令和7年6月30日
交通政策審議会
第96回港湾分科会
資料1

港湾法等の一部を改正する法律（令和7年法律第25号）の概要

令和7年6月30日

国土交通省港湾局

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

●港湾法等の一部を改正する法律（令和7年法律第25号）

国土交通省

背景・必要性

1．令和６年能登半島地震で明らかになった課題

○港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、**港湾の緊急物資等の輸送拠点**としての**機能を速やか、かつ確実に確保**するための体制構築が不可欠。

2．気候変動に伴う海水面上昇

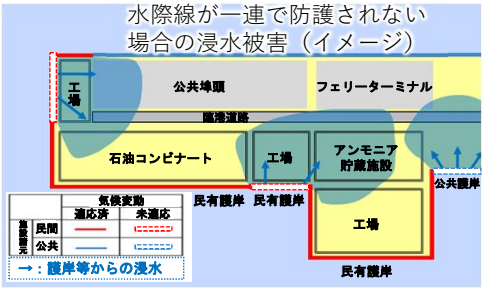
○**気候変動に伴う海水面上昇**が予測される中、多様な主体が立地し、水際線に面するという港湾の特性上、官民の関係者の**協働による備え**が不可欠。

3．港湾管理者の技術職員不足

○**港湾インフラの老朽化・陳腐化が進む**中、中小港湾管理者においては、**技術職員不足が深刻化**。地域を支える港湾インフラの機能確保に係る**工事の実施が困難**となっており、必要に応じて**サポートする仕組み**が必要。

4．洋上風力発電の導入促進に向けた課題

○**洋上風力発電の導入が進む**中、洋上風車の設置・維持管理に必要となる**基地港湾の利用スケジュールがさらに過密**になることが予見。2050年カーボンニュートラルの達成に向けた**洋上風力発電の導入目標を確実に達成**するため、**基地港湾の一時利用の調整を円滑に行うための仕組み**等が必要。



改正概要

1．緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等

○災害時やむを得ない場合、**港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）の創設**

○緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する民有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用することができる**協定制度の創設**

○倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼす恐れのある**民間の港湾施設**（荷さばき施設等）**に対する港湾管理者による勧告制度の拡充**

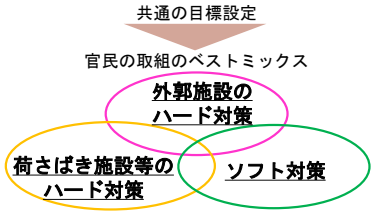
○災害時における国から**港湾管理者に対する**支援船舶の入港需要等の必要な**情報の提供**　等

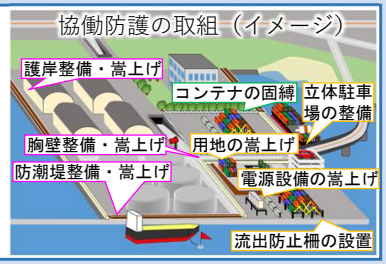
2．気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）

○気候変動に伴う海水面の上昇から港湾の保全を図るための護岸の嵩上げ等といった、官民協働の取組を促進するための**協働防護計画制度の創設**

○港湾管理者・立地企業等からなる同計画の作成・実施に関する**協働防護協議会の設置**

○協働防護計画に基づく取組を促進するための**協定制度の創設**　等





3．公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

○港湾管理者の要請に基づく、**国による**高度な技術等を要する**港湾工事の代行制度の創設**　<予算>

○国が港湾工事を行う場合において、港湾管理者と協議の上で、工事に必要な権限を代行する措置の創設

4．洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

○基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための**協議会制度の創設**　等

※３．４．に関し、北海道港湾工事法・沖振法にも適用するための所要の改正を併せて行う。

１.緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等
－港湾を拠点とした海上ネットワークを活用した支援活動－

国土交通省

背景・必要性

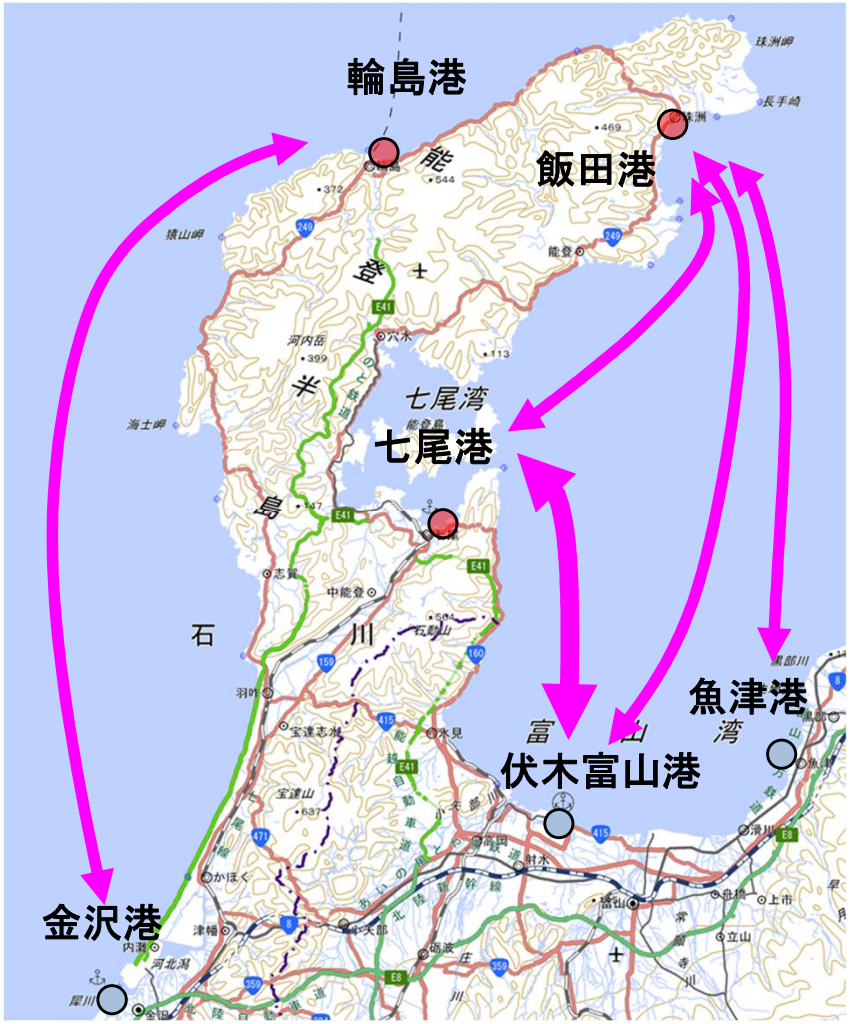
○令和6年能登半島地震では、1月3日以降、海上保安庁巡視船、国土交通省所属船舶、自衛隊船舶、民間船舶による飲料水、食料、おむつ、発動発電機、仮設住宅資材、復旧資材等の緊急物資輸送等が行われた。

