

令和 7 年 6 月 3 0 日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第 3 号館） 8 階特別会議室（WEB併用）

交通政策審議会第 9 6 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96回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和7年6月30日（月）

開会 15時00分 閉会 17時00分

2. 開催場所

国土交通省（中央合同庁舎第3号館）8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
石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
伊藤 聡子	事業創造大学院大学 客員教授
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科 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
齊藤 由里恵	中京大学経済学部 准教授
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
南 健悟	慶應義塾大学法学部 教授
本巢 芽美	名古屋大学大学院環境学研究科 特任准教授
山田 忠史	京都大学経営管理大学院 教授 (大学院工学研究科 教授 併任)
吉田 晃朗	トヨタ自動車 (株) 物流管理部長

<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 港湾法等の改正について（報告）
- ② 「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）
- ③ 令和七年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）
- ④ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について（報告）
- ⑤ カーボンニュートラルレポートの形成について（報告）

交通政策審議会第96回港湾分科会

令和7年6月30日

【総務課長】 定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会第96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港湾局総務課長でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、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。委員の皆様方には、お忙しい中、また、大変暑い中、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

今回の審議会から、伊藤聡子委員、加藤雅徳委員、そして本巢芽美委員が新たに就任をされました。この場をお借りしまして就任に御快諾いただきましたことを御礼申し上げたいと思いますし、これから御指導、御鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

さて、通常国会が閉じましたけれども、この国会におきまして改正港湾法が成立いたしました。4月16日でございます。詳細につきまして、本日、御報告申し上げたいと思っておりますが、中身としましては、やはり1年半前に起きました能登半島地震、この教訓をしっかり活かして、この審議会でも防災部会で方向性を出していただきましたので、それらを法律の形にしたいということ等々が内容でございました。

この港湾法改正を受けまして、我々の行政のバイブルになります基本方針、これにつきましてもしっかりと書き換えていく必要があるということで、今日、御審議賜ることとしてございます。そういった内容でございますけれども、本日、限られた時間ではございますけれども、活発な御審議、御議論をお願い申し上げまして、今後の方向づけをしていただければと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 次に、新たに港湾分科会委員に御就任をいただきました3名の委員につきまして御紹介をいたします。先ほど局長から触れてもらったところでありますけれども、まず、事業創造大学院大学客員教授の伊藤聡子委員でございます。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

続きまして、名古屋大学大学院特任准教授の本巢芽美委員です。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

また、本日、欠席されておりますが、日本船主協会常勤副会長、土屋恵嗣委員が退任され、日本船主協会常勤副会長、加藤雅徳委員に御就任をいただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

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されておりますが、久保委員に代わって専門的な御意見をいただくため、同協会理事の久米秀俊様に御出席をいただいております。

【理事】 よろしくお願いいたします。

【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 17 名中、現時点で 15 名に御出席を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いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。円滑な議事の進行に御協力をお願いいたします。なお、カメラでの撮影は、ここまでとさせていただきます。

以降の進行ですけれども、分科会長にお願いいたします。それでは、分科会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 先ほど局長のほうからお話がありましたように、今日は改正港湾法と、それから、基本方針、非常に重要な案件の議論になるかと思います。暑い中ではございますが、暑さに負けないできちんと言うべきことは言っていただいて、よりよい内容に変わっていくように御提言いただければと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議事のほうに入っていきたいと思います。本日はよろしくお願いいたします。

【分科会長】 本日は審議事項が 2 件と報告事項が 3 件の予定でございまして、まず初めに、港湾法の改正について事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 港湾法等の一部を改正する法律につきまして、私から御説明をさせていただきます。この港湾法の改正でございますけれども、本年 4 月 16 日に成立いたしまして、23 日に公布がされたところでございます。後ほど御審議をいただきます基本方針の変更の中身の前提になるものでございますので、私から簡単に御説明をさせていただければと思います。今御覧になっている資料に沿って御説明をさせていただきます。

まず、この法律の改正でございますけれども、大きく 4 点、改正事項がございます。一番

上の背景・必要性というところに記載してございますけれども、まず一番重要なところとして、令和6年1月の能登半島地震の課題を踏まえた緊急の対応というところでございます。2番目に気候変動に伴う海面上昇に対応して、最近、高潮等の被害の甚大化が既に現象としては起きております。この対応ということで、私ども協働防護と呼んでおりますけれども、そうした概念を、この法律の中に位置づけたというものでございます。

3番目ですけれども、これはほかのインフラの分野でも同じではございますけれども、港湾管理者においても、技術職員が特に不足をしているという中で、国がサポートをする仕組み、これを設けようというのがこの3点目でございます。4点目ですけれども、以上3点については、災害対応という部分が大きくございますけれども、4点目は若干毛色が異なっているところですが、洋上風力発電の部材の積み出しの基地となる港湾、私どもは基地港湾と呼んでおりますけれども、この基地港湾の利用が今後ますます混雑してくるという中で、利用調整のような仕組みを設けたいというのが、この4点目の改正になります。

早速ですけれども、1点目から、改正事項について御説明をさせていただきますので、次のページにお進みをいただければと思います。まず1点目の能登半島地震の対応でございます。今、写真でお示しをしておりますとおり、特に能登半島地震、陸路の寸断があったということで、緊急物資の輸送が陸路だけではなく、海上輸送ルートも活用されたというところが大きなポイントでありまして、海上輸送の重要性が再認識をされたというところでございます。

次のページを御覧ください。他方、海上輸送ルートの確保に当たっては、港湾側でもやはり一部課題が出てまいりました。例えば、こちらの写真に見ていただけますとおり、例えば右上の輪島港においては、耐震強化岸壁があつて岸壁自体は無事だったんだけど、背後地が沈下をしてしまって、緊急物資輸送の一気通貫の輸送が最初のうちはできずに、応急で復旧する必要が生じたというところでございます。そうしたようなところで、平常時に陸路などが生きていれば、緊急物資、応急復旧の部材を陸路で運ぶということになるのですけれども、こうしたような状況の中で、資機材の不足、ヤードの不足というのが、この復旧作業の大きな支障になった。こちらが、課題として挙がっております。

実際にこのときの現場では、港湾管理者が近くで駐車場を持っておられて、そうしたところの資機材を活用させていただいた。それで応急復旧が比較的スムーズに進んだという偶然的要因がございまして、今後の大災害に備えては、こうしたところをあらかじめ制度の中にインボルブしておかないといけないということで、4ページ目を御覧いただけれ

ばと思います。今私が申し上げた点が一番左のところになってございまして、改正事項としましては、現場周辺の資材を応急復旧に活用することで、迅速な応急復旧を可能にするといったような改正を行っております。

真ん中でございますけれども、そのほかに復旧の資機材ですとか、物資の仮置き場が不足していたと。あらかじめ民間事業者、例えば倉庫事業者等と協定を結んでおくことで、実際に災害が起きたときの復旧をより迅速に行うことを可能とするような制度を入れてはどうかというところで、2つ目の改正事項としております。

一番右側でございますけれども、これは実際には起こっていなかったのですが、例えば大きな災害で、大きな荷役機械、例えばガントリークレーン等が倒壊をしてしまった場合、緊急物資の輸送路をふさいでしまうおそれがあります。このように耐震性に問題があるときには、あらかじめ港湾管理者が、事業者に対して勧告をしておけるような、そういったような制度を設けてございます。

最後に、一番下のところになりますけれども、今回の、能登半島地震の際に、私ども受入れ側の被災地側の港湾については、国が管理を代行するというような制度を活用していただいて、国が管理を代行することによって、どういった船がいつ来るのかといったような情報をタイムリーに把握して管理をするということが可能になりました。他方、我々支援側の港湾というふうに言っておりますけれども、こういった支援物資について、例えば金沢港、あるいは魚津港ですとか、そのようなところで、ワンタッチして能登半島に持っていくような、支援側の港湾についても、こうした制度を具体的に活用することが可能であることを、法律上、より明確化するように位置づけたというのが4点目の改正事項になります。

次に、5ページ目になります。大きく2点目の改正事項になります。協働防護というふうに私ども呼んでおりますけれども、こちらに記載のとおり、台風等による高潮の被害もかなり甚大化をしているということで、神戸港では、コンテナ貨物の炎上といったような大きな災害になってしまったというところがあります。

次の6ページになります。高潮等の海面上昇に備えるために、東京都の計画を踏まえた試算ですが、2040年で1メートル程度、護岸のかさ上げが必要といった試算もございます中で、被害に備えるためには、誰か1人の人がやってもなかなか意味がないということで、公有の護岸だけではなくて、コンビナートですとか工場ですとか、様々な主体が一致して、みんなで取り組まないと、こうした被害は防げないということで、次の7ページ目になります。要は、この協働防護ということで、官民一体となって、一緒に取り組むことによ

って、こうした被害を防いでいく。しかも、いつ誰が、いつまでに何をするのかということ
をそれぞれできる範囲で決めていこうという仕組みを今回の法改正で作っております。

まずは、こちらに実施に関する計画ということで、協働防護計画というのを定めまして、
その上で様々なインセンティブ、予算措置、税制などの、特例を設けて、取組を促していこ
うといったような支援措置も併せて講じてございます。例えば、護岸のかさ上げのようなハ
ードだけではなくて、右側にありますけれども、コンテナの固縛といったようなソフト対策
も併せて行うといったような仕組みを今回設けさせていただきました。こちらが協働防護
の説明になります。

8 ページ目になります。これが3つ目の改正でございまして、港湾の技術系の職員が大幅
に減少しているという中で、中には、技術系職員ゼロ人というような小さな市町村もたくさ
んございます。

こうした中で老朽化がどんどんと進んでいくということで、次の9 ページ目になります。
例えば、港湾管理者の要請に基づいて高度な技術、さすがに全ての港湾を対象あるいは工事
を対象にしてしまうというのは、なかなか国も限られた人員の中でやっておりますので、港
湾管理者からの要請に基づいて高度な技術を要するような港湾工事を、国が代行できるよ
うな規定を今回の法改正で設けさせていただきました。

