

令和6年1月31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91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91回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和6年1月31日（水）

開会 14時00分 閉会 16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
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 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
篠原 文也	ジャーナリスト
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
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令和6年能登半島地震における港湾の対応状況について（報告）・・・・・・・・4
- ②総合的な防衛体制の強化に資する取組について（公共インフラ整備）
（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
- ③「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（審議）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
- ④洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況（報告）・・・・・・・・30

交通政策審議会第91回港湾分科会

令和6年1月31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91回港湾分科会を開催いたします。

分科会長にお渡しするまでの間、進行を務めます港湾局総務課長でございます。

事前に連絡申し上げましたとおり、本分科会においてはペーパーレス会議を試みておりまして、次回以降はさらに紙の削減に努めてまいりたいと考えております。委員の皆様にはタブレット端末、その操作方法の説明資料、会議資料を配付しております。お手元の資料の御確認をお願いいたします。議事の最中に端末の不具合が生じた場合には、お手数ですが、スタッフまでお知らせいただきますようお願いいたします。

それでは、初めに港湾局長より、御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。本日はお忙しい中、第91回港湾分科会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日から、新たに1名の委員に御就任いただいております。この場をお借りしまして、何とぞよろしくお願い申し上げますということを申し上げます。

さて、御承知のとおり、この元旦に起きました能登半島地震でございますけれども、本当に大きな被害となりました。被災地の方、お亡くなりになられた方にお悔やみ申し上げ、また被災地の皆様方にお見舞いを申し上げる次第でございます。

発災直後から各省一丸となって、いろいろな対応をしました。まだ継続中ではありますが、やっけてまいりました。やはり半島での地震だったということ、あるいは道路が寸断されたということもありまして、改めて海上輸送路の確保の重要性が際立ったのではないかと思います。

港湾局としましてもほぼ奥能登の港は相当被害を受けましたが、その中から使える港湾施設を探し出して、そこを応急復旧して、そして全体として海上輸送がうまくいくようにということで、バース調整というか利用調整といいますか、そういったことを全て県に代わって国で請負う、代行、これをやることによって、何とか今に至っているというような状況でございます。その間、自衛隊、海上保安庁を始めとしたいろいろな機関が物資輸送、給水、あるいは避難者の宿泊支援、いろいろなことで港を通じて被災地の支援をやっているとい

う状況が続いてございます。

ということもございまして、今日の分科会では能登半島地震における港湾の対応状況などについて御報告申し上げるとともに、最近の我が国の港湾をめぐる動向を踏まえた港湾の基本方針の変更についての御審議をお願いしたいと考えております。どうか活発な御議論をいただきますように、よろしくお願いを申し上げます。

【総務課長】 次に、改めまして新任の委員を御紹介いたします。

ジャーナリストの篠原文也委員です。よろしくお願いをいたします。

【委員】 よろしくお願いをいたします。

【総務課長】 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であります。久保委員に代わりまして、専門的な御意見をいただくために、同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】 よろしくお願いをいたします。

【総務課長】 委員の出席状況を御報告いたします。本日は、委員16人中11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に達していることを報告申し上げます。

それでは、議事に入ります。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、分科会長をお願いいたします。よろしくお願いをいたします。

【分科会長】 それでは、議事に入ります。

本日は、報告事項3件、審議事項1件を予定しております。

まず、報告事項の令和6年能登半島地震における港湾の対応状況について、事務局より説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 港湾局の海岸・防災課長でございます。資料1に基づきまして、令和6年能登半島地震における港湾の対応状況について御説明を申し上げます。

まず1ページ目でございますけれども、こちら、北陸地域全般の港湾の被害の概要ということでございます。写真でお示しをしておりますとおり、港湾、北陸地方の29港のうち22港で被害が発生しており、岸壁の背後のエプロンの沈下でありますとか防波堤の沈下、あるいは臨港道路の亀裂、埠頭用地の亀裂、こういったような被害が港全般で生じている状況でございます。

続きまして、2ページ目、このうち、特に能登半島地域の港湾でございますけれども、先ほど局長のほうからもお話がありましたけれども、こちらが非常に被害が大きいというこ

とでございます。写真を御覧いただければと思いますけれども、輪島港では岸壁の背後が2メートルぐらい沈下をしているといった状況でありますとか、穴水港では岸壁が前面に倒れて破壊をしているというような状況でございます。あと、右のほうに行ってくださいまして飯田港、こういったところでは防波堤の損壊、それから岸壁の変位といったようなこともありますし、上の写真で少し見えますけれども、港の中に漁船が浮いているといったような状況も被害として生じているということでございます。

ということでございますので、こちらの能登地域の6港、七尾港、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、それから穴水港の計6港につきまして、港湾法に基づきまして、施設の一部管理を国交省のほうで1月2日から代行してやっているということでございます。代行管理の内容としては、上の四角囲みにありますとおり、施設の点検・利用可否判断、応急復旧、それから岸壁の利用調整、こういったものになっております。

次のページに行ってくださいまして、その代行のうちの利用可否判断、施設の点検と利用可否判断をやったということでございまして、5日までの間に水深4.5メートルよりも深い岸壁、物流の主力になるような岸壁でございますけれども、こういったものが、こちらの6港の中では9つの岸壁が利用可能であるということを確認してございます。一部条件付のものもございまして、利用可能ということで、下の各港の枠囲みの中で緑色の字で書いておりますけれども、例えば輪島港では1つの岸壁、七尾港では3つの岸壁が利用可能というようなことを利用可否判断をして、確認をしているというような状況でございます。

それから、応急復旧の状況でございますけれども、少し前後して申し訳ないんですが、ちょっとページ番号を打ってないんですけども次の4ページがございまして、こちらのほうが写真が大きいので、こちらで御説明をいたしますけれども、応急復旧の状況ということで、例えば輪島港でいきますと、先ほど申し上げたように岸壁背後が2メートルぐらい沈下をしていたというところでございますが、走行路を確保するというところで応急復旧のために埋め戻しをしまして、下の写真のとおり、自衛隊の車両で利用されているというようなことでございます。

飯田港につきましても、背後の凸凹、うねりがあったところ、舗装、仮舗装という形で応急復旧をしております、民間の船によって支援物資の輸送等に活用されているというようなことでございます。

それから、七尾港におきましては、いわゆる自衛隊の借り上げたPFI船で「はくおう」という船がございまして、こちらをホテルシップ的に使うということで、被災者の方

の宿泊に使われておりますけれども、そのために敷鉄板を敷く等によって車両の出入りも可能なような形で応急復旧をして、「はくおう」の休養施設としての利用に供しているというような状況でございます。

恐縮ですが、1ページ戻っていただきまして3ページですけれども、今申し上げたように民間の船舶だとか自衛隊の船が、この被災地の港を使って支援物資の輸送だとか被災者の休養に使っていただいているわけですが、そのための利用調整ということで、右下に絵を入れていますが、こちらは横軸が時間軸で、縦に各港と、各岸壁のバース・ウィンドウと呼んでいますけれども、各バースの利用状況を書いておりますけれども、例えば七尾港ですと「はくおう」だとか「ナッチャンWorld」という船に使われているだとか、矢田新の第二東岸壁のところを御覧いただきますと、これは保安庁の船でございますけれども、こういった船が給水のためにひっきりなしに入ったり出たりしているというようなことで、こういったような支援船の岸壁の利用の調整を国交省のほうで代行してやっているというような状況でございます。

それから、ページを2ページ繰っていただいて、最後、5ページのところでございますけれども、地方整備局等のリソースを活かした支援活動ということで、こちらは私どもの地方整備局のほうの人材、あるいはその資材を使った支援ということでございますが、左に書いておりますとおり、TEC-FORCEということで、職員等が現地に行って、施設の利用可否判断であるとか、初期の頃にはこの支援物資の輸送といったことのお手伝いをしているという内容でありますとか、真ん中のところでございますけれども、「海翔丸」という船が九州地整のほうにございます。作業船がございまして、こちらでもって支援物資を運んだというようなこと。あと、右の写真は、大阪の堺泉北港に基幹的広域防災拠点というものがございまして、こちらの備蓄資材であるところの投光器を被災地に送って、夜間の作業に役立てていただいているというような状況でございます。