○陸路の寸断が深刻な中で、海上輸送の重要性が再認識された。

フェリー粟国（日本財団）
（1月10日）＠輪島港

巡視船のと
（1月7日）＠七尾港

●船舶による緊急物資輸送における
被災地と支援側港湾の往復経路



1.緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等
－能登半島地震の被害状況－

国土交通省

背景・必要性

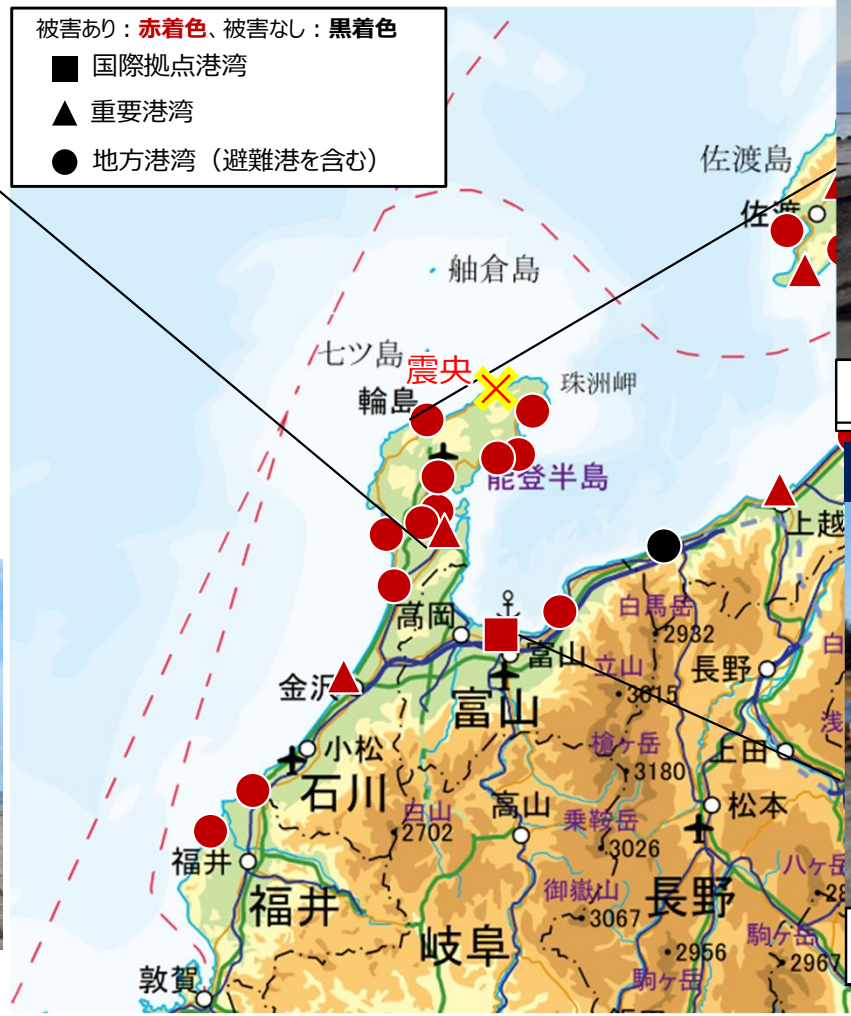
○地震動、液状化等により、港湾施設にも被害が発生し、岸壁自体は健全であっても、岸壁背後の用地や臨港道路の損傷等により、岸壁までの車両進入ルートが寸断され、緊急物資輸送に支障が生じた。