最後に、4 点目の改正事項になります。10 ページ目になります。洋上風力発電の導入促
進に向けた課題への対応というところで、基地港湾については、右側の日本地図になります
けれども、現在全国で7 港が指定をされております。真ん中にありますように、特別な地耐
力、スペックを持った港、もちろん大きな洋上風車を扱えるような港というふうになってご
ざいます。

最後のページ、11 ページ目をお願いいたします。この基地港湾について、現在7 港なの
ですけれども、今回の国会でEEZにおける洋上風力に関する法律も成立しまして、洋上風
力発電が広がっていく中で、基地港湾の利用についても立て込んでくることが想定されて
おります。その中であらかじめ、利用調整協議会という、国がリーダーシップをとって調整
をする仕組みを作りまして、短期的な利用というものを可能にしていくような仕組みを作
ったものでございます。

以上でございます。

【分科会長】 御説明、ありがとうございました。

それでは、御質問等いただけますか。いかがでしょう。よろしくお願いします。

【委員】 御説明、ありがとうございます。1点だけ確認させていただければと思います。緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保に関する点で、港湾管理者と民有施設所有者等との協定の締結によって、災害時における民間リソースを活用するという点で非常に重要な改正なのかなと思うのですが、協定というのは災害が発生することを見越して事前に協定を締結されるのか、それとも災害が発生した後に緊急的に協定を締結されるのかというのを、少し細かい点ですけれども、お伺いできればと思います。

【総務課長】 ありがとうございます。御指摘のとおり、災害の発生前にあらかじめ民間事業者等と協定を結ぶものでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほか、いかがでしょうか。お願いします。委員。

【委員】 1点、確認させてください。改正概要の3の公共岸壁等の適切な技能確保のための工事代執行の件なのですけれども、国が必要な権限を代行するということなのですが、どの程度まで代行するのか。金額等を含めて決められていると思うのですが想定範囲内の代執行の決まりを教えてくださいできればと思います。

【総務課長】 本年度につきましては、1件、能登半島地域における事案を想定してございます。事業費については、まだ詳細は固まっていないです。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。こういうことが進んでいくと、結構、何でも国にみたいなのが来てしまいますので、改正時にどのような想定があるのかなというのを聞いておきたいと思った次第です。港湾管理に関しましては、非常に大事で、護岸の耐震性も高めましょうということになっていたのですけれども、結局、そこにつながるルートのところは液状化してしまったということがありますので、様々な対応が必要なのだと思います。

できるだけある程度のフォーカスしていただいて、重要港湾に関してはもちろん技術系職員がまだいращやるような都道府県なのではしょうけれども、しっかり協議していただいて、1つの県で1つ、できるだけ耐震を護岸だけでなく、奥のバックヤードのほうにまでしっかり張り巡らせたところを準備しておく。そこからの道路をどう開通していくかということを経路局と丁寧に協議をしておかれると、今回、港湾の被害、道路の被害も出ていたけれども、これからいろいろな災害が想定される中で、港湾がどれだけしっかりしているかということが迅速な災害復旧の肝になると思いますので、しっかり予算も取っていただいて、補強等もよろしく願いできたらと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【総務課長】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほか、いかがでしょうか。お願いいたします。委員。

【委員】 御説明、ありがとうございました。先ほど委員から、災害が起きる前に協定を締結するというお話がありましたが、災害が起きた後でも協定を締結する必要が生じることがあるかと思います。その場合はどのように、災害後に新たに協定を締結することが可能なものか教えていただけますでしょうか。

【総務課長】 災害後のものも含めまして、今も既に民間の事業者さんと、あとそれぞれの港湾管理者さん、自治体等と、協定というのは実行上、もちろんあり得るべきものですし、我々としてもそこを促していきたいなと思っております。

こちらの法律に位置づけておりますのは、協定制度を法律上、明文化するということもございますし、一定の場合でございますけれども、法的な、例えば倉庫事業者等と、事前に協定を結んでおいて、倉庫の持ち主、所有者がA事業者からB事業者に変わったといった場合に、法律上では承継効というふうに呼んでおりますけれども、協定が有効であることを今回法律上位置づけたというものでございまして、今委員がおっしゃるとおり、事前に結ぶものも、また、事後的に結んで、例えば食糧等の物資輸送を行うことも重要かと思しますので、周知はしていきたいと思います。

【委員】 ありがとうございました。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 では、私も質問します。

【分科会長】 はい。お願いします。

【委員】 協働防護計画について質問します。事前説明のときに、海岸線のうち約3割を民間が保有しているという話を伺いました。これは、かなり高い割合だという印象を持っています。今後、地球温暖化が進む中で、民間から協力を得るための仕組みとして、協議会を導入したのは分かるのですが、その一方でこれほど多くの海岸線を民間が保有しているのだとすると、共同防護を進めていく上で、なかなか資金的には難しい状況におちいる可能性も考えられます。港湾の中でも、例えば防波堤のような施設は、多くの場合国が整備することになっていますが、これは港湾を守る安全の観点から見ると、国が責任を持つべきだという考え方からそのように整理されているのだと理解しています。

同じように整理するのならば、地球温暖化によって生じる被害から港湾を守ることが目

的だとすると、国が責任を持つという考え方があり得るのではないかという気もします。今回、そうではなくて民間と協力をしながらやりましょうということになったことについては、どのように整理しているのか、お考えがあれば教えていただけないでしょうか。

【分科会長】 よろしいですか。

【企画調整官】 海岸・防災課でございます。御質問、ありがとうございます。おっしゃられたとおり、例えば名古屋港の高潮防波堤のような形で、高潮からの防護を目的としている施設も確かにございます。そういった観点で、委員がおっしゃられたとおり、どういうところを国がやるのか、どういうところを民間がやるのかというところは、これからも議論は続いていく部分かと思います。協働防護は、港ごと、ふ頭ごとで、民間も含めて議論していくことになっておりますので、そういった議論があれば、その観点も含めて検討していきたいと思っております。

【分科会長】 委員、よろしいですか。

【委員】 今後検討されるということだと理解しました。引き続き御検討をよろしくお願いいたします。

【分科会長】 よろしくをお願いします。

【委員】 御説明、ありがとうございました。公共岸壁等の工事代行に関して、内容については技術者が不足しているとか、港湾インフラが老朽化しているとか説明がありました。特に港湾インフラが老朽化しているというのは、国内のいろいろなインフラが同じような状況ですので、十分理解はしておりますが、国と地方が連携して、国がサポートしていくということですが、②のところの最後に記載されている、必要に応じてサポートする仕組みというのが分かるようで、いま一つピンと来ないところがあります。これは地方のほうから声出しがあったら対応するなのか、国のほうで主体的に選んでやっていくのでしょうか。現在ではインフラの老朽化に対して、DXとかAIを使って調べられるようになってはいますが、この辺の主体性のところを御確認いただければと思います。

【総務課長】 お答えいたします。この仕組みについては、あくまで港湾管理者のほうから、要請があった場合なのですけれども、その上で国が代行しないとできないようなものなのか、あるいは当該港湾管理者、先ほど委員からも御指摘がございましたけれども、港湾管理者の側で、十分に、対応できるような体制がある中で代行するというものではなくて、私ども国のほうで、必要性のところを審査するような仕組みにさせていただきたいと思っております。

【分科会長】 よろしいですかね。法律ができたところで、それをどういうふう to 実施するかというところについてもいろいろ御質問があったと思いますが、その辺についてはまだ幾つか課題もあるようでございますね。よろしく今後、進められるところで教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、次の議題に移っていききたいと思います。「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」でございますが、こちらについての御説明、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 計画課港湾計画審査官でございます。それでは、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御説明をいたします。

資料2-1の1ページを御覧ください。まず、港湾法に基づく基本方針についての説明ですが、これは港湾法第3条の2第1項の規定により、国土交通大臣が定めるものでございます。基本方針の役割は大きく5つあり、国の港湾行政や港湾計画などの港湾法に基づく各種計画の指針となるものです。

次に、基本方針に定める事項は、港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項など7つありまして、今回の変更では各事項に沿って内容を見直しています。

資料、2ページを御覧ください。基本方針は、昭和48年の港湾法改正での規定を受けまして、翌昭和49年に策定されました。以降、港湾の中長期ビジョンや港湾法の改正を受け、基本方針の内容を適宜見直し、直近では令和元年に「PORT 2030」を反映した抜本的な見直しが行われました。その後、令和2年、4年、6年には、港湾法の改正や審議会の答申を受けまして、基本方針の部分的な変更を行っておりまして、今般、令和7年4月に港湾法が改正された内容ですとか、交通政策審議会答申であります令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方の内容、第5次循環型社会形成推進基本計画の内容などについて、基本方針を変更するものでございます。

資料、3ページを御覧ください。基本方針の構成でございます。基本方針は、基本的な考え方及び第Ⅰ章から第Ⅴ章で構成されておりまして、第Ⅰ章は港湾の開発等の方向、第Ⅱ章は港湾の配置、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章は港湾相互間及び官民の連携、民間能力の活用についての内容をそれぞれ記載しております。

資料4ページを御覧ください。左側に基本方針に反映する事項と考え方を示しております。1つ目から4つ目に青字で示しました内容は、気候変動を考慮した臨海部の強靱化など今回変更する内容になっております。その他、法改正、また、政府の会議で示された内容な

どにつきましても、併せて変更してございます。これらの変更事項につきまして、右側のとおり、基本方針の該当箇所新たな内容を追加または既存の記述を更新し、取組や対策などを記載することとしてございます。後ほど資料２－２を用いて具体的な変更箇所と変更理由を御説明いたします。

資料、５ページを御覧ください。こちらは基本方針の変更スケジュール予定になっております。基本方針の変更は、本日６月３０日の港湾分科会での審議を受けまして、パブリックコメントの手続を開始いたします。併せて関係行政機関との協議、港湾管理者への意見照会を行いまして、９月の港湾分科会で再度答申に向けた御審議を賜りまして、変更の告示を行いたいと考えてございます。

以降、資料、６ページから１７ページは、今回の追記、修正箇所の内容に関する参考資料となっておりますが、説明は省略をさせていただきます。

それでは、もう一つの資料、資料２－２を御覧ください。こちらが今回の基本方針の変更内容の新旧対照表になっております。最初に３枚ほど目次をつけさせていただいております。追加、変更箇所は赤字で示しております。