以上、簡単でございますけれども、能登半島地震の対応状況でございました。

【分科会長】 ただ今説明のありました内容につきまして、御質問などございましたら、あるいは御意見を伺いたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

能登半島の地震が起きた直後から、私はGISが専門ですが、GIS上で被災前後の状況の変化を見せるサイトが幾つも立ち上がり、見ていたましたが、かなり地殻変動が起きてい

て、空撮写真で被災前後の写真を見ると港の中で地盤が隆起して、海面であったところが陸地になっていた港が幾つかありました。そのような港の場合、岸壁の修理だけで大丈夫なのかという点を確認させていただけますでしょうか。

【海岸・防災課長】 御質問ありがとうございます。御指摘のとおり、地盤の地殻変動による影響は港湾においてもございまして、輪島港において岸壁の前面の泊地という水域がございすけれども、そちらのほうが1メートル強程度隆起をしてしまっているというような状況がございす。完全にその港が陸地になっているようなものは港湾ではあまりないんですけれども、漁港ですね。周辺の漁港なんかではそういったようなところもございすけれども、今後の復旧に当たっては、その輪島港のいわゆる隆起をして浅くなっているところ、水域施設に対しても何らかの手立てを講じていく必要があるというふうに考えております。

【分科会長】 ほかはいかがでしょうか。

【理事】 日本港運協会でございます。最初に日本港運協会としての取組について御説明させていただきまして、その後、質問をさせていただきたいと思っております。

日本港運協会では、1月1日の発災以降、災害対策本部を設けまして、現地での情報収集に努めております。1月の緊急物資の輸送に関して、特に民間の海運事業者の方でぜひ緊急物資を現地に届けたいという御要望がありました。国交省港湾局を通じまして、現地での受入対応の可能性の調整をという依頼がありました。七尾港への支援物資の輸送について、荷役手配の対応は現地では日本海地区港運協会が担当しておりますので、同協会を通じまして七尾海陸運送様に協力依頼をしました。無事に12日には実際の緊急物資を積んだ船が現地に入ったとのことです。東ソーグループ様による支援でございました。その際の調整業務に関わっております。

また、被害のあったところについて、現地の日本海地区港運協会の各事業者を通じまして現地の被災状況を把握し、要望事項、特に国への要望事項について取りまとめを行いまして、去る1月25日に当協会の久保会長からの斉藤国土交通大臣への要望書を提出いたしております。その中で、七尾港、金沢港、富山新港、富山港、伏木港、そして直江津港についての現地の状況の調査結果を資料としてまとめ、その実態を踏まえた要望書を出させていただいたところですので。施設の早期復旧等に向けまして格段の措置を講じていただきますよう、強く御要望をさせていただきます。

その観点で、先ほど御説明いただいた中で、特にライフラインにまでいろいろ影響のある

ところでは、港湾運送事業者の荷役作業にも影響が出ております。そういった施設の早期復旧、今後の対応が必要なところもあろうかと思えます。そうしたところについて、今後、どのように復興・復旧が進んでいくのか、そのスケジュールを可能な範囲で教えていただけたらと思えます。

以上でございます。

【海岸・防災課長】 御質問ありがとうございます。今ほど御説明さしあげたとおり、特にこの能登半島地域の港においてはかなり大きな被害が生じているところもあるということをごさいます。現段階では、港湾法に基づく代行管理で、まず応急復旧をこれまで進めてきているというような状況でございます。

今後は応急復旧の後、本格復旧ということになろうかと思うんですけども、観点としては今後その復旧に向けて、その港湾の復旧もそうですし、内陸部の復旧に向けていろいろな資機材をその港を通じて入れていかなきゃいけないということで、その今使える岸壁を使いながら復旧をしていくということになりますので、なかなかその辺、地元の状況であるとか、利用状況をよく踏まえながらやっていくということと、当然港湾が生業を支えているという面もございますので、地元の自治体だとか地元の方とよく意見交換をしながら対応をしていくということになろうかと思っております。

具体的にいつまでといったようなスケジュールを今明確に申し上げるのはなかなか難しいんですけども、今ほど申し上げたような形で、よく地元の話も聞きながら、できるだけ早期の復旧に努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。

【理事】 ありがとうございます。

【分科会長】 そのほか。

【委員】 御説明ありがとうございます。一般的には港に船が着けられないという話は聞いていましたけれども、今回このような写真を見て、やはりかなり被害がひどかったと認識することができました。

このような中で、過去にこの分科会でも特に東日本の震災以降、耐震の検討をいろいろやってきて既に手をつけているところがあったと思えます。一つ一つは認識してないのですが、今回のこの石川の29港のうち被害のあった22港、これについて、過去に耐震工事をやったけれども、想定外の被害になってしまったのか、もしくは実際に耐震工事をやったことで被害を低く抑えられた傾向が見られるのか、これから検証が必要だとは思いますが、

その辺の状況を教えていただきたい。また今回の結果を受けて、今後どのような耐震工事等々をやっていくのかというのが、もし現時点で何か分かるようであれば教えていただきたいと思います。

【海岸・防災課長】 御質問ありがとうございます。耐震強化岸壁の整備は非常に重要でございます。今回の被災地においても、ちょっと全体的に悉皆的にどこがどうというところまでの分析はできておりませんが、例えば七尾港において、水深7.5メートルの耐震強化岸壁が整備されていたところですが、そこは条件付ではありますけれども今利用されておりまして、被災支援物資等の利用に活用されているというような状況でございます。

今後、今、委員のおっしゃったような実際耐震強化岸壁がどの程度効果があったのか、あるいはなかったのかみたいなのところも少し分析をして、今後、どういった形で耐震強化岸壁をさらに強化していくべきかどうかといったところも検討をやっていきたいと思っております。

【分科会長】 ほかはいかがですか。よろしいですか。お願いします。

【委員】 ありがとうございます。現地で御苦労されている方はもちろんのこと、国土交通省の方々、非常に大変な御苦労があったんだと思います。改めてここで敬意を表する限りです。

北陸地方全体として、国が直接やったというところについてはいろいろ御説明いただいたんですが、北陸地方全体としてはかなり被害が大きかったと、要するに広域にかなり港湾の被害があったというお話だったと理解しております。その他の港も含めて、地域全体として港の状況がどうなのかというのをどれぐらい把握して、国として対応をどうされるおつもりなのかということについて知りたいということが1点目。

あとは先ほどのお話ですと、港湾だけじゃなくて、そこにアクセスする道路のほうもかなり被害を受けていて、当然そちらのほうの道路もうまく整備していかないと港湾が機能しないということになるかと思うんですが、臨港道路はもちろん港湾内の道路は港湾局のほうのお仕事かもしれないんですが、そこに接続する道路局側の道路というんでしょうか、そこも含めてどういう連携をされているのかということについて、教えていただけないでしょうか。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。まず、能登地域以外も含めた全域の被害というところでございますけれども、こちらは事務的な話でありますけれども、各港湾管理者

のほうから災害復旧に向けて、今、災害の報告という取りまとめが上がってきておりますので、今後はそういった被害状況を見ながら、災害復旧に向けての災害査定というものを行って、その後災害復旧をしていくというようなことになっていこうかと思っております。

臨港道路も被害、確かにひび割れが入ったりしておりまして、それに至る道路ももちろん物流機能、あるいは人流機能を確保する意味においては連携をしていく必要がございますので、御指摘のとおり、道路局とも連携をしながら復旧に取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、引き続きまして、報告事項の総合的な防衛体制の強化に資する取組について、本日は国家安全保障局、NSSの企画官に御出席いただいております。