○陸路の寸断等もあり、資機材の不足、ヤードの不足が復旧作業の大きな支障となった。

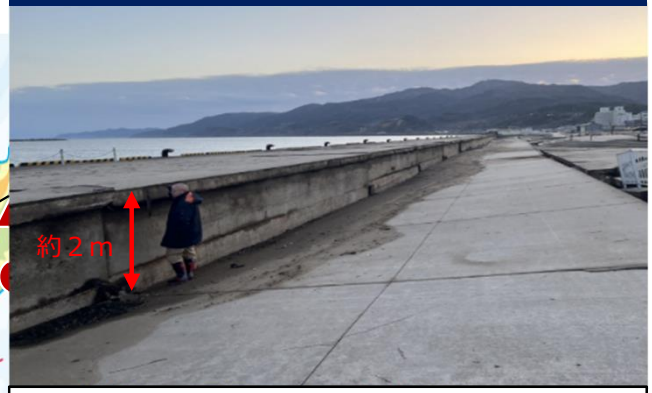
七尾港（港湾管理者：石川県）

ふ頭用地の液状化

岸壁まで車両が進入できず、
人力での非効率な緊急物資輸送
（七尾港）



輪島港（港湾管理者：石川県）



岸壁背後の用地の沈下

伏木富山港（港湾管理者：富山県）

臨港道路の亀裂

1.緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等
－令和６年能登半島地震等で明らかになった課題への対応－

国土交通省

背景・必要性

〇令和6年能登半島地震では、港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築が不可欠。

岸壁背後の被災状況

岸壁背後の**用地の沈下、液状化が発生**、発災直後、**資材不足が深刻**であり、迅速な応急復旧ができず、支援活動の障害に。

改正事項

災害時に、現場周辺の**石材等を応急復旧に活用**することで、迅速な応急復旧を可能に。
（港湾法第55条の3応急公用負担措置の拡充）

能登半島地震事例

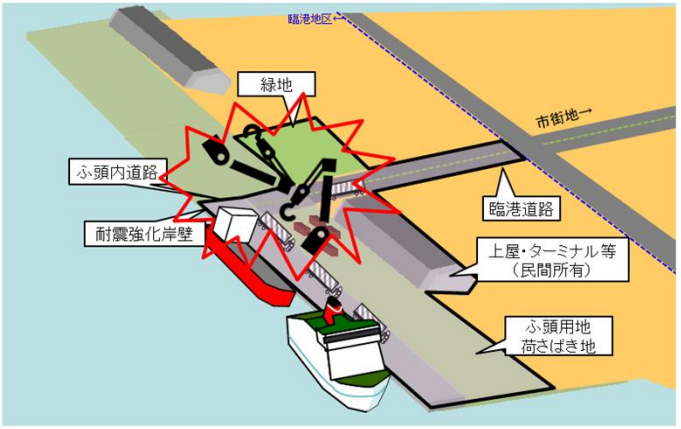
復旧資機材・物資等の仮置き場が不足し、空きスペースのあった**民間のテント倉庫を活用**。
災害時において、公共の港湾施設のみでは、災害時の緊急物資等輸送拠点としての機能を十分に果たせない場合がある。

改正事項

港湾管理者

民有施設所有者　等

災害応急対策の拠点としての機能の確保に資する**民有港湾施設の所有者等との協定締結により、災害時における民間リソースの活用を可能に。**

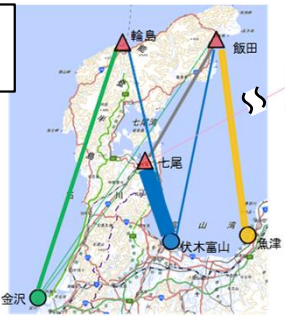


非常災害によりクレーン等が倒壊した場合、耐震強化岸壁に接続する道路を閉塞してしまうなど、**緊急輸送の実施に支障を及ぼすおそれ**がある。

改正事項

倒壊した場合に**緊急輸送の確保等に支障を与える恐れのある港湾施設への勧告を可能**に。
（特定技術基準対象施設に係る勧告の適用拡大）

港湾間の支援船の動き
（線の太さは往来隻数を表す）



凡例
△：主に受援側の役割を担った港湾
〇：主に支援側の役割を担った港湾

支援船舶は、能登半島地域近傍の港湾で補給等を行い、被災地の港湾との間を往復したが、支援側港湾の港湾管理者は**情報が不十分で負担が発生**。

改正事項

国が、港湾管理者に対して、**支援船舶の寄港需要等必要な情報を提供**。港湾管理者は、国による管理を要請するための検討材料に。（港湾法第55条の3の3関係）

2.気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）
ー港湾（堤外地）における高潮・高波による被災事例ー

国土交通省

背景・必要性

○港湾は、その機能の特性上、水際線に面しており、気候変動に伴う高潮・高波等の激甚化が懸念される中、浸水、施設の損壊、貨物の流出により港湾機能に支障が生じるリスクが高まっている。

○広島港（H11年台風18号）

民有護岸の被災・浸水状況

○広島港（H16年台風18号）

民有護岸の被災

出典：「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策検討委員会」（第１回資料）（広島県HPより引用）

○神戸港（H30年台風21号）

コンテナの倒壊・漂流

コンテナ貨物の炎上

出典：大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会資料

⇒神戸港では最大４日間船舶航行を制限

出典：大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会，国土交通省近畿地方整備 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/information/takasiotaisaku.html　資料-4，平成30年9月19日，15