それでは、新旧対照表の１ページを御覧ください。基本方針の冒頭の基本的な考え方ですが、今回の変更を機に内容の大幅な変更を伴わない範囲で文章量の圧縮をしております。併せまして、昨今の情勢ですとか、港湾法の改正等の内容について反映をしております。

それでは、具体的な内容について順に御説明をさせていただきます。まず、ページの上段部分におきまして、感染症の流行が終息したことなどを踏まえまして、記載内容の修正をしております。中段部分につきまして、国際物流に関する記載がございしますが、昨今の情勢を踏まえまして、記載内容の修正をしております。下段からは国内物流に関する記載がありますが、こちらにつきましては令和６年に出されました物流の革新に関する政府の中長期計画を踏まえまして、記載内容の修正を行っております。

資料の２ページを御覧ください。上段部分に人流の観点の記載がありますが、こちらでも感染症の流行が終息したことなど、昨今の情勢を踏まえた修正をしております。

資料の３ページを御覧ください。中段にあります防災や危機管理といった観点の記載につきましては、能登半島地震を踏まえまして内容を追記、修正しております。また、港湾法の改正を踏まえまして、気候変動に関する記載についても修正をしております。

資料の４ページを御覧ください。４ページからは第Ⅰ章になります。これ以降、右側の備考欄に表現の適正化という記載が多く出てまいりますが、この記載をしている部分につき

ましては、軽微な変更になりますので説明を省略させていただきます。

それでは、資料の５ページを御覧ください。こちらは物流に関する記載になりますけれども、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議論いただきました集貨等に関する取組内容について、文章中への反映をしております。続く６ページから８ページにつきましては、大きな変更はございません。

資料の９ページを御覧ください。災害に関する記載でございますけれども、能登半島地震を踏まえまして、離島、半島等の条件不利地域における海上ルートからの支援の重要性が再認識されたことや、支援ふ頭による海上支援ネットワークの形成を図る必要があるといった記載を追記しております。また、下段の黒丸の取組の部分につきまして、地域支援ふ頭、広域支援ふ頭等の連携による海上支援ネットワークの形成の取組を新たに記載しております。

１ページ飛ばしまして１１ページを御覧ください。下段になりますが、第五次循環型社会形成推進基本計画の記載内容を踏まえまして、タイトルを「循環経済への移行に向けた港湾を核とする物流システムの構築」という形で変更をしております。以降の記載につきまして、この基本計画の記載内容に沿った形で修正をしております。

１ページ飛ばしまして１３ページを御覧ください。黒丸の取組の部分につきまして、ＣＯＮＰＡＳの構築や導入が進んだことを踏まえまして、記載内容を修正しております。

続きまして１４ページを御覧ください。中段のＡＩターミナルの実現や技術開発の推進の記載がある部分につきまして、安全かつ良好な労働環境の確保のためには、情報通信技術や自動化技術の活用が必要という内容などを追記、修正をしております。

続きまして、下段になりますけれども、公共工事の品質確保の促進に関する法律が改正され、その中で情報通信技術の活用が明記されたことを踏まえまして、文章中にその記載を追記しております。また、港湾法の改正を踏まえまして、技術職員の確保が難しい港湾管理者については、支援の必要があると今回追記をしております。続く１５ページの取組の部分についても、同じ趣旨で修正をしております。

続きまして、１６ページを御覧ください。こちらからは第Ⅱ章になります。変更内容につきましては、５ページ目の内容と同様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議論いただいた内容について、次の１７ページにわたって反映をしております。続く１８ページから１９ページ目については、大きな変更はありません。

２０ページを御覧ください。下段から次のページにわたりまして、海洋再生可能エネルギ

一の利用や脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進の記載になっておりますけれども、この部分につきまして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の一部を改正する法律に基づきまして、法律名の修正を行うとともに、その対象に排他的経済水域（ＥＥＺ）を追加するという修正をしております。また、港湾法の改正に基づき、港湾利用の効率化についても今回追記をしております。

２１ページの下段を御覧ください。こちらは防災に関する記載ですけれども、能登半島地震を踏まえまして、広域支援ふ頭、地域支援ふ頭の配置ですとか、広域支援ふ頭等を国土交通大臣が指定するという内容を追記しております。また、取組内容といたしまして、２２ページから２３ページにかけまして、広域支援ふ頭、地域支援ふ頭等における施設の健全性確保の推進や地域の災害対応力の強化を新たに記載するとともに、港湾ＢＣＰの策定や訓練の記載につきまして、地方港湾も含めという形で今回追記をしております。

また、２３ページの中段におきまして、港湾法の改正を踏まえまして、協働防護の説明の記載についても修正をしております。

１ページ飛ばしまして２５ページを御覧ください。こちらはⅠ章の修正と同様になりますけれども、第五次循環型社会形成推進基本計画の記載内容を踏まえ、タイトル及び文章を修正しております。

１ページ飛ばしまして２７ページからが第Ⅴ章になりますけれども、修正内容は３０ページからになります。３０ページを御覧ください。中ほどのⅤ章の２の部分につきまして、今回の港湾法の改正において、基本方針で定める事項が官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項と改正されたことを踏まえまして、合わせた形で今回修正をしております。

１ページ飛ばしまして３２ページを御覧ください。上段の記載は、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の項目になりますが、港湾法の改正を踏まえまして利用調整協議会を国が設置するという記載を今回、追加をしております。

３３ページから３４ページを御覧ください。こちらは港湾法の改正を踏まえまして、協働防護について１項目、新設する部分となります。タイトルは「港湾における気候変動適応の推進」としてございまして、関係者の連携、協働による港湾の効果的な保全の推進や協働防護の推進、協働防護計画の作成、協働防護協定の締結といった内容について記載をしております。

以上、基本方針の変更に係る資料の御説明とさせていただきます。

【分科会長】 御説明、ありがとうございました。

先ほどの改正港湾法の話とも関連していると思いますので併せてここで御質問等いただければと思いますが、いかがでしょう。よろしくお願いします。委員。

【委員】 御説明、ありがとうございます。このたび広域支援ふ頭、地域支援ふ頭ということが新たに項目づけとして加えられたこと、まず敬意を表したいと思いますし、賛成いたします。ただ、少し理解が及んでいないところがありますので御説明をお願いしたいのですが、先ほどの御説明の中でも、耐震強化岸壁が被災をしてしまうことがあるというようなこと、御説明がありました。更に東日本のときなどは津波で大きな被害を受けてというようなことが、耐震強化岸壁でもありました。

また、能登のほうでも、耐震強化岸壁ではなかったかもしれませんが、地盤が隆起してしまって水深が確保できないといったようなことも起こりましたので、広域支援ふ頭であっても機能を失ってしまうことがあり得るということをどのように考慮されたのかということにつきまして御説明いただけますでしょうか。いざという時のためには、例えば地域支援ふ頭の中でも幾つかは広域支援ふ頭の役割を担えるような水準を確保しておくですとか、あるいは広域支援ふ頭自体をかなりの密度高く準備しておくといったようなこともあり得るかと思うのですが、いかがでしょうか。

【分科会長】 事務局、どうでしょう。

【企画調整官】 海岸・防災課でございます。御質問、ありがとうございます。広域支援ふ頭には、委員がおっしゃられたとおり、いろいろな機能がございまして、耐震強化岸壁や、背後につながる道路も含めて、耐震性を強化していく必要があると考えております。

その上で、委員のおっしゃるとおり、災害の際にどうなるか分からないというのは、そのとおりでございます。そういった場合に備え、例えば応急復旧がすぐできるように、今回、法改正もしたところでございますけれども、ハードが壊れた場合のことも想定し、その地域でどういった動きができるのかということにつきまして、港湾BCPの中で検討していただいて、最低限の機能が確保される、もしくは速やかに復旧するといった観点でのソフト的な取組、計画づくりもしっかり進めてまいりたいと思っております。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 委員、よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほか、いかがでしょう。お願いします。委員。

【委員】 ありがとうございます。13ページにICTを利用したサイバーポートによる港湾の電子化という記載があるのですが、昨今、新聞等でフェンタニルですか、横浜港を經由して実際は輸出されているのではないかという疑いで、日本のブランドを利用して安心、安全な港から来たものだからということで、関税の手続等が簡易にされてしまい、抜け穴になっているのではないかというお話があるかと思います。今回の港湾法の改正等々で、こういう問題に対してどこまで対応ができるのか。

もちろん、港湾の対応だけの問題ではないと思うのですが、こういったものが日本を通過して他国に行くのかというデータを持っていらっしゃるでしょうから、日本がそういったものに加担していない、もしくはきちんとした物流管理をしていますということにおいて、国際的なデータの相互の取扱いといいましょうか、例えば横浜港はこういうものが通り抜けて貴国に行きましたよというようなデータの相互流通というような観点はなっているのかというのを教えていただければありがたいです。よろしくお願いします。

【分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【参事官】 サイバーポートを担当しています参事官でございます。今、委員から指摘された事項につきましては、かなり大きなことなのかなと思っています。今すぐ対応しているかどうかということは、答えられませんので、少し検討させていただいてよろしいでしょうか。

【委員】 はい。お願いします。日本から輸出されるものが全て安心、安全でという意味での、ブランド価値を毀損しないように、港湾のほうもしっかり情報管理もされて、ラベルなどを貼り替えられて輸出されるということも多々あるような記載が載っていましたので、きちんとこちらの港湾では、こういうものが經由していききましたという情報は、経由情報まで来るのか分かりませんが、一定程度の情報交換を定期的にしていくと、向こうのほうも安心して貨物に関する疑義が晴れやすいのかなと思いますので、できるだけそういうコミュニケーションをしっかりと、輸出先、経由先、經由していくところの先々とも日本の取扱いデータ品目としては、こういうものになっていますということをお互いに交換することによって、国際貨物のより円滑な流通、しかも、正しいものが流れていくというふうな管理の仕方にぜひ変えて、進化していただければありがたいです。よろしくお願いします。