それでは、御説明をお願いいたします。

【企画官】 内閣官房国家安全保障局でございます。説明をさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

私のほうからは資料2を説明させていただきます。この資料なんですけれども、右上にあります資料2と書いてあります下に箱で書いておりますが、関係閣僚会議第2回というものを昨年12月18日に実施しておりまして、こちら官房長官ヘッドでやっているものでございますけれども、こちらでやったときの資料で、かつこれはもう既に広くホームページで公表しているといったような資料になります。

それでは、内容の説明をさせていただきます。1枚おめくりください。まず1ページ目ですが、右下の点線囲みのところをちょっと見ていただきたいんですけども、まず本件取組というものがどういう位置づけであるかということでございますが、令和4年12月に閣議決定をしました国家安全保障戦略に基づく取組というものでございます。3行目の半ば頃を見ていただきたいんですけども、自衛隊と海上保安庁のニーズに基づきまして、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化するといった取組になっております。

まず、自衛隊・海上保安庁の活動上のニーズとは何ぞやというところで、この紙で説明をさせていただきます。中ほどに日本地図がございまして、そこに青字で海上保安庁・自衛隊と記載していると思いますが、海上保安庁のニーズといたしますのは、テロ等の警戒でありますとか、捜索救難・人命救助というようなことを行います。自衛隊は侵略の阻止でありまし

たり、それに伴って国民保護等を実施すると。こういったときに必要な空港・港湾等が使えるといったことが必要でありまして、そのために平素から円滑に利用できることが必要であるといったようなものがニーズとなっております。

1枚おめくりいただきまして、2ページになります。このニーズに基づきまして、空港・港湾の運用・整備の在り方といった全般的な考え方をこちらで示させていただいております。「考え方」としているところの中段のところでございますが、平時から必要な空港・港湾を円滑に利用できるように、インフラ管理者との間で、後ほど細部説明いたしますが、円滑な利用に関する枠組みというものを設けさせていただきます。この空港・港湾を「特定利用空港・港湾」というふうに定めさせていただくと。その上で、その空港・港湾につきまして、自衛隊・海上保安庁が円滑に利用できますように、必要な整備または既存事業の促進を図るといったような制度でございます。

下段を見ていただきまして、下段の左側です。まず、「整備」とは何ぞやというところですけれども、2つ目のポツ、港湾でありましたら、例えば岸壁とか航路の整備といったようなものを行っていく。右下、「既存事業の促進」というものは、既に既存の整備事業が計画されているものがございますので、こちらを活用して、それを促進したり追加の工事を行うというようなことを考えております。

すみません。また上のほうにちょっと戻っていただきまして、「考え方」の3つ目の丸のところでありますけれども、後ほど説明しますけれども、年度末を目途に運用・整備方針という文書を策定して公表しようとすることを考えております。

1枚おめくりください。3ページです。円滑な利用に関する枠組みのイメージになります。こちらにつきましてはインフラ管理者、例えば市管理港湾でしたらもちろん市、県管理港湾でしたらもちろん県でございますけれども、それと関係省庁との間で、年度末を目途にこの枠組みを設けていきたいというふうに考えております。青枠で囲っている部分、3つ丸がありますが、この枠組みのポイントは3つありまして、1つ目の丸ですが、まず「関係法令等を踏まえ」と書いてありますけれども、あくまでも既存の法令下で取り進めていくものでありまして、例えば自衛隊が優先的に利用をしたりするようなものではありません。

2つ目の丸ですけれども、緊急時、例えば先ほどありましたような災害派遣などのときを念頭に置いておりますけれども、関係者間で連携をして、柔軟かつ迅速に施設が利用できるようにしていきたいと。

3つ目、最後のところですが、この1つ目と2つ目を成り立たせるために、平素か

ら関係者間で連絡・調全体制をしっかりと構築しておきましょうといったものであります。

続いて4ページです。先ほど申しました運用・整理方針、こちらに骨子を示させていただいております。こちらは骨子としておりますが、ここの青枠の中に書いてあるものがほぼ太宗になると思っていただいて結構だと思っております。こちらにつきましても年度末を目途に定めたいと考えておまして、内容としては大きく2つございます。1つは、円滑な利用に関する枠組みを設けさせていただきました空港・港湾についての具体的な名称を示すということ。2つ目は、これまで縷々説明しましたような運用の整備に係る基本的な方針を記載するといったところになります。

青枠のところ、1と2につきましては先ほど説明したとおりですが、3つ目、この後説明がございますが、空港法・港湾法に基づきまして、基本方針を改定していただくといったようなこととなります。

以上で説明を終わります。

【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、御質問などございましたら御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 説明ありがとうございます。質問なんです、今回の運用・整備方針の骨子によると、運用のところは気になっているんですが、国土交通省とインフラ管理者の間で何らかの枠組みを設けるということになっているようですが、実際の運用に際しては、直接インフラ管理者とともに何らかの活動を行うという、もしくは運用の議論を行うという、こういうことになるのでしょうか。国土交通省はどういう役割を果たすのかということについて、もし分かるようであれば教えていただきたいというのが私からの質問です。

【企画官】 御質問ありがとうございます。2つの顔があると思っております、1つは国土交通省そのものが管理者であるという空港もございますので、その管理者としての役割を果たしていただくということ。もう一つは海上保安庁を所管されておりますので、どちらかと言うとその運用者側としての顔がございます。こちらにつきましては、インフラ管理者と調整をしていただくような、そういう主体としての役割もあるというふうに考えています。

【委員】 調整係として活躍されると、そういうことですね。分かりました。ありがとうございます。

【委員】 現在、紅海（レッドシー）で航行の安全が脅かされて、海上物流がかなり混乱

しております。海運にとっては安全な海と港湾が必須でございますので、有事、平時にかかわらず、入港中の船舶の安全については十分御配慮の上、取りまとめいただきたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ほかはいかがですか。

【理事】 4ページの運用のところ、平時から必要な空港・港湾等を円滑に利用できるようという「平時から」という言葉がございます。実際、平時、港の利用をしております。船が入る、貨物を保管する、またいろいろな利用調整をする、といった平時の民生利用があります。平時の訓練が民生利用に影響があったりというようなことが生じる可能性もあるのではないかと感じております。その平時の利用、つまり実際の港湾法に基づくいろいろな諸活動に対する対応について教えていただけたらと思えます。

【企画官】 御質問ありがとうございます。3ページの円滑な利用に関する枠組みの3ポツ目が多分キーになると思うのですが、まさに今回のところは、これまでの空港法・港湾法に基づいて実施をするといったところをもう大前提としておきまして、かつ民間の空港・港湾ですので、民生利用が主であるといったところを大前提としておきます。

このため、たとえ訓練をするに当たったとしても、その民生に御迷惑をかけるというようなことはしてはならないというのを前提として考えておきまして、そのために、この枠組みの3ポツ目でありまよように、しっかりと平素からの連絡・調整体制を整えておく。ここでしっかりと調整をした上でやらせていただくといったよなことを想定しております。このため、なるべく御迷惑をおかけしないというようなことを、しっかりと我々としてはやっ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。ほかはよろしいですか。

【委員】 御説明ありがとうございます。ちょっと素朴な御質問かもしれないのですが、今までこのような調整というのは行われてこなかったのかということをお伺いできればと思えます。現行法においても、空港・港湾の利用について、防衛省や海上保安庁が実際に利用されるというケースは恐らくたくさんあったと思うのですが、今までこういうことができなかったのか、今回このような枠組みを設けたいというような御趣旨なのかなと思っておりますので、今までこういうことがなかなか問題であったと、今回こういうふうな枠組みを設けることによって、こういうことができるということをも少し教えていただければありがたいかなと思えます。

