行う「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</u> 」の下線箇所を追記し、修正いたします。
5	賑わいという言葉がクルーズや観光の記載において使われているが、賑わいという言葉を打ち出すことで、皆が一律に同じ方向に向かう懸念がある。本来の港の特色としては、賑わいもあれば、落ち着くとか癒されるとか、そこにいるだけで居心地の良い港もあり、観光や地域活性化、地域の魅力を創造するという意味では、独自性や個性、オリジナリティが地域の魅力になると考えている。 このため、計画や方針を打ち出す際には、港によって多様な特色があっても良いということ併せて港湾の関係者に伝えてもらいたい。	委員ご指摘の通り、統一性とオリジナリティや独立性を両立させる視点も重要だと考えており、I 1 (2) ②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おいて、「日本人観光客や地域住民も楽しむことができる魅力的な空間を創出するため、みなとが持つ文化・歴史、静穏な水域、自然や多彩な景観等、様々な観光資源を発掘し磨き上げ、地中海やカリブ海等の世界のクルーズ拠点に引けを取らない、地域のブランド価値を向上させるような美しく快適で安全な港湾空間を形成することが重要である。」と記載し、また、そのための施策として「地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり」を挙げており、港の賑わい創出のみならず、地域住民や地域の文化・歴史といった独自性を考慮することも重要と考えています。
6	V 1 (2) ①において、災害時における全国規模での対応について記載されているが、本来は、全国規模での対応は災害発生後に限定されず、災害前の事前対策についても全国的に行われてしかるべきであるため、修正されたい。 また、表題については、「地域ブロックごと又は全国規模での港湾相互間の連携」となっているが、「又は」ではなく「及び」とするべきであるため、修正されたい。	ご指摘を踏まえ、「 <u>又は</u> 」を「 <u>及び</u> 」へ修正し、また、「特に、大規模広域災害発生後における <u>いは、</u> 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、 <u>事前対策を含め</u> 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。」の下線箇所の通り修正いたします。

2. 関係行政機関の意見の概要と考え方

	意見の概要	意見に対する考え方
1	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">意見なし</div>	

3. 港湾管理者からの意見の概要と考え方

<基本方針の記載や手続きに関する意見>

	意見の概要	意見に対する考え方
1	「運用・整備方針」の中身が明確に示されていない骨子の段階で「基本方針」の変更は時期尚早である。全体像が明らかになり、「円滑な利用に関する枠組み」の具体的な内容などを基本方針に示した上で、港湾管理者に改めて意見照会すべき。	特定利用港湾の今後の運用・整備に係る基本的な方針の内容は、令和5年12月18日に開催された「総合的な防衛体制の強化に資する研究開発及び公共インフラ整備に関する関係閣僚会議」資料2の「「運用・整備方針」の骨子」に記載があるとおりであり、概ねそのまま「運用・整備方針」とされるものです（確定版においては、更に特定利用港湾の具体的な名称が示される予定）。
2	基本方針の変更において、「特定利用港湾」における自衛隊・海上保安庁のニーズを考慮した必要な整備に関して記載することは時期尚早。事業スキームを明確にし、地方に新たな財政負担を求めないこと、県民の生活を支える既存事業の促進に影響が無いようにすることなど基本方針に示すべき。	本取組は、従来から実施している公共事業と同じく、民生ニーズに対応することを基本としており、これまで同様、既存の事業スキームに基づき実施する方針としています。
3	1月31日に開催された「交通政策審議会港湾分科会」においても複数の委員から意見があったように、民間船舶に支障を生じさせないことを基本方針において明記すべきと考える。	委員等からの意見については、本文に「民生利用を主としつつ」と記載しており、原案のままいたします。今後、港湾管理者との間に円滑な利用の枠組みを設けるにあたっては、民生利用を主として取組を進めてまいります。
4	港湾の利用のあり方（「特定利用港湾」の定義等）については、基本方針において重要な項目であると考えられるが、交通政策審議会港湾分科会などの審議を経ず、関係閣僚会議の決定のみで随時変更が可能な対応とすることに疑問がある。	港湾の利用のあり方の変更など、港湾に関する重要事項に該当するものについては、交通政策審議会港湾分科会に報告するとともに、必要に応じて基本方針の変更などの対応を行うものと考えております。