【分科会長】 重要な御指摘だと思いますが、また今後進展しましたら御報告いただければと思います。よろしくお願いします。

ほか、御意見ございませんでしょうか。よろしくお願いします。委員。

【委員】 AIポート、AIターミナルとの関係で少しお伺いしたいと思います。今回のAIターミナルの施策に関して、表現を少しだけ改めたというところもあるかと思うのですが、例えば14ページ目のところにも書かれているかと思いますが、AIターミナルによって生産性を飛躍的に向上させ、労働者に対して安全かつ良好な労働環境を確保していくというようなことが御指摘されているのですが、一方で、ヨーロッパなどではAIを利用すること自体が別のリスクを生じさせるというように言われているかと思います。

そういった意味では、AIを活用するということ自体はよいことだと思っている一方で、AIを利用することによって逆に労働環境を害してしまうというような、危険性を生じさせてしまうリスクというのがないのかということについて、そして、そのリスクが検討されているのかどうか、ご教示頂ければと思います。

【分科会長】 事務局、よろしくお願いします。

【室長】 港湾経済課です。御質問、ありがとうございます。港湾局のほうで港湾技術開発制度というのを令和5年度から設置をしまして、各民間事業者には毎年予算の範囲内ですが、応募をしていただいて第三者委員会で審査をさせていただいて、支援をするということを行っております。基本的には、その第三者委員会の中で、その技術の独創性ですとか新規性、また、欠点があれば御指摘をいただきながら事業者のほうとも議論をして、認められたものについては国としても支援をしている、そういうことで取り組んでいるところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほか、御意見ございますか。よろしくお願いします。委員。

【委員】 ちょうど14ページにありますので1点、2つ目の黒丸の②の最後の赤字のところに「必要である。」というピリオドが必要かと思いますので、その点だけ指摘させていただきます。

【室長】 ありがとうございます。修正させていただきます。

【分科会長】 では、理事、お願いします。

【理事】 日本港運協会でございます。私からはコンテナ戦略港湾につきましてコメントと質問をさせていただきたいと思います。資料で言いますと、資料2-2の5ページのところでございます。この中で集貨・創貨・国際競争力強化という3本柱を進めていくという観点で、赤字で書かれてあります新たな価値の付加が可能なロジスティクスセンターを備え

るということ、これは創貨につながるのかなと思います。

それから、その下の国際基幹航路の維持、拡大に向けては国云々、国内外からの貨物の集約などに連携して取り組むこととするというところ、こういう指摘を新たに加えていただいているのかなと思います。その観点で、今回、特に新たな付加を創造するということでは、財務省と、いわゆる関税関係のところといろいろなやりとりもされていて、それで価値付加がさらにできるような、保税状態での価値付加ができるような、そういった取組もされているというようにお聞きしました。そういったことが今後大事かなということを思いましたので、そのことを指摘させていただきたい。

もう1点、次のところの「東南アジア等広域及び国際フィーダー航路やフェリー・ROR O船等を活用した」というところの、まさにアジア広域集貨というところを結構、強調していただいているのかなと思いました。それで、特にこのアジア広域集貨というところについて、国のほうで現在考えていらっしゃるところの取組を教えていただいたら、それに対して事業者ですとかが、さらに協力してやっていくということになっていくと思いますので、その辺の国としての取組状況を教えていただけたらと思います。

以上です。

【室長】 御質問、ありがとうございます。まず1点目の新たな価値の付加が可能なロジスティクスセンターというのは、今、理事からもお話がありましたとおり、財務省の関税局とも連携をしながら、日本の港で再混載、詳しい説明は割愛させていただきますけれども、今まで電子手続きができていなかったような取組ができるようにということで連携をして進めているところでございます。引き続き日本港運協会さんにも御指導いただきながら進めていきたいと思っております。

また、2点目の東南アジア等からの広域集貨ということにつきましては、例えば港湾運営会社がターゲットを決めて、その国に行ってセミナーを開催したり、インセンティブ支援というものを効果的に使いながら、取組を進めております。例えば横浜港ですと、一昨年度に比べまして昨年度は倍程度の国際トランシップ貨物を集めるということにも成功しておりますので、引き続きこういった取組を進めていきたいと考えております。

以上です。

【理事】 ありがとうございました。

【分科会長】 よろしいですか。ありがとうございました。

ほか、御意見ございますでしょうか。

【委員】 では、1 ついいですか。

【分科会長】 はい。よろしくお願いします。

【委員】 1 4 ページ目の③で、「持続可能な港湾開発等のための」で始まるところなのですが、下から 4 行目と 5 行目で、「特に、技術職員の確保が難しい港湾管理者については、支援の必要がある」とあります。何の支援の必要があるのかが、この文章だけでは読み取るのが難しい印象があります。日本語の問題なのかもしれないですが、少し気になったので、もし可能であれば、何の支援なのか書いていただけるとうれしいと思いました。もしかしたら後ろの内容を指して支援とおっしゃっておられるのかもしれないとも思いますが、よろしく御検討ください。

【分科会長】 では、説明をいただいて、よろしくお願いします。

【港湾計画審査官】 私からお答えさせていただきます。

【分科会長】 はい。お願いします。

【港湾計画審査官】 先ほど 1 点目の報告事項でありました、まさに港湾法の改正の 3 つ目の改正事項にありました内容を受ける形で、こちらの文章は記載をしているのですけれども、委員がおっしゃるとおり、確かに何の支援か分かりにくいというのは、おっしゃるとおりだと思いますので、少し言葉を補う形で、それを受けている内容だということが分かるような形で修正をさせていただく方向で検討させていただけたらと思います。

【分科会長】 分かりました。ありがとうございます。「以下のような」みたいのを書かれても分かるかもしれませんね。委員、それでいいですか。

【委員】 はい。結構です。よろしくお願いします。

【分科会長】 ほか、ございませんか。お願いします。

【委員】 2 ページなのですけれども、人流のことについて書かれているところです。ここが大幅に削減されているように思いました。もちろん、その後の 8 ページ以降に詳細については書かれているのですけれども、そこと照らし合わせたとしても、この 2 ページのところでかなり削減されていて、商用的な港湾の利用の色彩が強くなっているのではないかなと感じました。以前の 2 ページの書き方のところであれば、個性あるとか、もう少し自然環境への配慮とか、地域の特性を生かしたというような視点が入っていたと思うのですが、新しいバージョンの削減されたほうでは、「美しい」という言葉ぐらいしか残ってなくて、後半と合わせても少し寂しく思いました。

港も、もちろん経済的な利用というのが大事ではあるのですけれども、自然とか水域環境

とか、恵みとか、そういった昔から続いているような、昔あったような港のよさというのが忘れ去られるような感じがして、こういった取組というのをどこかで書いておかないと、その取組をしなくなったり、評価されないのだったら、もうしないでおこうかというようなことになったりしてしまうのではないかなと思って、この点、少し気になりました。

【分科会長】 どうでしょうか。よろしいですか。お願いいたします。

【港湾計画審査官】 検討させてください。なるべく内容は変わらない範囲で修正しているつもりではあったのですけれども、御指摘をいただきましたので、文章量とのバランスで、どこまで書けるかというのはあるのですが、少し検討させていただけたらと思います。

【分科会長】 どうしても分量を減らしますと、そういうことは起きます。そういう観点から見ていただいて、これは、本当は抜いてほしくなかったのだけれどもという、今の御意見、非常に重要だと思いますので、御検討いただければと思います。

ほか、ございませんか。委員、お待たせしました。どうぞ。

【委員】 質問ということではないのですけれども、今、トラックドライバー問題や、緊急物資の海上輸送利用等、いわばモーダルシフトに追い風が吹いている状況です。このモーダルシフトは日本の物流及びマルチモーダル交通網をつくる上でも非常に重要です。基本方針ですから、いろいろなことがざっと並列で書かれているということは当然理解しているのですけれども、正直に言うとこれでモーダルシフトは進むのかが、いま一つ実感として分かりづらいなと感じているところであります。

私が参加する別の委員会の話なのですが、資源循環においても海上物流ネットワークを組むことがとても大事なのですが、一方で、国際的な循環型資源の取り合いの中で、航路を開設できるだけの資源が集まるのか。それが集まらなければ、小ロットなので陸送されてしまうことがあるかもしれません。その例だけではありませんが、何かここでモーダルシフトに実効性のある方策がほしいなというところです。その辺は基本方針を作られる中で、どれぐらいの感度、確度でモーダルシフトが進むという理解なのでしょうか。

質問ではありますが、なかなか難しい質問でもあると思うので、コメントとするなら、今後、この基本方針をどう組み合わせるモーダルシフトを進めていくのかというロードマップみたいなものが、別途要りますよねというコメントになろうかと思います。質問と捉えていただいても、コメントと捉えていただいても、どちらでも結構です。

【分科会長】 非常に難しいことを言われますね。モーダルシフトって言葉は、ここに書いてあるんですかね。僕は、これを見ていて、そういうふうな書き方にはなっていないので

はないかなと。ただ、循環型経済というか、そういう議論では書いてあると思うのですけれども。

【委員】 「モーダルシフトに対応するための取組の強化が求められている」という一文はあったと思うのですけれども。

【分科会長】 そうですか。赤いところではなくてあるのですね。

【港湾計画審査官】 今回の修正で、最初の基本的な考え方のところに、今回、追記をさせていただきました。具体的な取組については、1章や2章のところに、そちらではモーダルシフトという言葉ではないのですけれども、複合一貫輸送ですとか、そういった別の言葉で取組については書かせていただいている形になっています。

【分科会長】 分かりました。委員、そういうことのようにですが、でも、読んでもピンと来ないということですね。

【委員】 そうです。ただ、重要性は記されていて、そこは強く同意するのですけれども、何をどう組み合わせ、どうロードマップを書いていったらモーダルシフトが進むのかについては分かりづらいなというところです。

【分科会長】 分かりました。その辺何かございますか。要するにこれを作られた後でどうなるかということですね。何かお考えはありますかということですね。

【港湾計画審査官】 基本方針については、まさに考え方を書いているところですが、具体的な進め方について、まさにこれを受けて別途考えるものかなと思ってしまして、そこについて、この場でなかなかお答えするのは難しいというのが正直なところでございます。