【企画官】 御質問ありがとうございます。特に防衛省の例なのでございます。すみません。個別の事象につきましては、ちょっとお相手もでございますのであまりお答えしにくいところではありますが、例えば空港とかでは、災害派遣のときだけは使わせてくれるんですけれども、それ以外においては使わせてくれないというような空港もございます。港湾につきましても、例えば弾道ミサイル対処とかで使いたいといったようなことがあったんですが、なかなかうまくいかなかったというような事例もあります。

こちらは別にその港湾が悪いとかいう話ではなくて、防衛省もやはり自分たちもしっかりやり方がうまくなかったといったところももちろんあったりとかもするらしいんですけれども、そういったところを今後クリアしていく一つの手段として、事前に連絡・調整体制をしっかり定めさせていただきたいと。こちらはその連絡・調整体制でいろいろなやり方があると思うんですけれども、これを各空港・港湾ごとに一番その実効性のある形で組立てておいて、何かあったときに使わせていただく、しっかり調整させていただくというようなことでクリアしていきたいと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 さっきの能登半島地震にも関わるんですけれども、自衛隊の出動が遅かったという批判が一部にあり、私は必ずしも遅かったとは思わないんですが、陸上自衛隊のあそこの管轄の拠点になっているのは九州にあるんですよね。だからどうしてもやはりそのタイムラグというのは出てくるんだろうと思うんです。その点を踏まえ、それからもう一点。自衛隊の輸送に当たって、港湾の使用について、何かトラブルとか問題点とか課題とか、そういうのがあったのかどうか、全てがスムーズにいったのか。その辺をちょっとお聞きしたいと思います。

【分科会長】 どなたにお答えしていただくのがいいのかしら。そうですね。

【海岸・防災課長】 能登半島地震についてお答えしますけれども、先ほど申し上げたとおり、我々国交省のほうで、能登半島地域の6港について利用調整を行っておりまして、日々防衛省、自衛隊のほうとも連絡・調整をしながら岸壁の利用をさせていただいております。岸壁に自衛隊の船が着くために、少しこっちのバースに移ってくれないかみたいな個別の調整はやっておりますけれども、今回、能登半島地震については、おおむね円滑に支援物資の輸送とか給水活動に使っていただいているというふうに認識をしております。

【委員】 じゃあ、特に問題はなかったということですね。

【海岸・防災課長】 そうですね。大きな問題はなかったというふうに認識をしております。

【分科会長】 よろしいですか。

オンラインの委員、よろしくお願いします。

【委員】 御報告ありがとうございます。

4ページのところに調整というふうに御説明いただきましたけれども、4ページのところで書かれておられますように、「民生利用を主としつつ」ということが「自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用に資するよう」とあるんですが、その後半のほうですよ。これこれも考慮して、「必要な整備又は既存事業を促進」ということで、要は調整という言葉が書かれていますけれども、その意味で運用がされるようなことを望みます。今回のような災害のことはもちろんあるんですけれども、やはり民生利用のほうを主とできるような意味で、調整という言葉でも民生のほうの活動に圧力と言ったら変ですけども、民生のほうの活動が活発にできるようなことになるような運用を望みますということで、以上、意見として申し上げます。ありがとうございます。

【分科会長】 それはおっしゃっていたことで、よろしいですか。

【企画官】 御意見ありがとうございました。おっしゃるとおりだと思っております、このときはあくまでも平素の取組でございますので、平素そういう民生に対して悪影響を与えるということは絶対あってはならないと考えておりますので、もちろん我々もそのつもりでやらせていただきたいと考えております。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。悪影響とは申しませんが、そういったところを慎重に、今までのような活動もぜひ民生のほうも同じように調整をしていただきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 ちょっとよく分かっていないので教えてもらいたいんですが、この法律をつくることによって、肝としては結局は共用、これは特定利用港湾とか空港とかに指定して、そのことによって、例えば多分これは非常時になるんでしょうが、そのときに利用することが、ニーズに応じた利用をするための施設整備が平時からできるようになるというところのポイントになるんでしょうか。それとも、ここに書いてあるその基本方針というのを平時

から議論されて、緊急時の対応とか、そういったところの優先順位とかを議論するとかそんなことも含まれる、そういうふうに理解したらよろしいでしょうか。あるいは、その辺のところ、スコープを少し教えてもらえるとありがたいんですが。

【企画官】 御質問ありがとうございます。すみません。ちょっと私の説明が拙かったのは非常に申し訳ございませんが、まず一つ、これは法律をつくるものではございません。閣議決定に基づきまして行っている取組といったようなことになります。

その取組のスコープにつきましては、あくまでも先ほどちょっと申しましたとおり、いわゆるその有事というのを対象にするものではございません。武力攻撃事態とか武力攻撃予測事態につきましては特定公共施設利用法がありますので、そちらに基づいて調整が行われるといったようなものになるので、その段階のものでもないといったところです。

先ほど申しましたように、これはあくまでも平素において執り行われるもので、例えば平素だからといって、自衛隊がそこに駐屯したりとかそういうふうなものでもなく、そのための施設を造るものでもありません。あくまでも民生のニーズのある、例えばその民生のところで滑走路が延ばしたいとか、港湾を深くしてほしいなどというニーズがもしあるものであって、それで自衛隊が利用することが自衛隊にとっても裨益するものであれば、この枠組みの中で整備または既存事業の促進をしていこうといったものであります。

【分科会長】 いいですか。

【委員】 はい。結局、じゃあ、ということは、民間の整備を主として、民間のニーズをベースにした整備を考えるんだけど、自衛隊とか、あるいは海保もそこを使えとすごく効率がいいなと思うところは、こういう指定をさせてくださいねという話だという理解をしたらいいんでしょうか。

【企画官】 はい。ざっくり言うと、そういう形になります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【計画課長】 先生から基本方針との関係について御質問があった点についてです。後ほど細かくまさに御審議いただくところで御説明いたしますが、今回の基本方針では、今も企画官から御説明があったとおり、言わば港湾に対する政策的な位置づけ、必要性が新たなものが増えたと認識しております。これを踏まえて、今回基本方針の変更もしていきたいと思っておりますということで、ちょっと基本方針とはリンクしてくるということになります。後ほど、基本方針全体の議題の中でそれはまた御説明させていただきますので、よろしくお

願いたいと思います。

【分科会長】 それでは、以上で報告に関する質疑は終わらせていただきたいと思います。

次の議題に移ります。審議事項の基本方針の変更について、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、事務局より基本方針の変更について説明をいたします。

資料1 ページ目を御覧いただければと思います。まず、港湾法に基づく基本方針ですが、こちらは港湾法第3条の2第1項の規定によりまして、国土交通大臣が定めるものがございます。

基本方針の役割としては大きく5つありまして、国の港湾行政の指針としての役割、そして港湾計画などの保安法に基づく各種計画の指針としての役割があります。

基本方針に定める事項としては、港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項など7つございます。

続きまして、次のページをお願いします。基本方針の変更の経緯になります。基本方針は昭和48年の港湾法改正で規定されまして、翌昭和49年に策定されております。以降、港湾の中長期ビジョンや審議会の答申、港湾法の改正を受けて基本方針の内容が適宜見直しをされ、直近では令和元年にPORT2030を反映した抜本的な見直しが行われております。令和2年、4年には港湾法の改正を受けまして、基本方針の部分的な変更を行っており、今回、審議会答申などを踏まえまして、基本方針を部分的に変更するものであります。

次のページをお願いします。基本方針案の構成になります。基本方針は、基本的な考え方、そして第I章から第V章で構成されています。第I章は港湾の開発などの方向、第II章が港湾の配置、機能及び能力、第III章は開発保全航路、第IV章は環境の保全、第V章は港湾相互間の連携、官民の連携、民間能力の活用について、それぞれ記載しているものであります。