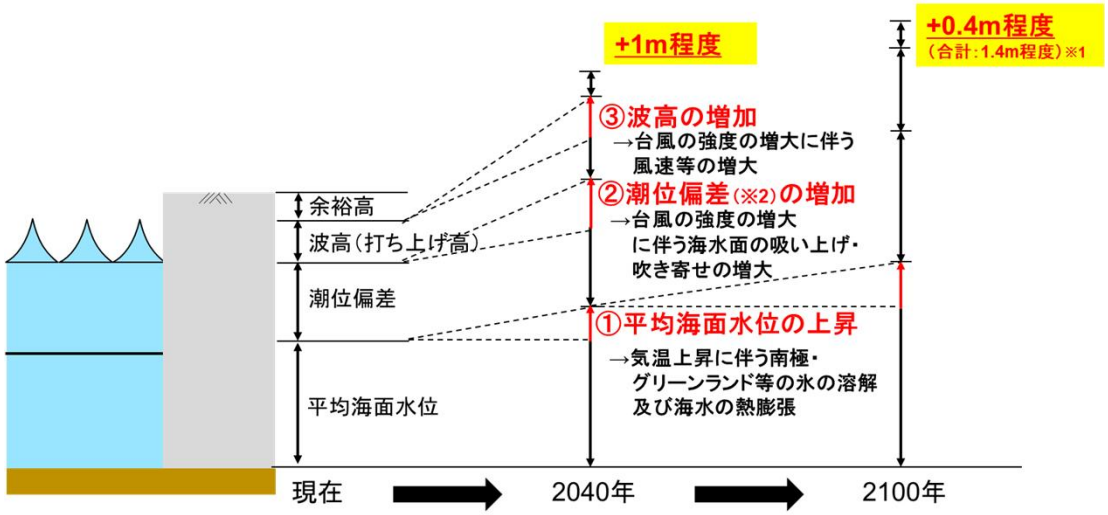
2.気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）
－平均海面水位・潮位偏差・波高の将来変化－

国土交通省

背景・必要性

○気候変動に伴う海水面上昇が予測される中、多様な主体が立地し、水際線に面するという港湾の特性に鑑みれば、官民の関係者の協働による浸水被害への備えが不可欠。

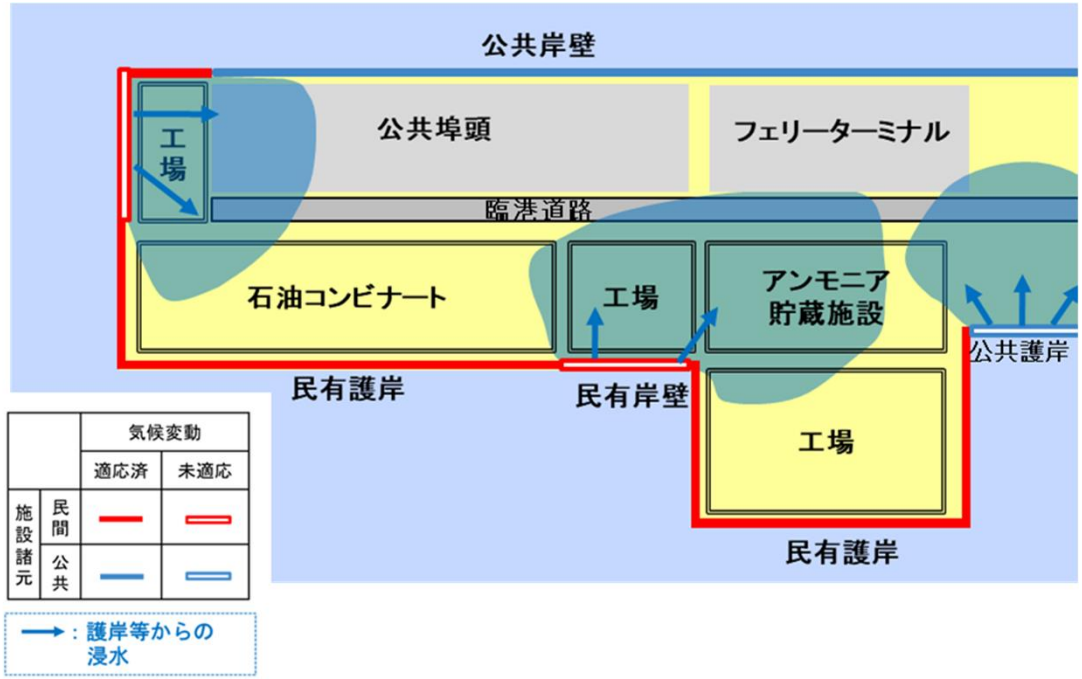
平均海面水位・潮位偏差・波高の将来変化



※1　東京港海岸の防潮堤における、モデル台風により推計した潮位偏差・波高に対する必要嵩上げ高さのうち、最大値の1.4mを例示（出典：東京港海岸保全施設整備計画（令和5年3月東京都港湾局））

※2　実際に観測された潮位と天文潮位（満潮・干潮のように、月や太陽の起潮力によって起こる潮位）との差。

水際線を一連で防護する取組が進まなかった場合に想定される浸水被害のイメージ



2.気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）
ー協働防護計画・協定制度の創設ー

国土交通省

背景・必要性

○多様な主体が立地する港湾において、気候変動による災害から港湾機能を確保するには、官民の協働により、水際線を一連で防護するなどの取り組みを、計画的に進める必要がある。