【分科会長】 ということのようにですが、いいですか。お願いします。

【計画課長】 計画課です。モーダルシフトないし物流革新、これはこの記述で進むのでしょうかと、まさに御質問いただくのは申し訳ありませんということなのですが、政府全体で、物流革新に向けた政策パッケージとして打ち出しております。また、物流施策大綱、こちらについても秋もしくは年度末かもしれませんけれども、そこに向けて具体的な取組を並べていくような施策が、検討が進んでいるところであります。

現状、基本方針については、審査官が申し上げたとおり、大きな方向性、港湾行政としての意思をしっかり示した上で、個別具体にどう進めていくかというものについては、そういう政策にブレークダウンしてやっていきたいなと思っております。ただ、委員からの、これで大丈夫なのかという問題意識の提示については、しっかり受け止めてまいりたいと思っております。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、それでいいですか。

【委員】 はい。次のフェーズでまた考えていかれるということなので、了解しました。
ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか、御意見ございませんでしょうか。よろしくお願いします。

【委員】 意見ではなくて細かい記述のところだけです。6ページなのですが、6ページの赤で加筆されている真ん中です。「異なる2以上の種類の」というところ、これはもうほかの表現の箇所と同じですか。例えば2つ以上とか、4つとか5つとかあるときに、ほかと合わせられているのならこの表現でもよろしいかと思うのですけれども、そこだけです。

【港湾計画審査官】 今、御質問いただいた内容については、国交省の設置法で使われている記述をそのまま引用させていただいております。

【委員】 はい。確認です。

【分科会長】 よろしいですか。よかったですかね。

ほか、御質問、御意見ありませんか。では、僕も質問がありまして、今までいろいろ議論が出てきているのですが、まず1つ目は、広域港湾BCP、新しく作られるこの件ですけれども、これは非常に大事な取組だと思っているんですね。これについて、ただ、広域港湾BCPと普通のBCP、港湾BCP、現在もある広域なBCPがあると思うんですね。その辺のところのすみ分けというか、どういう運用のされ方をしていくか、主体をどうされるか。これは分科会とかでも議論されていたと思うのですけれども、多分、その辺りについて少し詰めていかれることが必要ではないかなと思っておりまして、今後どういうふうに進められるのかということについて、少し教えていただければと思います。これが1つ目です。

2つ目は、気候変動に関する協働防護の計画です。主体が協議会をつくられるんですね。ただ、そうされるとなると、一体誰が誰に向かって、強制力を働かすとか、あるいは協調する、音頭取りをするのかとかいうようなことが、結構、難しいかなと思ったりします。その中で実際に協働防護計画、どんなイメージで運用されようとするか、あるいは今後進められていくとしたら、そのときにひな形となるような何かガイドラインとか、何かそういったものも作られているのかといったことについて少しお伺いできればと思います。この2点、お願いできますか。では、BCPのほう、お願いします。

【企画調整官】 海岸・防災課でございます。委員がおっしゃられました、まずBCPでございますけれども、委員にも入っていただいた防災部会の中でも議論させていただきまし、ガイドラインのほうも委員に入っていただいて御議論させていただいたところでございます。先日、ガイドラインにつきましては公表をさせていただきまして、これからまさに各地域でキックオフをしていくという段階になっていくかなと考えております。港湾BCPについては、各港でございます。

また、広域港湾BCPという形で、各地方単位で策定されているところでございまして、その中間といいますか、そういった観点で離島、半島地域みたいなところのネットワークを考える形で新しい広域港湾BCPガイドラインに基づきましてBCPの策定、これはキックオフしてまいりたいと思っております。その大中小の中で国の役割もしっかり考えながら、各地域の検討にもできるだけ協力してまいりたいと考えているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の点、非常に重要なのですが、少しだけ追加させてもらおうと、委員会のときにも言ったのですが、非常に大きいやつも本当ありますよね。そういうやつについての支援というのは地整もまたぐと思うんですよ。そういったようなものというの、やはり視野に入れておかないといけなくて、今のところ中途半端な感じがするんですね。

そういったものも国として、既に何かそういうものも含めてあるかもしれないけれども、位置づけられているならそれでいいし、あるいはそうでないなら、そのところをうまく、どちらかというと先端的にやられているという理解なので、地整をまたぐような話というのは、港湾局に頑張ってもらって、この辺りのところの防災的な対応についての、そのリーダーシップを発揮していただければありがたいと思うのですが、どうですかね。

【企画調整官】 委員の御指導、おっしゃるとおりでございまして、委員がイメージしていらっしゃるの、南海トラフ地震などを想定にされているのだと思います。例えば南海トラフ地震に関しまして、政府全体で被害想定の見直しが行われまして、基本計画につきましても、後に決定されることになっておりまして、具体的に南海トラフの新しい被害想定を踏まえて、どういう対応計画を作っていくのかという段階でございますので、私たちも、その港の使い方といいますか、被害が生じたときにどういうふうに港を活用していくのかという観点で、しっかり検討は進めてまいりたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、協働防護計画のほうについて教えてください。

【企画調整官】 協働防護につきましては、こちらにつきましてもガイドラインを今月公表させていただいたところでございます。

【分科会長】 そうですか。

【企画調整官】 はい。これから各港湾管理者が中心になって、各地域で議論が進められるものでございますけれども、国といたしましても科学的知見のノウハウもございますので、できる限りの協力はしてまいりたいと考えているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただ、複数の主体がおられるところの中で、誰がどういうふう to 責任を取るのかという話から始まって、お金をどこが出すのかとか、あるいは計画の管理は誰がするんだとか、そういうところもでございます。

その辺りのところ、普段からいろいろ問題であるとは思っているのですが、特にこういう防災関係の話になりますと、特に協働防護の話は足並みがそろわないとやっぱり元も子もないということなので、そういったところを少し気を配っていただけて進めていただけるとありがたいと思っていますところです。よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。それでは、御意見も出尽くしたのかなと思いますので、この内容についての審議については終えたいと思います。事務局におかれましては、本日、いろいろ御意見をもらわれたと思います。難しい質問もありましたが、それを含めて引き続き必要な検討と手続をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、次の内容に入っていきたいと思います。次は議事の３番目で、令和７年度特定港湾施設整備事業本計画（案）についての審議でございます。本案について、事務局から御説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【室長】 特定港湾施設整備事業基本計画について、産業港湾課から御説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

特定港湾施設整備事業基本計画、こちらについては、港湾整備促進法という法律に基づいて、例年この時期の港湾分科会で御審議をいただいているものになります。これは各地方自治体が起こす地方債の手続に関係しますので、この時期に審議いただいているものでございます。お手元にある資料３が審議いただく基本計画の案となっています。ページをめくっていただくと、施設ごとに数量と事業費、港名が取りまとめられた一覧表ということになっています。ただ、これを見てもよく分からないところがございますので、概要について参考資料３－１で御説明をさせていただきます。

まず、ページをめくっていただいて、この港湾整備全体の枠組みと概要について説明をさせていただきます。港湾整備は、先ほど御審議いただいた基本方針に適合して各港で制定される港湾計画に基づいて実施をされるということになります。この左側の青枠に記載しているのは、港湾法に基づいて実施される港湾整備事業で、岸壁だとか航路、泊地、防波堤、こういった不特定多数の方の利用者が想定されるような施設、これについては公共事業として国や港湾管理者が整備を行うというものになります。一方で、この右側の赤い枠囲みで書いてあるようなふ頭用地、荷役機械、このようなものは特定港湾施設整備事業という名称で、港湾管理者が起債事業として自ら資金を調達して整備をするというものになります。

これらの事業で整備をされるようなふ頭用地や、荷役機械、上屋、このようなものは供用開始後に利用者の方々に貸し付けるなどで収益が見込まれて、整備費用の償還が可能になりますので、こちらについては国費の充当ではなく、港湾管理者が起債事業として自ら資金を調達することになります。ただ、この資金調達に当たっては、多額の費用を要するために、港湾整備促進法という法律に基づいて国による資金の融通・あっ旋を行っているというものになります。仕組みについては、後ほどまた説明をさせていただきます。

次のページです。特定港湾施設整備事業で実施する事業については、この赤色で書かれた範囲になります。この赤で着色した港湾機能施設整備事業と、この青で着色した臨海部土地造成事業という2つに分かれまして、この赤い港湾機能施設整備事業については、利用者からの使用料収入で事業費の償還を行うもの、青で塗り潰した臨海部土地造成事業というものについては、造成した土地の売却収入で償還を行う施設ということになります。一方、こういった施設については、防波堤や、岸壁など、いわゆる公共事業で整備した施設と一体的に利用して、港湾の産業空間としての機能が確保されるというものになります。

次のページ、本事業の対象となる港湾については、全国の国際戦略港湾、拠点港湾、重要港湾及び地方港湾の全国で206港というところが対象となります。本事業、対象となる主な施設と事業内容及び港湾整備法の位置づけについては、この表に書いてあるとおりとなります。

次のページです。今回の基本計画の作成と資金融通がどのように進むかという手続について説明をいたします。右側のほうを見ていただくと、港湾整備促進法に基づく手続きを記載しています。まず①で記載をしているように、港湾管理者のほうから事業に関する資料が国土交通省に提出されます。その資料を基に特定港湾施設整備事業基本計画として、先ほどの一覧表を我々のほうで作成をしています。この作成した基本計画の案について、今回、港

湾分科会にお諮りして答申をいただければ、その後、閣議決定をした上で財務省、総務省に対して提示をします。総務省は、これを基に各地方債の同意手続を進め、財務省については、財政投融资資金の調達をしていただくということになります。

次のページ、お願いします。今回、基本計画を取りまとめるにあたり、個別の事業について国土交通省で何か査定をするということではなく、要件の確認ということを行っています。基本的には、その要件を満たしたものを基本計画に載せるというような手続きとしています。要件というのは、記載しているとおり、港湾整備促進法に定められた対象工事であること、各港の港湾計画と整合したものであること、岸壁などいわゆる公共事業の実施と整合したものであること、事業実施に向けた調整、例えば漁業関係者や、利用者の方々との調整が整っていることを確認した上で、この要件を満たす事業を基本計画として取りまとめています。個別の事業に関する確認結果については、参考資料3-2という資料で取りまとめています。