次のページをお願いいたします。左側のほうに、今回の基本方針の変更で基本方針に反映する主な事項を示しています。防災関係、7月にいただきました答申ですとか、クルーズの関係、先ほど御報告いただきました公共インフラの整備の話、またコンテナ戦略港湾政策ですとかセキュリティ対策など、昨年基本方針を変更しておりますけれども、その変更以降に政府の会議などで示された法案における施策、取組の内容が、今回の基本方針で反映する内容になります。これらについて右側にお示ししているとおり、基本方針の該当箇所に新たな内容の追加、または既存の記述を更新するということを考えております。

次のページ以降、具体的な変更箇所や変更内容について説明をさせていただきます。資料

の5ページ目、6ページ目になります。こちらは目次になります。赤字で下線で引いているところが、現在の基本方針に記述を追加している箇所になりまして、青字のところが現在の基本方針から削除している箇所になります。

まず、5ページ目の左側、そして右側にクルーズに関して記載しているところがございますけれども、こちらはコロナウイルス感染症の拡大の影響で縮小したクルーズ市場が再興するステージに今現在移っていることを踏まえまして、本文の内容と併せましてタイトルを修正するものであります。

次の6ページ目、引き続き目次であります。第V章ですけれども、港湾の相互間の連携に関する記載があるところであります。こちらの地域ブロック内の連携についての記載のところですが、大規模災害対応など地域ブロックを越えるような全国規模での港湾間の連携についても対応していく必要があるといったことから、本文の変更と併せて今回タイトルを変更させていただいているものであります。

次、7ページ目をお願いいたします。こちらから基本方針の本文の変更になります。まず、基本的な考え方に関しての変更箇所になります。クルーズに関しては、昨年からは国際クルーズを本格再開してございますので、こういった状況変化を踏まえて関連する記載の修正をしております。

あと、右側になりますけれども、気候変動の緩和策の取組について記載しているところですが、ブルーインフラの保全・再生・創出によるブルーカーボンの活用ですとか、脱炭素化の取組ということで、水素・アンモニアなどの大規模かつ強靱なサプライチェーンの強化といった内容について追記・修正をしております。

さらに、防災・減災の観点で、気候変動に対応するための適応策の実施について、緩和策に続けてまとめて記載をしております。またその後、サイバー攻撃などの新たなリスクに対しても、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とについて記載を追記してございます。加えまして、こうした取組に当たって民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁へのニーズにも留意する旨を追記させていただいております。

続きまして、8ページ目をお願いいたします。ここから第I章、港湾の開発、利用及び保全の方向に関してでございます。左側のほうですけれども、国際基幹航路等の戦略的強化について、国際海上コンテナ物流のDXですとかGXの推進の取組などを追記させていただいております。また、クルーズに関してですけれども、適時適切な感染症防止対策の実施ですとか、オーバーツーリズムの未然防止といった内容について追記・修正をさせていただ

ております。

あと、右側のほうになりますけれども、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化の在り方の答申を踏まえまして、事前防災行動の促進ですとか、緊急物資輸送などを行うために、先ほども能登の地震の話がありましたが、国と港湾管理者が連携して行う広域的・一元的な利用調整などの取組について追記をしております。

また、先ほども報告にありました特定利用港湾に関して、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズに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や、また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についての追記をこちらでしております。

続きまして、9ページ目になります。左側ですけれども、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A Iターミナルの取組に加えまして、A Iに限らない技術開発の推進についても追記・修正をしております。

また、右側からは第Ⅱ章、港湾の配置機能及び能力に関する基本的な事項になりますが、国際基幹航路等の戦略的強化の取組として、集貨に向けたコンテナターミナルの一体利用の推進や、内航フェリー・R O R O航路や鉄道を活用した集貨の促進などの取組について追記・修正をさせていただきます。またバンカリングについても、L N G以外の低炭素燃料にも対応するよう修正・追記をさせていただきます。

次のページ、10ページ目でございます。左側、国内の複合一貫輸送網の構築、フェリーやR O R O輸送のネットワークの構築ですけれども、こちらについては小口貨物の積替施設の整備ですとか、荷役効率化に向けたシャーシ位置管理システム導入などの取組について追記をさせていただいております。

右側ですけれども、クルーズの再興に関して、ハード・ソフト両面からの受入環境の整備の具体的な取組として、訪日クルーズ旅客の分散化ですとか、感染防止対策などについて追記・修正をさせていただきます。

続いて、資料11ページ目でございます。左側には船舶の動力源の脱炭素化の動向を踏まえた船舶への陸電供給設備の導入ですとか、カーボン・ニュートラル・ポートの認証制度の創設や認知度向上について、追記・修正をさせていただいております。また、ブルーインフラの拡大に向けた環境整備についても追記をさせていただいております。

あとは、右側でございますけれども、国民の安全・安心を支える港湾機能の確保についてですが、サイバーセキュリティ対策の着実な実施ですとか、また緊急物資輸送に資する耐震

強化岸壁や付随する施設の整備など防災機能の向上といったハード対策等、港湾BCPですとか航路啓開・給水・入浴支援などソフト対策、そういったものを書き分けた修正をさせていただきます。また、特定利用港湾の必要な整備、また既存事業の促進についても、こちらのほうに追記をさせていただいております。

続きまして、12ページ目でございます。左側、気候変動などを考慮した臨海部の強靱化の在り方答申を踏まえまして、脆弱性評価の実施ですとか、その脆弱性評価に基づく共同防護の考え方を取り入れた取組についての追記を行っております。また、サイバーセキュリティ対策についても、港湾で利用されるシステムに必要なセキュリティ対策の着実な実施についてもこちらで追記をさせていただいております。

続いて13ページをお願いいたします。ここから第V章、港湾の開発、利用及び保全に際して特に考慮する基本的な事項になります。左側ですけれども、冒頭、目次の変更で説明した全国規模での港湾の連携について、大規模災害を想定した地域ブロックを越えるような港湾相互間の連携についての記載をさせていただきます。

続いて右側ですけれども、脱炭素化の促進について、港湾及び臨海部の産業の競争力強化にも貢献する旨の追記をさせていただきます。

続きまして14ページでございます。こちら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で示されております、港湾運営会社による物流脱炭素化などの新規事業分野への展開や、あと集貨にも資する海外港湾事業への運営参画といった内容についても追記をさせていただいております。

次、お願いします。以上、細かくなりましたけれども、基本方針の文案の変更の内容でございます。15ページ目でございますが、こちらが基本方針の変更のスケジュールになります。基本方針の変更ですけれども、本日の審議会の審議を経まして、その後、30日間パブリックコメントの手続を行いたいと考えております。その後、順次法令に基づく関係行政機関との協議、また港湾管理者への意見照会を行いまして、3月の港湾分科会で再度答申に向けた御審議を賜り、年度末に告示を行いたいと考えております。

16ページ目以降の参考資料に関しては、今回の基本方針の追記・修正箇所に関するもので参考資料になりますので、説明は割愛させていただきます。

基本方針の変更に関する説明は以上になります。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容につきまして、欠席の竹林委員より御意見を預かっておりますので、質疑の前に紹介させていただきます。

基本方針の変更について、おおむね適当であるが、下記のとおり意見するという形で意見をいただいております。

公共インフラ特定利用港湾整備の関係では、取組について賛成である。ただし、港湾の現場が困らないような制度となるように対応をお願いしたい。

2番目、今回資料3-1の11ページにおいて、CNPの認証に関して修正がされているが、効力が発揮されるよう、欧州に認められる形で進めることが重要である。

そういう意見をいただいております。まず、この意見に関して、事務局から御回答をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 まず、公共インフラの整備に関してですけれども、先ほども質疑ございましたとおり、まず民生利用を主とした円滑な利用環境の確保に向けまして、引き続き港湾管理者、また関係する方々の御意見を伺いながら、丁寧に調整をしてみたいというふうに考えてございます。

そして、CNPの認証制度に関してですけれども、こちらについて産業港湾課のほうから回答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。