改正事項

【港湾計画】
気候変動に起因する港湾区域の水面上昇等に対応するための港湾施設の高さ及び機能の最適化に関する事項を記載

適合

港湾法の基本方針

協働防護協議会
（港湾管理者、民間事業者等で構成）

合意形成

実施に関する計画

【協働防護計画】

計画に定める事項

- ●協働防護区域
- ●基本的な方針
- ●目標
- ●事業及び実施主体
- ●達成状況の評価
- ●計画期間　等

計画に係る支援・特例措置

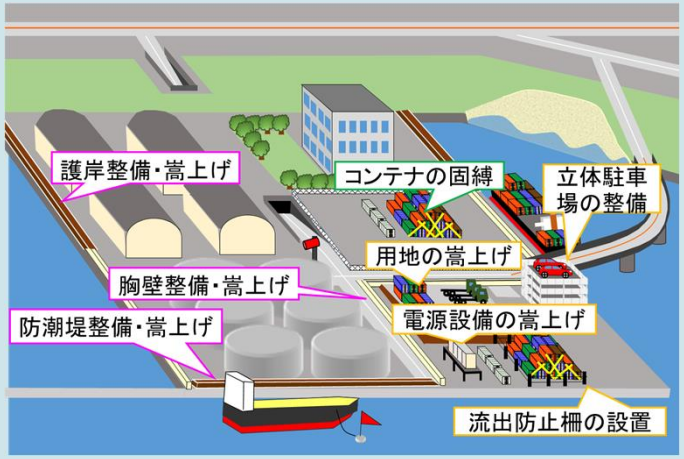
【制度改正】
- ●協働防護計画に記載された事業に係る工事等の許可特例
- ●関係者の協働による防護水準確保の取り組みを促進するための協定制度の創設

【予算措置】
- ●港湾管理者の協働防護計画の策定に対する支援

【税制特例措置】
- ●民間所有護岸等に対する税制優遇措置（固定資産税）

想定される主な取組

- ●防潮堤・護岸・胸壁等の整備・嵩上げ
- ●流出防止柵の設置 ●立体駐車場の整備
- ●用地、電源設備の嵩上げ
- ●コンテナの固縛などのソフト対策



【協働防護協定】

協働防護計画に定められた事業の実施主体は承継効付きの協定を締結可能

協定に定める事項

- ●目的となる施設
- ●施設の整備又は管理に関する事項
- ●有効期間
- ●違反した場合の措置

3.公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

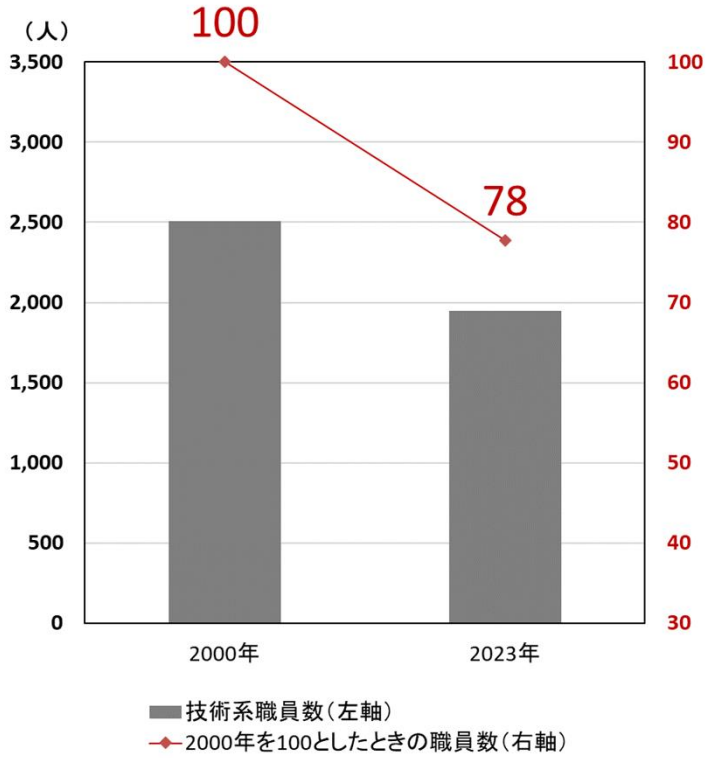
背景・必要性

○一部の港湾管理者においては、港湾に精通した技術職員の不足に伴う技術力の低下が深刻。

○加えて、港湾インフラの老朽化・陳腐化が進んでおり、地域を支える港湾インフラの更新工事等の実施が困難となっている。そのため、必要に応じてサポートする仕組みが必要。

港湾管理者の技術職員が約20年で**2割以上減少**。

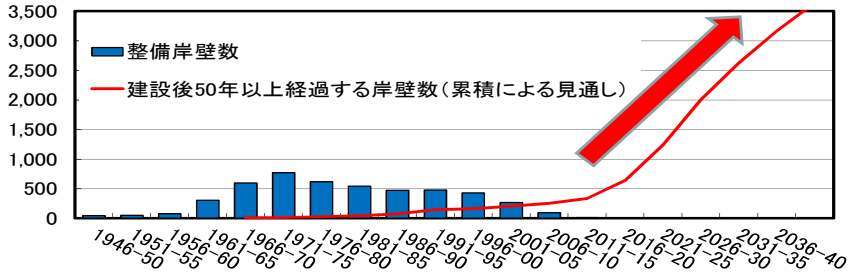
（港湾管理者の技術職員数の推移）



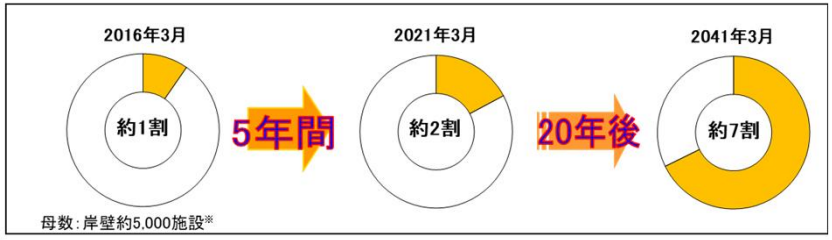
※166港湾管理者のうち、2000年の技術職員数が把握できている107管理者について整理