次のページ、令和7年度の取りまとめた結果については、この表に示したとおりになります。全国の72の港において796億円の事業が計画されているところになります。

次のページです。特定港湾施設整備事業の事業費について、過去10年間でどのように推移をしているかというのが、この左側の表になります。この左側の表の緑色の折れ線グラフが、この特定港湾施設整備事業費の推移になっており、過去10年間、平成28年は539億円だったところが、今年は796億円になっていて、年度ごとに増減はありますが、長期的には増加傾向にあって、大体10年間で1.5倍程度まで増えてきています。内容を見ると、物価の上昇の影響というところもありますが、やはり大きいのは港湾施設についても老朽化している施設が多く、その老朽化した施設に対する取り替えや、改良といったニーズが増えてきているのかなと分析しております。

次のページです。基本計画の概要は以上となりますが、個別の事業がどういう事業かというところを、イメージを膨らませていただくために、施設ごとに代表的な事例を紹介させていただきます。まず、上屋の事例ですが、那覇港における上屋の事例を紹介させていただきます。那覇港は、国内外の各地と沖縄本島を結ぶ多くの定期船が開港されていて、海に囲まれた沖縄県の生活や産業を支える上での物流の拠点になります。対象となる上屋については、右下の写真で示している1号上屋、2号上屋という老朽化した上屋を撤去した上で、7号岸壁の背後に移設をして建て替えを行うという事業になります。

次のページ、この左上の写真が対象となる現在の上屋の状況の写真ということになって

いて、供用開始から50年以上経過をしており、かなり老朽化が著しいということがわかるかと思います。こちらについて老朽化した上屋を建て替えるとともに、岸壁の背後に移転することで貨物の保管機能を維持するだけではなく、物流の効率化というところも併せて可能とするというものになります。

次のページが荷役機械の事例を紹介させていただきます。こちら、北九州港の太刀浦地区のコンテナターミナルの事例になります。北九州港は背後に多くの自動車や鉄鋼、化学といった製造業が立地をしており、太刀浦コンテナターミナルはこうした産業を支えるような役割を果たしています。

次のページ、ガントリークレーンについては、コンテナ船からの円滑な荷役に必要不可欠な施設ですが、太刀浦の第2コンテナターミナルのガントリークレーンは供用開始から40年が経過しており、老朽化が著しい状況になっています。今回3機全てのガントリークレーンを新しいものに更新をするとともに、船舶の大型化に対応することとしています。これによって安定した港湾サービスの提供をするとともに、機能強化にも寄与するものと考えています。

次のページがふ頭用地の事例として、敦賀港の事例を紹介しています。敦賀港は、本州の日本海側のほぼ中央部に位置していて、北海道や九州、ここから関西・中京圏を結ぶフェリーとかRORO船の日本海の定期航路の拠点になっています。敦賀港に就航するRORO船は、貨物の増加だとか、船舶の大型化が進んでいて、これに対応するために、この鞠山南地区へ機能を集約して効率化をすることとしています。そのため、国において公共事業で岸壁の延伸事業を進めているところであり、これと併せて港湾管理者が背後のふ頭用地を起債事業で整備をするものとなります。

最後です。土地造成事業の事例については、茨城港の常陸那珂港区の事例を紹介させていただきます。茨城港の常陸那珂港区は、茨城県のほぼ中央部に位置していて、また、北関東を結ぶ北関東自動車道と直結をしているという地理条件から、地域のみならず北関東地域の経済だとか、交流活動を支える役割を果たす港になります。

次のページです。常陸那珂港区では、平成元年度より工業用地や港湾関連用地の造成を進めています。工業用地については、この図のオレンジ色の部分を造成してきており、既に63ヘクタールが分譲を完了しています。ここには大手の建設機械メーカーが進出しており、地元の経済や雇用の確保といったところに大きく貢献をしているところです。

また、こうした工業立地や、内陸部の物流需要の増加に対応するために、この水色で書か

れた港湾関連用地というところ、これも造成をした土地となり、ここに13社の物流企業が進出するとともに、現在、建設中の岸壁の背後には完成車を輸出するためのモータープール、こういうものが設置をされています。常陸那珂港区では、右側の写真にあるとおり、貨物量の増加に対応するために、現在、公共事業として岸壁の延伸を進めているところであり、これと併せて土地造成事業を引き続き進めることで物流の効率化だとか、さらなる企業の進出立地を促進するというものになります。

今、お示したのは特定港湾施設整備事業の一例であり、こうした事業を支援することによって、港湾の利用促進や、物流の維持、円滑化、地域経済の活性化を進めていきたいと思っています。

説明は以上になります。

【分科会長】 御説明、ありがとうございました。

御意見、御質問等はございますか。よろしくお願いします。

【委員】 。先ほどからもお話が出ておりましたけれども、この資料で言いますと、7ページのところですが、今後、港湾施設の老朽化がどんどん進んでいきますが、先ほど出ました技術者がいなくなるということもそうですけれども、それだけではなくて事務方の方で、資料の申請などについて、これまで申請する機会がないような自治体も出てくるのではないかな。ハードについての維持管理というのは早めのメンテナンスを行うことで長寿命化であるとか、コストを下げられるような場合もあるかと思います。

しかし、こういった制度があるよとか、こういった支援の在り方をしてはどうかというような、そういう意味でのサポートなども技術者だけではなくて事務方のほうの書類の、これまでもこういった費用を使ってきたところをうまく申請できたり、これまでしたことのないような施設等も代替わりになっているところへの支援なども、ぜひともしていただきたいと思いますが、その辺りのところは、いかがでしょうか。

【分科会長】 どなたかお答えいただけますか。お願いします。

【室長】 委員、ありがとうございます。委員がおっしゃったとおり、やはりこういう制度を周知することは非常に重要だと思っています。国土交通省として、港湾管理者向けに様々な技術的な支援ということで、例えば港湾の維持管理でいけば、港湾管理者向けのいろいろな説明会や研修会というのを開催していますが、そういう場において長寿命化の考え方だけではなくて、こういう起債事業や国の支援制度、手続きについて周知したり、各整備局単位でも港湾管理者との間で実施する意見交換を通じて手続の周知だとかを支援してい

きたいと思っています。

【委員】 ありがとうございます。案外、人材のところでも枯渇というか、うまく継承をしていくこと大事なことになるのではないかなと感じておりますので質問いたしました。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか、御意見ございませんか。委員。

【委員】 ありがとうございます。ちょうど今でこういうのがあったらなと思ったのですけれども、例えば今、組織に応じてA Iを作っていくということをやっていると思うんですね。例えば国交省の事業に関して、こういう制度がないかなとか、こういう支援が欲しいなというときに、何かA I ボットみたいなものを開発していただいて、自治体の人に使っていただいたりとか、省庁内の若手研修に使っていただくような、何かそういう少し面白い取組を省庁内でやって、局内とかでやっていただくと、若手の人たちも自分たちが欲しかったものをA I が答えてくれるような、省内だけに限ってもいいと思うのですけれども、そういうものをぜひ開発していただいて、知識を横断的に手軽に入手できるような仕組みを作っていただくと、いろいろな方に便利なのかなと思いましたので、よろしくお願いします。ありがとうございました。

【計画課長】 完全にはお答えできないので御紹介ですが、国交省内でもR P Aを使って、省内の様々な作業を効率化しようというような取組を始めています。そういう電子化のみならず、国交省内で例えば新しく採用された方々、異動してきた方々にしっかりノウハウを共有しようとする取組、意識が高まってきているというのが実際問題でございます。

今、御指摘いただいて改めて思いましたのは、まさに管理者の方々との認識共有とか問題意識の共有というのがこれから、先ほど来出ています人不足みたいな文脈の中で、お話しただいた技術者だけではなくて、様々な申請手続だとか、そういったものがたくさんありますので、どう効率化していくかというのは非常に大きな課題だなと思っております。御指摘いただいたものを含めて、組織としてどう対応していくのか、改めて検討していきたいと思えます。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】 大きな話も含まれますね。証拠を集めるためだけの仕事がいっぱいあったりします。そういったものが簡略化できるとかいうのも結構重要だと思いますし、逆に要求されるということを知っておいていただくだけでも意味があるかもしれないですね。そう

というような手続に関わるもの、なぜこんなものが要るかみたいなものもあるので、そういったものも含めて、申請の支援ではないけれども、あるいは今度はいろいろなことを、施策を進められるに際して励ましていただくような話にも使えるかもしれません。何か面白い話だと思いました。ありがとうございます。御検討いただければと思います。

ほか、御意見ございませんか。お願いします。

【理事】 日本港運協会でございます。ページで言うと、パワーポイントの3ページのところに対象となる工事というところがございまして、まさに荷役機械とか、上屋とか、災害時には、防災拠点となるような施設が、こういった起債事業で整備されていくということになりますので、先ほどの基本方針の中でもありましたような受援、広域的な受援港湾とか、あと広域的な支援港湾とかでの上屋とか、荷役機械の整備というところにおいては、やはり耐震性というところがしっかり確保されているということが大事だと思うので、その辺り起債事業ですので、いろいろな支援制度というのは限られてはいると思いますけれども、そういった特に国として大事なところについては、そういった耐震性強化に対してもより配慮が必要ではないかなと思いました。

以上でございます。

【分科会長】 その辺についてどうでしょうか。お願いします。

【室長】 御指摘、ありがとうございます。建築基準法に基づく耐震性は確保しているか等については、事前審査の段階で確認することになると思っています。また、耐震強化岸壁の背後にある施設については、どう考えるのかということについて、個別のヒアリングの中で意見交換をさせていただいています。引き続き、そうした意見交換などを通じて、施設整備が進むようにしていきたいと思っています。