CNPの認証制度に関しましては、港湾におけるカーボンニュートラルの取組につきましては、国ごとに置かれているエネルギーの供給を含む環境が異なっております。すなわちスタートラインが大きく異なっておりますので、船舶のような世界共通の進捗目標という形ではなくて、各国ごとにしっかりと目標を定めて取組を進めていくことになっております。

そのような中で、今回記載しておりますCNP認証につきましては、港湾の脱炭素化に向けた努力、これを評価する形で仕組みを設けまして、これにより我が国の各主体が行うカーボンニュートラルの取組を促進することを目的としております。

ただ、御指摘のように、この認証を取得した主体が、国内外の荷主、船社、あるいは投資家等からその努力を認められ評価されるということが必要だと認識しておりますので、この認証制度が欧州を含めた海外に認められる制度となるよう、まず国際的な協力の枠組み、例えば国際航路協会、あるいは国際荷役調整協会、こういった枠組みを活用しまして、認知度の向上に努めてまいりたい、そのように考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、引き続き御意見等をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【理事】 今回の基本方針へのいろいろな修正、私自身、委員代理として「新しい国際コンテナ戦略港湾のあり方検討委員会」に参加させていただきました。また、防災部会にも参加させていただき、気候変動を考慮した臨海部の強靱化に関する検討にも参加させていただきました。その際に発言させていただいた事項、またそのときの審議結果事項についてしっかり書き込んでいただいていると思ひております。

私からは、その発言事項、審議結果事項の本基本方針への反映の観点から、意見を申し述べさせていただきます。資料では9ページになります。第Ⅱ章の「港湾の配置、機能及び」というところの「国際基幹航路等の戦略的強化」ということで、具体的な施策を盛り込んでいただいております。その赤字で書かれてあるところは、新しいコンテナ戦略港湾政策の検討委員会の中間報告で書かれているものがほぼ入っていますが、少し誤解を招くようなところもあるかと思ひまして、3点意見を申し述べさせていただきます。

1点目は、「内航フェリー・RORO航路や鉄道を活用した集貨の促進」とございますが、ここで言われていることは分かりますが、集貨もだし、配送もだと思ひます。配送には、集貨と配送があります。それで思ったのは、新しいコンテナ戦略港湾政策の中間とりまとめの中では、内航フェリー・RORO、それから鉄道の多様な輸送モードの活用というふうに書かれてあったと思ひます。ここで「集貨の促進」と書かれているのは、言わんとされるところは分かりますが、委員会では多様な輸送モードの活用ということであれば、集めてくる際も、また倉庫から配送する際も、その両方を含めることができると思ひます。陸路での輸送のこと、内陸水運での輸送のことなど、そういったことも含めることができると思ひます。少し広い意味で、多様な輸送モードの活用というような文言のほうがいいのではないかなと思ひました。

2点目は、「新たな貨物需要創出や多様な物流ニーズへの対応のため、流通加工・再混載等の」とございます。そこで、新しいコンテナ戦略港湾政策の中間とりまとめの中では、ここに「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備えた」と書かれております。簡潔に言うために、国際コンテナトランシップ貨物にも対応したというところをあえて省かれたのかと思ひますが、今後の国際コンテナ戦略港湾政策の大きな柱として、国際トランシップ貨物にも対応できるかが一つ大きなポイントでもあるのかと思ひております。国際トランシップ貨物にも対応したという言葉を入れていただいたほうが、よりその検討委員会での審議結果を反映していただけるのではないかと思ひました。それが2

点目です。

3点目は、コンテナターミナルの脱炭素化という箇所です。新しいコンテナ戦略港湾の中間とりまとめの中では、「荷役機械のF C化等のコンテナターミナルの脱炭素化」と書かれています。燃料電池、水素と酸素を化学反応させて電気を発電する装置、こういった荷役機械でF C化に取り組むということも中間とりまとめに記載されていますので、そういった例示もあったほうが、より明確に言わんとしているところが伝わるのではないかなと思いました。

以上3点、細かいところではございますが、せっかく新しいコンテナ戦略港湾の中でいろいろ議論されてきたものをうまく反映していただいているので、さらに明確になるように、修正していただいたほうがいいのではないかと、という意見でございます。

以上でございます。

【分科会長】 事務局からお答えされますか。

【港湾計画審査官】 国際コンテナ戦略港湾政策に関する話なので、また担当課とも調整をさせていただきますけれども、まず港湾経済課からお願いいたします。

【港湾経済課長】 御質問ありがとうございます。

今、委員から御指摘いただきました点に関しましては、我々としてもできるだけこの中間とりまとめ、そして今後出る最終とりまとめに忠実な文言を反映すべく、取りまとめ課と調整させていただきたいと考えております。

【分科会長】 よろしいですか。それでは、そのほかにいかがですか。

【委員】 御説明ありがとうございます。かなり大部なものなので、取りまとめていただいて誠にありがとうございます。

ちょっと1点、意見というか確認も含めてということになるかもしれないんですけども、今回第I章のコンテナターミナルにおける生産性向上、労働環境改善のためのA Iターミナルの実現というようなお話があったかと思います。今回、労働環境改善のためというのが入れ込まれているわけですが、その中身を見させていただきますと、コンテナターミナル周辺での渋滞も深刻化しているというようなことで、従前から報道等でもしばしば指摘されているところかなと思います。

その2つ目のポツのところ、港湾労働者の安全性の向上ということが主たる目的として御指摘いただいているんですけども、近時、船員の労働の労働時間の長期化、ないしは貨物運送事業者の労働時間の長時間化はいわゆる荷役時の待機などが問題になっていて、

コンテナターミナル全体のオペレーションの改善によって、それをある程度改善していただけのかなと思っているところなんです、こちらの②のところ、主に港湾労働者の安全性の向上というのが内容とされていて、他の労働者、すなわち貨物運送事業者の労働者であったり、船員などの労働者の安全性というのも少し盛り込んでいただいてもよかったですかなとちょっと感じたところではございます。

もちろん港湾のちょっと外側にいるというような意味もあるのかもしれないんですが、その労働環境改善のためというような書きぶりが、港湾労働者の労働環境改善だけではなく、他の労働者の労働環境の改善のためというようなところも含めてもよいのかなと思っただ次第です。すみません。よろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 この取組に関して、担当課、また港湾経済課になるんですけども、他の労働者も含めた労働環境の改善といったことが読めるような形で調整ということで、また相談をさせていただきながら、文案を検討したいと思います。

【分科会長】 では、次をお願いします。いかがですか。

【委員】 ありがとうございます。御説明ありがとうございました。

細かい点で恐縮ですが、11枚目のスライドの左に「CNP認証」という言葉があります。このCNPはカーボン・ニュートラル・ポートを表していると思いますが、それが分かるように書かれるとよいのではないかと思います。

というのも、その右側に、例えばBCPであればビジネス・コンティニュイティ・プランであることが分かるようになっておりますし、8枚目のスライドの左で、多くの方はDXが何か分かっていると思いますが、DXはデジタル・トランスフォーメーション、GXはグリーン・トランスフォーメーションと書いてありますので、CNPがカーボン・ニュートラル・ポートであるということが分かるように書かれるとよいのではないかと思います。

また、ここでCNPと使っていますので、13枚目のスライドの右側の欄の中央あたりにカーボン・ニュートラル・ポートと片仮名でフルで書かれてありますが、CNPに統一されたほうがよいのではないかと。あるいは、(CNP)と書くとかですね。統一されるとよいのではないかと思います。

あともう一点、防災分科会のほうでも申し上げたのですが、10枚目のスライドの左に赤字で追加されている「災害時のリダンダンシー確保にも資する」という用語がありますが、このリダンダンシーというのは、国土交通省の用語説明では二重に経路を確保して、一方が駄目ならもう一方が使えるようにという意味で使われているようですが、英語では無駄な