高度経済成長期に集中的に整備された港湾施設の**老朽化が進行**しており、高度な技術力等を要する更新工事が必要に。

（各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移）



（供用後50年以上経過する岸壁の割合）



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数（水深4.5m以深）：国土交通省港湾局調べ

3.公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等
ー港湾管理者の要請に基づく国土交通大臣による工事の代行ー

国土交通省

改正事項

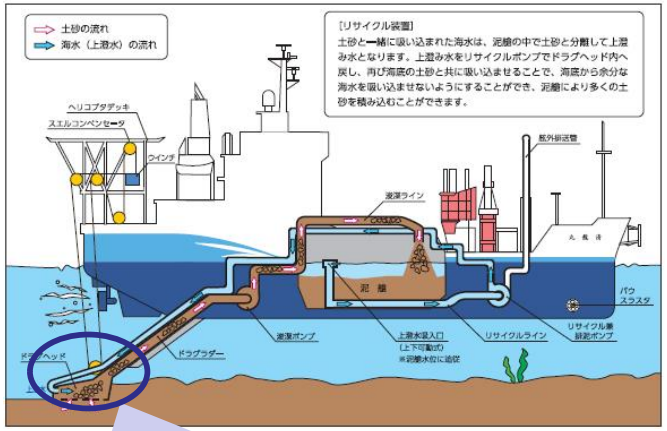
港湾管理者の要請に基づく、高度な技術等を要する港湾工事の国土交通大臣による代行制度を創設

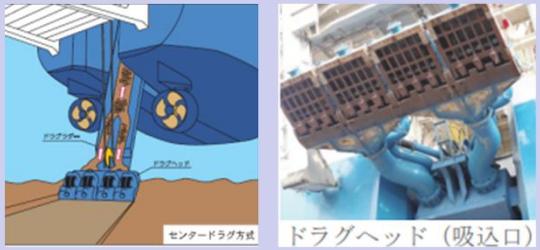
※あわせて、港湾管理者と協議の上、工事に必要な管理権限を代行する措置を創設。直轄工事についても同様に措置し、北海道港湾工事法・沖振法にも所要の改正を併せて行う。

北海道港湾工事法：北海道開発のためにする港湾工事に関する法律（昭和26年法律第73号）
沖振法　　：沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）