【分科会長】 今回、先ほどの話と関連してしますが、広域港湾BCP計画を作られていく中で、港湾の重要性や役割がいろいろ新しく明記されるような状況になってくると思います。そういったところの中で、実際設備が使えないのではないかとか、ふ頭が使えないのではないかとか、いろいろな課題が出てくる。そういうものも洗い出してみたいものがあるので、その上で今年はこんなリストでと言われると、そうですかみたいな感じもするなと。あるいは全体として、いろいろな設備がどの程度古くなっていて、どういう形でリプレースされていくと健全な水準が保たれるのかというようなことが分かるのもよいかなと思ったりするわけですが、理事の御質問は、そういったところと関係しているのではないかなと思うのですけれども、そういう検討、お考えありますか。

では、海岸・防災課さんからまずお考えいただいて。

【企画調整官】 海岸・防災課でございます。おっしゃられるとおりでございます。港が災害時にどういう機能を発揮するのかというところをしっかりと先を見据えて検討することが大事だと考えております。BCPを作っていく過程の中で、しっかり見直して、本当に必要なところは、例えば荷役機械の耐震性を上げたり、民間の施設と協定を結んだりとか、いろいろな手があると思います。そういうところをしっかりと、BCPを見直す過程において各港で検討していきたいと考えているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

一緒に連携していただいて、そういった面でも安心できるように進めていただけるとありがたいと思いました。理事、こんな形でよろしいですか。

【理事】 ありがとうございます。民間の事業者のほうのいろいろな施設整備ということも、管理者が作られるものを基本的に合わせたり、補完、利用させていただきながら、多分、進めていくことになると思うので、そういう民間との連携ということも大事だと理解しました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか、御意見、御質問ございませんか。よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、本件に関しましては、御意見のほう、出そろったと思います。御異論等は特になかったように思いますので、基本的にはこの基本計画（案）の答申案についてお諮りしたいと思いますが、どうでしょうか、このままお認めしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。異議なしのお答えをいただきましたので、この形で原案どおり答申させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、本件についての審議は、ここで終了させていただきまして、次、報告事項のほうに入っていきたいと思います。今回は報告事項2件ございます。1つ目は「洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について」でございます。事務局から御説明をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課です。。それでは、私から洋上風力関係の報告をさせていただきます。

1 ページ目をお願いいたします。この洋上風車につきましては、毎回の分科会ごとに状況報告させていただいております。前回の3月11日に報告させていただいた以降の動きとして、時系列的に書かせていただいております。時系列の中で6月3日、3段目ですけれども、港湾分科会の環境部会洋上風力促進小委員会ということでも二度開催させていただいております。それぞれ具体的に説明させていただきたいと思います。

2 ページ目をお願いいたします。洋上風力促進小委員会でございますが、令和7年3月11日以降、2回開催させていただいております。特にこの洋上風力に係る電源投資を確実に完遂させるための更なる事業環境の整備という形で議論をしていただいております。最近の報道等でもございます世界的なインフレの状況の下、事業環境というのが非常に悪化しているという中、いかに各事業者に確実に完遂してもらえるかの環境整備ということで経済産業省と合同委員会ということで、国交省側は加藤先生に委員長をやっていただいて、経産省側は山内先生に座長になっていただいて合同会議という形で議論いただいております。

具体的な内容といたしましては、事業者ヒアリング等を行うことによって、今の話題といたしましては、事業者が固定価格買取制度をFIPに転換できるかどうかという議論や、あるいはできるだけ事業者が将来的に予見性を高められるような形で、あるいは海域占用も、柔軟な見直しが必要ではないか、そういった議論をしているところでございます。これも早急に取りまとめて、また次の公募案件等に生かしていきたいなと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。一方で、港湾サイド、いわゆる基地港湾関係につきましては、この港湾のあり方に関する検討会というものも開催させていただいております。主にこの洋上風力関係、今実施されているのが着床式でございますが、これについての取り巻く動きをまとめてございます。発電所の大型化というのが、かなり顕著になってきていると、事業を実施する上では、大規模なほうがある程度採算が取りやすいという傾向がございますので、近年では1ギガワット強の案件というものも出てきているという内容でございます。

また、左下、風車の資機材の輸送の多様化というものも進んでいます。今まではクレーンのみで荷役を行ってきたものが、最近では、こういったランプを使ったロールオフの形での輸送もなされる傾向にございますので、そういった場合での岸壁の構造上の検討とかもしていかなければいけないという状況でございます。

右上ですけれども、案件形成の進展ということで、先般、洋上風力産業ビジョン等において、2040年の案件形成に向けた目標が掲げられております。こういった目標値を達成するためには、今よりも二、三倍のペースで、さらに案件形成を進めていかなければいけないということで、大量施工を想定した形での検討を進めていかなければいけないということがございます。右下、風車の大型化も進んでいるところでございます。2000年初頭では2から3メガワット機でしたけれども、2020年代末までには15メガワット級というものの運転開始が予定されております。

実際、日本での、今計画されているものも、それぐらいの大型化が進んでいるというところでございます。これらの課題への備えを港湾サイドでも検討していかなければいけないということで、4ページ目でございますが、それぞれの課題において対応策をまとめたというふうなところでございます。内容につきましては、あえて読み上げませんが、これらの対応と併せて今後の課題の⑥、今後、大規模な浮体式の洋上風力発電施設に対応した港湾の在り方、これをこれからより進めていきたいと考えているところでございます。

次のページでございますが、秋田港の海洋再生エネルギー発電設備の賃貸借契約が締結されました。5月16日に2社目となる男鹿・潟上・秋田Offshore Green Energy合同会社ということで、港湾との長期の賃貸借契約が締結されました。基地港湾であるふ頭の賃貸借契約を結ぶのは、一般海域の洋上風車では初めてというふうなことになります。

次のページでございますが、促進区域の指定の案でございますが、今回、新たに北海道檜山沖、北海道松前沖が新たに促進区域の指定案として、現在、公告縦覧中でございます。促進区域におきましては、右の青い欄にありますように10地域において事業者選定済みでございますが、今後、檜山沖、松前沖につきましては手続が順調に進めば、これから促進区域という形にして事業者公募というふうな流れに進んでいくということになります。一方、準備区域におきましても、この黄色で塗ってあります31番から35番の伊豆諸島につきましても東京都から情報提供があり、準備区域として整理したというところでございます。いずれも浮体を想定しているというところでございます。

また、次の話題としまして7ページ目でございます。いわゆる再エネ海域利用法を一部改正する法律という形で、つい先日、6月3日に成立いたしました。これによって一般海域、領海内だけではなくて排他的経済水域内においても洋上風力の設置を実施する手続ができるということになりました。この左下にありますように、経済産業大臣が募集区域を指定し、国交大臣、経済産業大臣と地位を付与して、協議会を設立して設置の許可を行う。こういう

手続が定められましたので、今後、案件が出てくれば、こういった形での手続を進めていきたいと思っているところでございます。

最後に8ページ目でございます。こういったE E Zにおいても、恐らく浮体式がメインになるということが当然想定されます。これに向けてより具体的な実施体制に向けた、実施に向けた体制が構築されつつあるというふうなところを示しております。当方におきましても、官民フォーラムというふうな形で技術的な検討を進めている傍ら、民間サイドでも、中にあります浮体式洋上風力システム技術研究組合とFLOWCONというようなものが立ち上がって、具体的な施工のやり方自体の議論も活発化しているというところでございます。こういったかなり前回の報告以降も議論が進んでいるというところ、我々としてもしっかりとサポートしていきたいなと思います。

以上です。

【分科会長】 御説明、ありがとうございました。

本件に関して御質問、御意見ございますか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 はい。お願いします。

【委員】 御説明、ありがとうございます。着床式ではなくて浮体式をこれから中心に持っていくということは、日本の地形の問題が一番大きいんでしょうかね。

【海洋・環境課長】 はい。おっしゃるとおり、地形の問題が非常に多くございます。ヨーロッパ等は北海等が中心に風力発電、盛んですけれども、あちらのほうは比較的浅く着床式がメインでございます。

【委員】 浅瀬が多いんでしょうか。

【海洋・環境課長】 はい。そうですね。日本はやはり急に深くなっていくというところで、浮体式の形式の技術的な確立が不可欠だということで。

【委員】 費用対効果という点では、どちらが良いのですか。

【海洋・環境課長】 もちろん浮体式のほうが、かなり費用がかかる。

【委員】 かかりますね。

【海洋・環境課長】 コストがかかることになりますので、できるだけ大規模、大量施工というものをしっかりと検討していかなければいけないというところが当面の課題ということです。

【委員】 国によって浮体と着床の重点の置き方はやっぱり違いますか。

【海洋・環境課長】 まだ大量に浮体式を実施している国というものはないというふうな段階で、ヨーロッパでも浮体式について何件かございますけれども、本格的に大量にというのは、まだまだこれからということで、逆にヨーロッパ勢等も日本でのこういった動向というのを注目している。一方で、マーケットとして見ているというふうなところもございますので。

【委員】 マーケットとしてね。

【海洋・環境課長】 はい。

【委員】 日本からも企業が海外をマーケットにしているんでしょう。

【海洋・環境課長】 そういった技術がしっかりと確立できれば、今後の世界展開というのもの、そういった建設事業者だけではなくて、風力発電の事業者も海外展開も見込んだ形で想定しているというふうな思いはございます。

【委員】 はい。分かりました。

【分科会長】 ありがとうございました。

ほか、御意見ございませんか。よろしゅうございますか。それでは、次の報告事項に入らせていただこうと思います。カーボンニュートラルポートの形成についてでございますが、事務局から御説明いただけますか。

【室長】 それでは、産業港湾課でございます。資料5を御覧いただければと思います。カーボンニュートラルポートの形成についての最近の状況を御報告させていただきます。

1枚おめくりいただければと思います。こちら、CNPの全体像でございます。下の絵のオレンジで示している脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化と青で示しております次世代燃料への産業構造転換及び競争力強化に貢献する取組、この2つの柱でCNPに取り組んでいるところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらはCNPの形成に向けたこれまでの検討状況や今年度の取組の方向性の全体像を示しているところでございまして、詳細は次のページ以降で御説明させていただきます。

次のページをお願いいたします。各港での協議会や計画の進捗状況というのを示しているところでございます。現時点で、98港湾で協議会が設置されておりまして、48の港湾で計画が作成されているところでございます。