とか冗長とか、そういうイメージがあります。ですので、もし国際的にこの文脈でリダンダンシーという言葉が使われていないようでしたら、こういう用語を使うのはやめられたほうがよいのではないかと思います。これは個人的な考え方ですので、御検討いただければ幸いです。よろしく願いいたします。

【分科会長】 答えられますか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。すみません。CNPに関しては全く御指摘のとおりでございますので、CNPとは何ぞやという話をまず最初に書いた上で、その後、CNPという単語を使うことと、あと片仮名で表記されているところも修正をさせていただきたいと思います。

また、リダンダンシーに替わるような適切な言葉についても、少し検討させていただきたいと思います。ありがとうございました。

【委員】 ありがとうございます。主に観光というところの部分ですけれども、にぎわいという言葉が、特に港のクルーズや観光のところで出ていますが、国土交通省がこのにぎわいという言葉を提示することによって、地方部でも都市部でも大きな港でも小さな港でも一律ににぎわいを打ち出して、皆が一律ににぎわう、あるいはクルーズ対応するような方針を策定しようとし、計画をするようになっているのではないかなと思い、ここにちょっと疑問を感じていますので、コメントをさせていただきたいと思います。

港には、にぎわいのある港というのあれば、落ち着くとか癒やされるとか、そこにいるだけで居心地がいいというような港もあると思います。ただ、にぎわいという言葉を出すことによって、皆が一律に同じ方向に向こうとしているということに本当に疑問がありまして、産業として例えば物流という意味では、恐らくシステムを統一化させて効率性を追求するということが大切だと思いますが、観光という地域活性化というか、地域の魅力を創造とか創出するという意味では、独自性とか個性、オリジナリティというところが地域の魅力になります。それが住む人の居心地のよさでもあり、人を引きつける重要な要素でもあります。重要な観光資源にもなってきます。

この一つで統一性、その一方でオリジナリティというか独創性というか、その相反する内容を同時に達成する必要があると感じています。ですから、特に、にぎわいという言葉を出されると、本当に皆がこぞって同じ方向を向いてしまいますので、こういった言葉を伝えるときに、あるいは現場でこの方針とか計画を打ち出す際には、港によっていろいろあってもいいというようなことも同時に伝えていただけるといいかなと考えます。よろしくお

願います。

【港湾計画審査官】 にぎわいの創出に関してですけれども、クルーズに関係する施策としてここでは記載されているものを御覧になっての意見だと思いたしますが、まさしく地域それぞれ個性のある地域づくりでございまして、オリジナリティというのはにぎわいだけではなくて様々な要素があると思います。それぞれのその地域の特色を生かせるような形の空間形成みたいな話で表現できるように、今既に表現できている基本方針になっている可能性もありますけれども、すみません、その点でもう一度見直しをさせていただきたいと思いたします。ありがとうございます。

【分科会長】 じゃあ、引き続いて委員、願います。

【委員】 1点質問です。今のクルーズに関係するんですけれども、ちょっとよく分からないのは、オーバーツーリズムの話が入っています。これはクルーズ船に限らない問題ですよ。インバウンドに伴うオーバーツーリズムですから、各地で起きている。ここで、何でそのクルーズ船のところにオーバーツーリズムというのが強調されているのか。何か意図があるのか、あるいはオーバーツーリズムの中で、クルーズ船客の挙措が特に問題が多いという認識の上でやられているのか、その辺をちょっとお伺いします。

【分科会長】 御質問ですので、願います。

【港湾計画審査官】 クルーズを担当しております産業港湾課から、回答願いたいと思います。

【産業港湾課長】 御質問いただきましてありがとうございます。港湾の基本方針ということもあって、観光の中でもクルーズについて記載されていますが、我々としましては、ご指摘いただいたように、クルーズ船のお客さんが特にオーバーツーリズムを引き起こしているという認識はしておりません。ただ、大型のクルーズ船が来ますと一度にたくさんのお客さんが来られるということはあるので、そこはしっかり考えていく必要があるということで、こうした記載をしているということでございます。

【委員】 特段目に余るということでもないんですね。

【産業港湾課長】 はい。そういう意図ではありません。

【委員】 たしかにクルーズ船客が大挙して上陸して買物に行くという傾向がありますよね。そういう意味のことを踏まえて書いているということで、特段の意図はないわけですね。はい、分かりました。

【分科会長】 はい、委員。

【委員】 ありがとうございます。基本方針の全体的な方向としては、私としては特に大きな問題ないと思うんですが、1点だけコメントさせてください。13ページ目でしょうか。今回、地域ブロックごとというのに加えて、「又は全国規模の」という「又は」も気になるんですが、そのために特に災害発生後において全国が重要だという書きぶりになっているのが気になりました。別に災害発生後に限定されない。だって、災害に関して言うなら、災害前であっても事前対策として、広域で港間で協力し合うというようなことが全国規模で行われてもしかるべきのような気がしますし、また、これもほかのところにも出てきているCNPだったりDX化なんていう対策は、ブロック別に考えるというよりは、港間でいいものは共有して全国規模で相互に連携し合うべきもののような気がしますので、何か特出し的に災害後だけが全国規模だって書かれている点も気になるし、「又は」といって、何か僕は「及び」なんじゃないか、両方やらなきゃいけないということなんじゃないかという気がしますので、ここ、どういう意図で全国規模と書かれたのか少し戸惑いがありますので、コメントいただければと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 すみません。追加した内容に関して災害対応の話でございましたので、まずは海岸・防災課からお願いいたします。

【海岸・防災課長】 御指摘ありがとうございます。こちらで記載した意図としては、もちろん委員おっしゃるとおり、通常時も全国的な連携というのはもちろん大事なんですけども、特に大規模発生時においてはということで書かせていただいたということです。その記載ぶりについては、今後少し検討したいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【港湾計画審査官】 すみません。タイトルの「又は」に関しては、また表現適正化を検討させていただきます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。じゃあ、委員、お願いします。

【委員】 すみません。1点だけ確認させていただきたいんですが、災害のことに続けてですけども、「気候変動に起因する外力強大化への対応」、外力強大化と言うんですかね。ここはマットのとおりなのでそれでもいいんですが、その下のところの脆弱性評価に基づく云々と書いてあるところの下に、「嵩上等を行う協働防護の考え方を前提とした」とわざわざ断り書きが書いてあって、「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」とあるんですが、見方を変えたら、ここで港湾機能の維持に必要な港湾計画等の策定・

変更は、協働防護の考え方を前提にするんですか。この協働防護の考え方というのはどういうものを言われているんでしょうか。ちょっとそこを教えてもらえるとありがたいですが。

【港湾計画審査官】 海岸・防災課のほうからお願いいたします。

【海岸・防災課長】 御指摘ありがとうございます。協働防護の考え方、今こちらの文面にも書かせていただいているとおり、港湾の中のいわゆる護岸を持っている臨海部の人たちというのが多様な方々がいるということで、公共の場合もあれば民間の方の場合もあるということで、そういった多様な関係者が、それぞれに自分勝手に護岸のかさ上げだとかをやっても、高潮なんかのときにそのうち1か所が低いと全体が被災してしまう、浸水してしまうというようなことがあるので、関係者が整合を取れた計画をつくって協働で防護していくということで、協働防護という言葉を使わせていただいているということでございます。関係者が連携をして取組を進めていくという趣旨を盛り込んだものでございます。

【委員】 分かりました。じゃあ、これは結局気候変動に対応した、例えば高潮とかの水準の向上というのに関しての整備について、そろえてやりましょうということをおっしゃっている。そういうことですね。

【海岸・防災課長】 さようでございます。

【委員】 ちょっとそこまで僕は分かりにくかったので、気候変動を前提として外力が変わってくると。そこに対応づけて、どういうようにそろえてやりますかということを書いているんだということが、もう関係者の方がお分かりになるならいいんですが、その辺、少し修正案を考えていただいたら、より分かりやすくなるんじゃないかなと思いました。