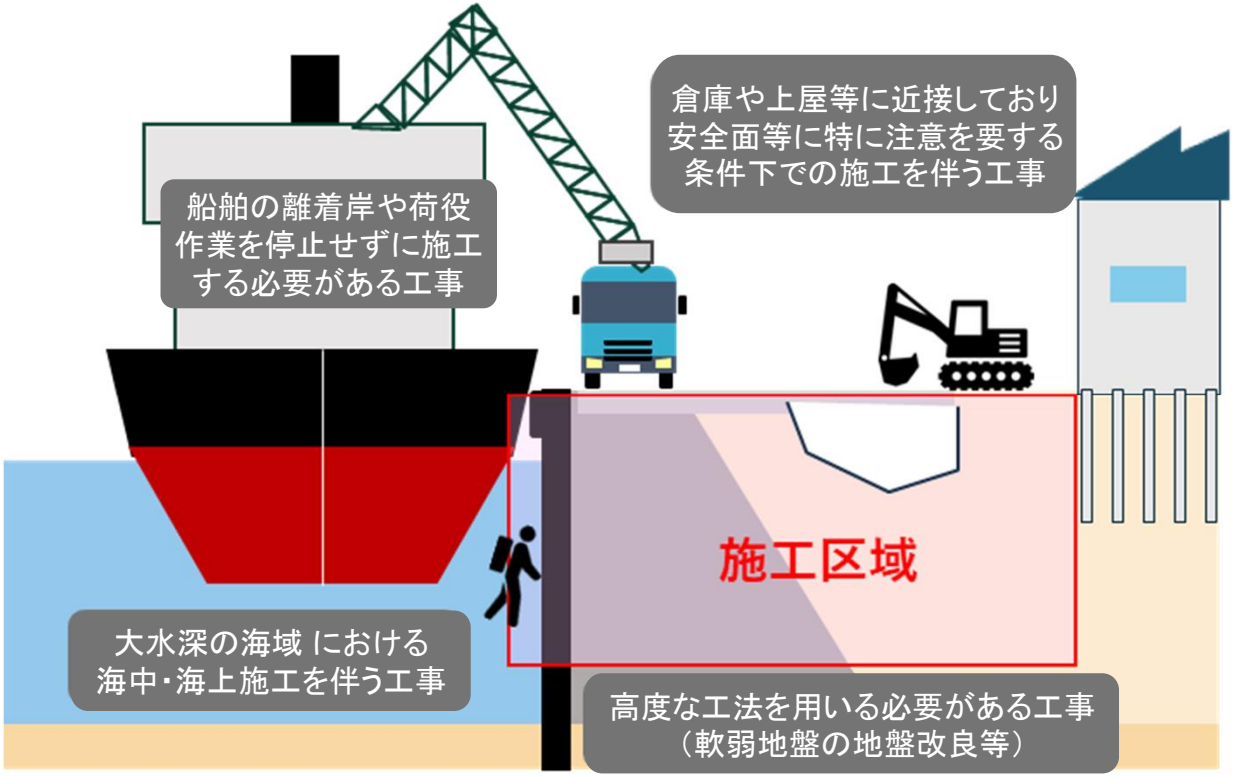
◆想定される高度な技術等を要する工事のイメージ

○ドラグサクション船による底堀り（海底面の均し）





ドラグヘッド（吸込口）で土砂を吸込む
※ドラグは「引きずる」の意



4.洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

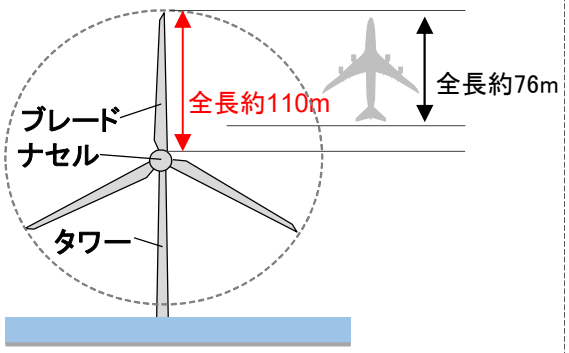
背景（基地港湾制度の概要）

○洋上風車は、100m以上の長さ、1000トン弱の重さの重厚長大な資機材から構成されている。

○これら資機材の輸送には、一般的な港湾施設と比べて地盤強度10倍以上、広さ5倍程度の特別な埠頭が必要となるが、このような特殊な埠頭を全国に配置することは極めて非効率であるため、その役割を担う港湾を基地港湾として国土交通大臣が指定し、その基地港湾内の埠頭を発電事業者に貸し付けることができる仕組みとしている。

○この点、通常の港湾施設の貸付期間は1～2年であるところ、風車の発電期間は長期に及ぶことから、基地港湾内の埠頭については、最大30年間の貸付けが可能となっており、また、複数の発電事業者が埠頭を借り受けられるよう、一の発電事業者が独占的に利用できる期間を「貸付契約」により限定している。

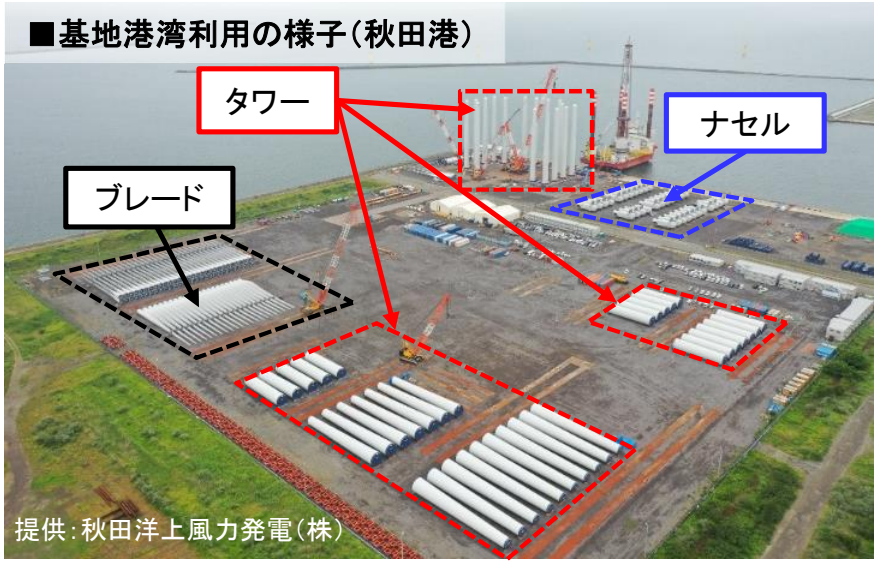
■ 洋上風車の規模



※ﾌﾞﾚｰﾄﾞ重量：約60トン
※ｼﾞｬﾝﾎﾞｼﾞｪｯﾄ機はB747-8
※洋上風車は、現在国内案件での使用が見込まれる最大級の規模

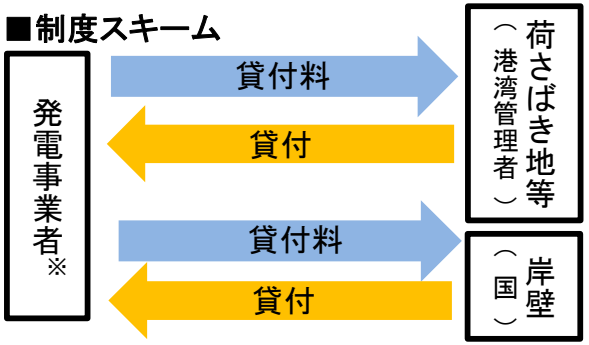
	洋上風車の規模感（12～15MW級）
全長	ﾌﾞﾚｰﾄﾞ：約110m ﾀﾜｰ：約120m
重量	ﾅｾﾙ：約650トン ﾀﾜｰ：約950トン

■基地港湾利用の様子（秋田港）



■基地港湾の位置図（令和6年10月時点：計7港）

■制度スキーム



※複数事業者が取扱埠頭を利用する場合は、出力量に応じ貸付料を按分する。

■基地港湾の特徴

○ 一般的な港湾施設と比べて、係留施設の地盤強度が強く※1、埠頭用地の面積が大きい※2。

※1：コンテナ貨物の輸送に係る外国貿易船が係留する岸壁の耐荷重3t/m²に対し、洋上風車の設置等に必要な物資等の輸送に係る船舶が係留する岸壁に求められる耐荷重は35t/m²

※2：（例）秋田港
基地港湾指定前：貨物船の貨物仮置き場として埠頭用地3ha程度
基地港湾指定後：洋上風車の資機材の仮置き場等として15ha程度を確保

4.洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

背景・必要性

○第6次エネルギー基本計画において、「洋上風力発電は再生可能エネルギー主力電源化の切り札」とされ※、洋上風力発電の導入が進捗。今後、更なる案件の増加に伴い基地港湾の混雑が予見される中、運転開始後の洋上風車の大規模修繕を速やかに行えるよう、広域的な基地港湾の利用調整を行う仕組みが必要。