※2については第92回港湾分科会での委員の指摘を踏まえ、当日資料から一部修正。

3. 港湾管理者からの意見の概要と考え方

<特定利用港湾の取組に対する意見>

	意見の概要	意見に対する考え方
5	<p>特定利用港湾の取組にあたっては、これまでの調整において、「既存の法令の下で利用の調整を行うものであり、これまでと利用調整の方法に大きな変更が生じるものではない」「従来から実施している公共事業と同じく、あくまで民生利用を主とすることから既存の事業スキームに基づき実施する」とされているが、その場合「特定利用港湾」に指定する必要性は何かを明確に示していただきたい。</p>	<p>これまで、自衛隊・海上保安庁が、民間の空港・港湾を利用する際には、必要な時にその都度調整を行っていましたが、港湾管理者との間であらかじめ利用調整の枠組みを設け、円滑に調整できるようにしておくことで、これまで以上に円滑な利用が可能となるものと考えております。</p>
6	<p>「特定利用港湾」の整備にかかる予算の計上方法(別枠措置等)について公表していただきたい。</p>	<p>特定利用港湾の配分については、あらかじめこれらの予算額を取り置いて、この中から配分するという性格のものではありません。 あくまでも港湾予算全体の中で、民生利用のための必要性で判断することを大前提とした上で、自衛隊・海上保安庁のニーズも踏まえた整備の重要性に配慮し、これらを総合的に勘案して個々の事業の配分額を判断していくこととなります。その結果として、特定利用港湾の予算額が決まっていくこととなります。</p>
7	<p>港湾法第3条の2に基づく基本方針に「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」に係る内容が追記されることを受けて、「特定利用港湾」に指定された場合、または指定されなかった場合に、港湾管理者に何らか具体的な対応が生じるのか、また、港湾管理者に具体的対応が生じるようであれば、その内容についてお示しいただきたい。</p>	<p>特定利用港湾においては、「円滑な利用に関する枠組み」に基づき、連絡・調整体制を構築し、その中で意見交換を行っていくことを想定しています。 一方、本取組は、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するものです。あくまでも民生利用を主とするものであるため、既存の法令の下、利用の調整を行い、整備についても既存のスキームで行うことを想定しておりますので、これまでと利用調整の方法や整備の進め方に大きな変更が生じるものではないと考えています。</p>

4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と考え方

- | | |
|-----------|----------------------------------|
| 1. 募集期間 | 令和6年1月31日（水）～2月29日（木） |
| 2. 周知方法 | 電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページ |
| 3. 意見提出方法 | 電子メール及び郵送 |
| 4. 意見数 | 29件 |
| 5. 意見提出者 | 27者 |
| 6. 今後の対応 | 告示にあわせて電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページで公表 |

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	<p>港湾は日本の物流を支え、地域産業の発展と活性化など重要な役割を担っている。国民経済と生活を支えるインフラである港湾においては、災害対応の港湾利用を否定するものではないが、防衛体制の強化のために自衛隊・海上保安庁のニーズに応える整備を行い、平素からの円滑な利用を図るよう港湾の基本方針を変更することに反対する。</p> <p>他同様のご意見22件</p>	<p>国家安全保障戦略（令和4年12月16日閣議決定）に基づき、関係閣僚会議で共有された認識の下、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、「特定利用港湾」に係る取組を進めることとされています。本取組を行うにあたって港湾管理者をはじめとした関係者に理解いただくことが重要であるとともに、港湾の利用・整備の方向性に関連することから、港湾行政の指針である基本方針において変更を行うものです。</p>
2	<p>「特定利用港湾」にかかる内容について、人命救助や救援、支援は重要であると感じるが、「特定利用港湾」が国家安全保障戦略の一環であることから、防衛体制を強化し、艦船の入港・軍備品の輸送が優先される兵站基地として利用され、民業が追いやられることで、雇用が損なわれるとともに大きな経済的損害をもたらす恐れがあるのではないかと懸念されている。</p> <p>他同様のご意見13件</p>	<p>「円滑な利用に関する枠組み」は、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためのものではなく、あくまで港湾法等の既存の法令に基づき、関係者間で連携し、自衛隊・海上保安庁による柔軟かつ迅速な施設の利用について調整するための枠組みです。</p>
3	<p>港湾は地域経済を支える物流の拠点であり、商業港として存在しているが、「特定利用港湾」となることで、港湾が攻撃対象となるのではないかと懸念されている。万が一、港湾が攻撃を受け、港湾としての機能が失われることになれば、地元企業や住民、港湾で働く人々に多大な被害が発生するのではないかと懸念されている。リスクが増大しないよう、慎重な対応をお願いしたい。</p> <p>他同様のご意見9件</p>	<p>「特定利用港湾」は、新たに自衛隊の基地や駐屯地を設置するといったことを目的とするものではありません。また、自衛隊・海上保安庁は、これまでも港湾を利用してきています。今回、更なる利用の円滑化を図ることを目的として、港湾管理者との間で、「円滑な利用に関する枠組み」を設けることとなりますが、そのような枠組みが設けられた後も自衛隊・海上保安庁による平時の利用が行われる状況に大きな変化はなく、そのことのみによって、当該施設が攻撃目標とみなされる可能性が高まるとはいえないと考えています。</p>
4	<p>「民生利用を主としつつ」とあるが、明確ではないので「民生利用を主とする」と明記すべき。</p>	<p>ご指摘の内容については、既に趣旨として反映されているため原案のままとしています。</p>
5	<p>新旧対照表14ページ14～15行目の末尾に”その際に、ステークホルダー特に港湾労働者との合意形成が必要。”を追記していただきたい。</p>	<p>AIターミナルの実現には、港湾労働者を含む関係者のご理解とご協力が重要です。このため、今後も丁寧な説明に努め、必要な取り組みを推進してまいりたいと考えております。</p>
6	<p>クルーズ施策に関する記載が外航の大型旅客船による旅客の輸送に偏重しているが、『目的地』としての価値・魅力を高めるためには、内航の舟運事業等を活性化させることが有効な手立てである。また、舟運等を活性化させるには、開かれた港湾施設や棧橋が必要だが、数が少なく、限られた利害関係者の中だけでその使用权を独占しているようなケースが見られるため、水域占有の事務についても、今後方向性を検討していただきたい。</p>	<p>海外のクルーズ船社や観光客にとっての『目的地』としての価値・魅力を高めていくことは重要であると考えており、ご指摘の小型船での港湾や運河等を周遊するような観光需要についても重要であると考えております。水域占有の方向性も含め、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

※1つのご意見で複数の内容が記載されているご意見があります。