【海岸・防災課長】 少し表現は工夫させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 じゃあ、よろしくをお願いします。

【委員】 セキュリティ対策について記載がありますが、基本的な考え方として、サイバー攻撃等に対して円滑な事業環境の確保を図るという案に対して、8ページの一番最後に、情報システムにおけるサイバーセキュリティ対策、11ページ目の真ん中より上段のところに、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と記載があります。これはこの後の資料にも出ていましたけれども、昨年4月の名古屋港を踏まえて加えられていると思います。

サイバー攻撃によって港が止まるということが実際に発生しますと、港湾機能が停止する期間は別にしまして、震災とか浸水とかの影響で港が止まるのと同じくらいのレベルで

影響があると思いますので今回入れていただいたのは大変ありがたいと思います。

参考資料の28、29ページの資料の取りまとめのところに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と、コンテナターミナルの運用に必要なセキュリティ対策と記載がありますが、先ほどの案のほうに出ているのはシステムのことしか出ていないように思えます。取りまとめのほうにはターミナルの運用という項目が入っているのであれば、これもうまく盛り込んだほうがいいのではないかなと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。セキュリティ対策の関係でございますので、港湾経済課から回答をお願いいたします。

【港湾経済課長】 御質問ありがとうございます。確かに、これらサイバーセキュリティの記載が今回新たに入れられたというのは、参考資料にも添付してございますとおり、昨年名古屋港のサイバー攻撃を念頭に置いて入れたものでございます。

まさに今、委員がおっしゃられましたとおり、この29ページにつけてあるところでは、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、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というような形で書いてございます。

一方で、この12ページの左下のところのサイバーセキュリティ対策というのは、港湾で利用されるというような形でより広い書きぶりになっています。これはなぜかと申しますと、当初名古屋港の場合はコンテナターミナルのターミナルオペレーションシステムが侵害を受けたということで、ターミナルオペレーションシステムを中心に検討していたのですが、今回のこの基本方針においては、港湾関係の方々に広くセキュリティ対策を呼びかける必要があるという観点から、より広く読めるほうがいいのではないのかという判断で、「港湾で」という形で書かせていただいたと御理解いただきたいと思います。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか。じゃあ、そのほか。出尽くしましたでしょうか。よろしいですか。

出尽くしたようですが、委員も言われているCNPを欧州に認められる形でというのはなかなか難しいですけれども、今並行していろいろ委員会のほうでも検討されていると思いますが、日本独自に一人でやっているというのはなかなかやはり厳しいですよね。何か国際的な仲間というのか、やはりそのアライアンスをきちんとつくっていくというのか、それはもう今御検討だろうと思いますけれども、戦略的に進めていきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、事務局におかれましては、本日の審議内容を踏まえて、引き続き必要な検討と手続の対応をお願いいたします。また、NSSの企画官、御説明と審議への対応ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。報告事項、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につきまして、御報告させていただきます。

資料1ページでございますが、前回御報告いたしました10月30日の分科会以降の主な動機として表にまとめてございます。それぞれにつきまして、次ページ以降で詳しく御説明をしたいと思います。

まず、2ページでございます。港湾分科会の環境部会、洋上風力促進小委員会についてでございます。11月以降ですが、3回開催してございます。全て経済産業省の総合資源エネルギー調査会洋上風力促進ワーキンググループとの合同会議という形で開催をしてございます。主な議題といたしましては、一般海域の公募に係ること、あるいはその促進区域の指定ガイドラインの改定に向けたこと、それから今後のEEZ展開に向けた論点ということで議論をしてございます。今後も引き続きまして、洋上風力発電の導入促進に向けて開催をしたいと思いますと考えてございます。

続きまして3ページでございます。こちら、港湾区域内のプロジェクトの状況でございます。石狩湾新港における洋上風力発電でございますけれども、今年の1月1日から運転開始をいたしました。秋田港、能代港のプロジェクトに続きまして2番目ということになります。事業会社はグリーンパワー石狩でございます。8メガワット機を14基ということで、合計約11万キロワットを着床式で整備をしてございます。写真にございますように、ジャケット式の基礎を採用しているということが特徴的でございます。

続きまして4ページ以降でございますが、今度は一般海域の状況でございます。4ページがいわゆる2回目の公募でありまして、第2ラウンドの事業者選定の状況でございます。昨年の12月に第2ラウンドの事業者、4海域公募していたうちの3海域につきまして選定結果を公表いたしました。

図にありますとおり、左上の秋田県男鹿市、潟上市及び秋田市沖、こちらにつきましてはJERAを代表とするコンソーシアム、15メガワット機を21基という計画でございます。左下、長崎県西海市江島沖、こちらにつきましては住友商事を代表とするコンソーシア

ム、15メガワット機を28基という計画でございます。右下、新潟県村上市及び胎内市沖、こちらは三井物産を代表とするコンソーシアムでありまして、18メガワット機を38基という計画でございます。残ります秋田県八峰町及び能代市沖につきましては、現在も審査評価中でありまして、3月の公表予定でございます。

5ページでございます。同じく一般海域でございますが、続きます、いわゆる第3ラウンドの事業者候補を開始してございます。今年の1月19日に開始をしたものでございまして、図の中で赤い枠で囲っております青森県沖日本海（南側）、それから山形県遊佐町沖、こちらの2海域につきまして事業者公募を開始したところでございます。両方合わせますと約1.1ギガワットの予定でございます。

スケジュールを次の6ページに書いてございます。1月に公募を開始いたしまして、約半年後、7月頃に公募を締切りいたします。7月19日に予定してございます。それからさらに半年後、事業者選定結果を公表ということで、今年の年末には事業者が決定する、こういった予定で進めてございます。

最後、7ページでございます。こちらは現在の促進区域などの海域の整備の状況でございます。左側の図にございまして、東北地方の日本海側、北海道日本海側を中心として、海域着実に増えてきてございます。右の表の1番上のところ、促進区域①から⑩まででございます。こちらにつきまして、既に事業者が選定されている、もしくは事業者公募中ということになってございます。それから、協議会が設置されている有望区域につきましても着実に増えてきているということで、今後も事業者の予見可能性を高めるという観点でこういった公表をしつつ、海域を増やしていきたいと考えてございます。

報告は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容につきまして、御質問等、御発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいですか。

【理事】 。基地港湾の在り方、浮体式についての検討を国交省港湾局では去年からスタートしていたと思います。経産省のほうの動きを少し見ながらというところで、今、中断していると理解をしています。今後の港湾局が主体となつての基地港湾の今後の振興方策とか、浮体式の基地港湾としての取組とか、そういったところについての取組状況について教えていただけたらと思います。

【海洋・環境課長】 御質問ありがとうございます。経済産業省と共同で設置しております官民協議会の下で、洋上風力の産業検討会というものを設定してございます。こちらにつ

きましては、何回か検討してございますけれども、特に事業者からのヒアリングなどを広く実施しているところでございます。その結果を踏まえまして、今後、その国内産業をどう育てていくかという観点で、できるだけ近いうちに取りまとめをしたいと考えてございます。

これと連動する形で、私どもの港湾、特にその基地港湾の考え方、浮体式を導入していくに当たって、どういうスペック、どういうことが必要かというようなことについても検討していきたいと思っております、こちら両方リンクする形で、今後、速やかに進めてまいりたいと考えてございます。

【分科会長】 そのほかいかがでしょうか。よろしいですかね。ございませんか。

それでは、御発言がございませんようですので、以上で本日の議事は終了いたしました。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、長時間にわたりまして御審議賜り、ありがとうございます。

次回、第92回の港湾分科会ですけれども、3月開催を予定しております。

また、本日会場で御出席の皆様におかれましては、会議資料の郵送を御希望の場合には、机の上に郵送票を置いておりますので、御記入をお願いいたします。

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 —