※　第7次エネルギー基本計画（R7.2.18閣議決定）においても同様の位置付け

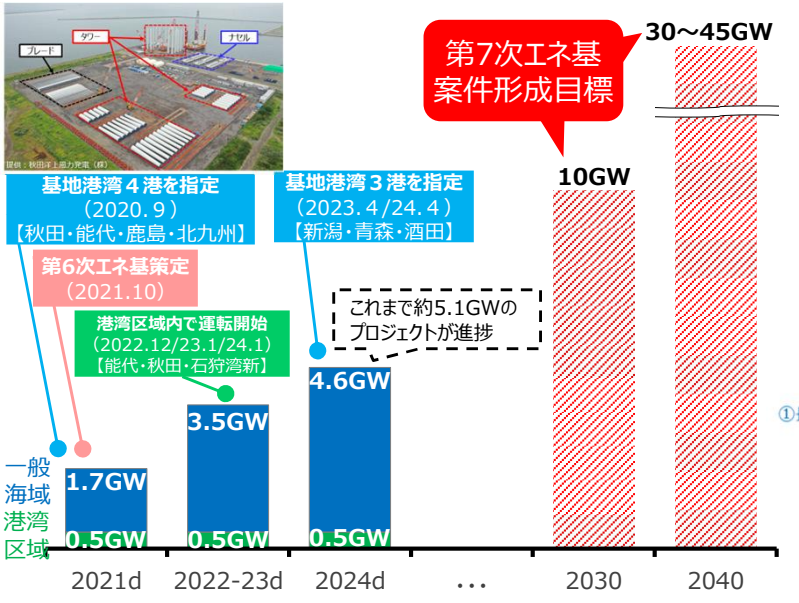
改正事項

○発電事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が基地港湾の一時的な利用に関する調整を行うための協議会を設置する制度を創設。

○港湾区域における洋上風力発電の公募占用計画において、「洋上風車の設置・維持管理に関し一体的に利用する港湾」を追加。

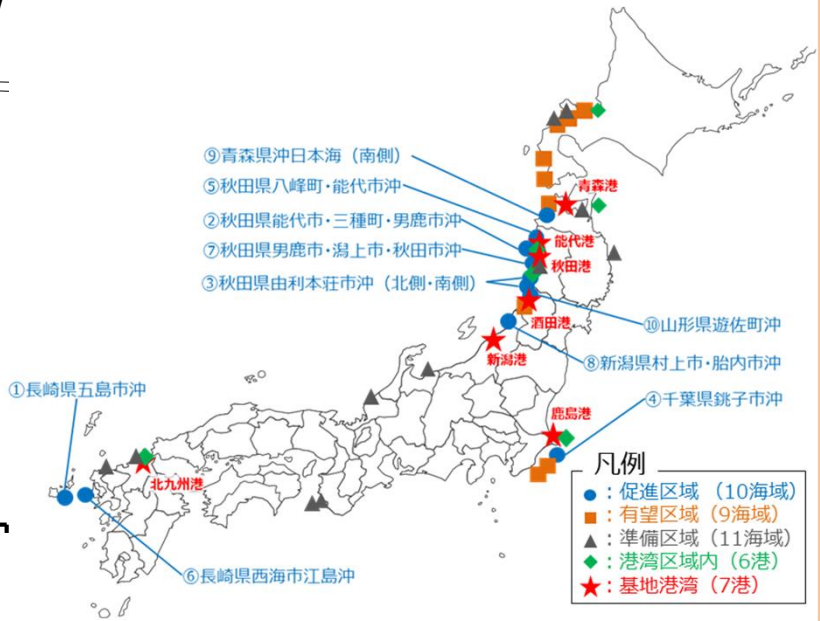
○北海道港湾工事法及び沖振法に基づく直轄工事によって生じた港湾施設について、基地港湾・上記制度の対象に加える。

「第7次エネルギー基本計画」（2025.2）の目標達成に向けた案件形成状況



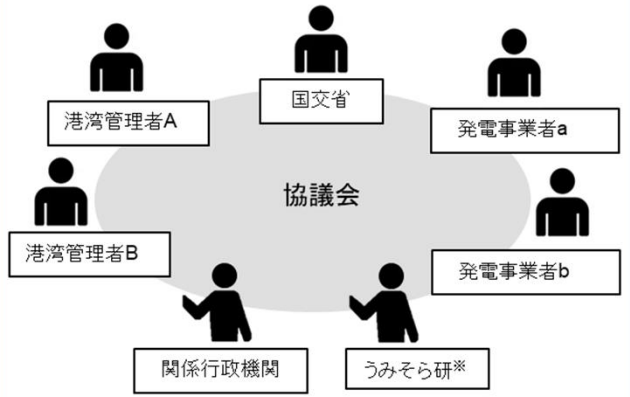
※一般海域は促進区域指定されたもの、港湾区域は稼働中または工事中の案件をそれぞれ計上。
案件形成目標は再エネ特措法に基づく認定量ベース、導入目標は稼働量ベース。

洋上風力発電に係る促進区域等の位置図（2025.2）



利用調整協議会の効果

・関係者が一堂に会し、円滑な調整を実現



※　うみそら研：（国立研究開発法人）海上・港湾・航空技術研究所