次のページをお願いいたします。ここから作成済みのCNP計画の状況について幾つか御紹介をしたいと思います。まず、左側の円グラフでお示ししておりますのが、48港湾か

らのCO₂排出量を合計したものでございまして、全国の排出の4分の1に上る規模となっております。改めて臨海部の排出量の多さとその脱炭素というのが、日本の脱炭素の進捗に直結することがこれからも見て取れるかなと思っております。この大半ですが、臨海部に立地する工場とターミナル外に区分されるものに由来するものになっております。

右側でございしますが、計画に位置づけられたターミナル内での排出削減の取組の特徴を記載させていただいております。ターミナル内に由来する排出量というのが、48計画の合計で51万トンと推計されているところでございしますが、計画に位置づけられた取組により期待される排出削減量の合計というのが10万トンとなっているところでございます。つまり、ターミナル内のカーボンニュートラルを達成しようとする、残り40万トン分の削減に資する取組というのを新たに計画に位置づけ取組を進めていく必要があるということが見て取れる状況でございします。計画に位置づけられた取組の内訳というのを右下に半円でお示ししているところでございします。荷役機械や照明など設備更新といったものがございしますが、こういったものもかなり負担も大きいものでございしますので、実施に当たっては負担軽減のニーズというのも寄せられているところでございします。

次のページをお願いいたします。こちら、計画に位置づけられた特色ある取組例というのを抽出してみたものでございします。上半分でございしますが、水素・アンモニアの大規模利用に関するものでございまして、例えば苫小牧港や姫路港、東播磨港などでは、周辺地域への2次輸送など港湾間連携を想定した計画を作成されているところでございします。また、左下でございしますが、愛知県名古屋港の計画に関連するところでございしますが、愛知県は水素利用を産業の競争力強化、成長戦略と位置づけて取り組んでおられまして、その取組が左に小さい図でございしますが書いているところで、その中に名古屋港水素化プロジェクトというのを位置づけて荷役機械の水素化、水素燃料化等に取り組むということを公表しているところでございします。

右下は川崎港の例でございまして、計画を活かしたインセンティブ創出ということで取り組んでおられまして、計画を活かし、公共が作成する日本初のファイナンスフレームワークというものを作成いたしまして、計画に位置づけた取組の実施に当たって、民間企業の資金調達をこのフレームワークにより下支えするような仕組みを作成しているところでございします。

次のページをお願いいたします。こちら脱炭素化の取組を港湾局が客観的に評価し、取組のレベルに応じた認証を行うCNP認証というものを、コンテナターミナルを対象として

創設したもので、本日より申請受付を開始しているものでございます。目には見えづらい脱炭素の取組状況というのを国交省が認証し、発信するということで、港湾における脱炭素の取組が価値として認められ、投資が進み、取組が進む好循環を形成していければと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちら、CNPの取組を進める上で参考となる規則への対応、運用上の留意点をまとめたガイドラインの整備を進めているところでございます。

1つ目でございますが、水素等を港湾で大規模に取り扱うことに関するガイドラインでして、中間取りまとめを3月に公表したところでございます。2つ目のところですが、水素を燃料とする荷役機械の導入に係るガイドラインで、右側にある写真のように現在、神戸港、横浜港で現地実証を行っており、今後ガイドラインとして取りまとめていく予定にしております。3番目ですが、次世代船舶燃料のバンカリングのためのガイドラインの作成を進めておりまして、こちら、海事局や海上保安庁や経済産業省とも連携して取組を進めているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらで最後となりますが、国際連携を通じたCNPの取組例を記載しているところでございます。ロサンゼルス港やシンガポール港を念頭に置きまして、グリーン海運回廊の形成ということで、様々連携の強化の取組を進めているところでございますし、下側のところはCNPの取組というのをASEAN地域にも展開していこうということでガイドラインの共有化というようなプロジェクトを進めている最中でございます。

説明は以上となります。

【分科会長】 御説明、ありがとうございました。

本取組について御質問等ございましたら、よろしくをお願いいたします。お願いします。

【委員】 大枠の話でもいいですか。

【分科会長】 もちろんです。聞いてください。

【委員】 お聞きしたいんだけど、今度、海の日がありますよね。何か子供向けのイベントみたいなのは用意されていますか。

【計画課長】 カーボンニュートラルに限らずでしょうか。

【委員】 いや、カーボンニュートラルの話とか、モーダルシフトの話とか、子供の頃から、そういうことを考えてもらうというのは、僕はすごく大事だと思っています。だから、私は主権者教育というのをライフワークにしているんだけど、子供の頃にいろいろな

社会の事象に触れてもらうという、リアル体験をしてもらうということが一番原点だと僕は思っていて、海の日とか、山の日とかいろいろありますけれども、何か海の日にそういう子供向けのイベントみたいな、あるいは何か子供向けの冊子を作るとか、何か子供向けの事を落とし込んでやっていくのは、長い目で見るとすごくプラスになるのではないかなと。全然、今御説明していただいた観点とちょっと離れますけれども、話が大き過ぎるかもしれませんが。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課でございますが、最近、ブルーカーボンというのが着目されておりまして、港湾だけではなくて藻場、干潟の育成というふうなことがございます。そういったものを教育に取り込もうということで、小学校とか、そういったところの子供たちが参加するようなイベント、これは海の日に限らず夏場とかやっているようなところでございます。そういうのも積極的に宣伝してみたいなど。

【委員】 そういうことを推進していただいて、海の日とか、そういう休みのときは学校が動くわけではなくて、やっぱり家庭なんですよ。だから、家庭のほうにも、どうやって手を差し伸べていくかということも考えていく必要があると思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 もっといろいろ御説明されたいんじゃないですか。よろしいですか。

【委員】 何かあったらどうぞ。

【分科会長】 では、ネットのほうからも、ウェブで御参加の委員方も御質問があるようですので、委員、お願いします。

【委員】 。今日初めてこちらに参加させていただくので、少し勉強が足りないのですが、CNP認証って面白いなって関心を持ったのですが、これは誰が認証を取るのかというのを教えていただきたいのと、これを取った組織なり団体はどういったメリットがあるのか教えていただけないでしょうか。お願いします。

【分科会長】 どうでしょうか、お願いいたします。

【室長】 御質問、ありがとうございます。まず、これを取得するのは、コンテナターミナルのオペレータ、基本的には民間事業者を想定しているところでございます。これを取るメリットということで、よく補助金とかとひもづいているのですかという質問があるのですが、現時点では、そういうものではございませんので、あくまで脱炭素の取組というのは、企業価値を高めるような評価をされていく流れかとは思うのですけれども、なかなかこれを客観的に証明する手段というのはなくて、それぞれが自分でPRをしていかないといけ

ないという状況があらうかと思います。それがなかなか進みづらさというところにもつながっているかと思いますので、客観的な評価基準とともに、レベルを5段階設けまして、それに応じた認証を国からお墨つきをもらうということをもって社会的な評価に訴求していくということを狙って取り組んでいるものでございます。

以上です。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。例えばそのターミナルがこのCNP認証を受けると、より一層海外からは船が寄ってきやすくなってもらうとか、そういうことではなく、現段階ではそういった取組をしているターミナルだよということを示す役割ということで理解しました。ありがとうございます。

【分科会長】 追加の御説明があるようです。

【室長】 すみません。説明が足りていなかったかもしれませんが、ターミナルの運営企業の評価につながるという話はさせていただきましたが、もちろん民間等への評価でもございますし、カーボンニュートラルポートの施策全体がやはり港の競争力を上げていき、選ばれる港湾に向けた取組ということで進めておりますので、例えば日本でこういう制度を運用し始めましたよ、こういった港がこういう評価を受けていますよということは海外にも発信していくことを国交省としてやっていきたいと考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

分かりやすくなるといいですね。何かその辺のところで、ここの認証を取っていると、結局、船会社さんから見たら、全体の排出量がここのところでこれだけ少なくなっていますよみたいなことが見えますよとか、何かいろいろなことがあるといいのかな。そうすると、考えられていると思いますが、できればそういったところへダイレクトにどう貢献するかというようなストーリーみたいなものもシェアしてもらえるといいかなと思います。よろしくをお願いします。ありがとうございました。

それでは、委員、御質問、ありますね。よろしくお願いします。

【委員】 ありがとうございます。今の御質問にも関連しているところなのですが、まず計画についてお伺いしたいのですが、3ページ、4ページで計画策定の状況というのを示していただいています。この48港湾のほうは策定済みだというところ、承知いたしました。ただ、98港湾が協議会とかを設置しているということで、この設置しているところ、または任意の協議会等、多分、黒字で書いてあるところでしょうか、そこについては計画を策定

段階みたいな理解でよろしかったでしょうかというところです。もしそうじゃなかったら、何か進まない理由みたいなところがあるのかなと少し思ったところです。

2点目でございますが、CNP認証というところで今御説明をいただきましたが、これは港湾管理者とオペレータというところが申請できるというようなところのようですけれども、例えばこの基準のところ、レベル1のところ、この計画の策定というところが入っております。例えば民間事業者というところであると、港湾管理者が策定していなかったら、そもそもいろいろな取組をやっている、こういったところに申請できないみたいな話なのか、そういった少し計画の策定というところも、もしかしたらオペレータのほうでも何か出しているみたいな話なのか、その関係性というところが少し分からなかったのもので、追加で御説明いただければありがたいです。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 事務局、お願いいたします。

【室長】 御質問、ありがとうございます。まず1点目でございますが、御認識のとおり、協議会が設立されていて計画ができていないところは計画作成作業を順次進めているところというふうに御理解いただければと思います。

それから、2点目でございますが、CNP認証のレベル1というのがコミットメントということで、何らかのターミナルの脱炭素化の取組について公表していることというのを条件にしております、代表的なものが、そのCNPの計画、港湾管理者が作るものを指しているところではございますが、必ずしも港湾管理者がそういった計画を作っていない、ターミナルのオペレータが独自に計画を作って、それを対外的にコミットしているということをもっても評価はできるようには運用していきたいと考えている。一応、そういう基準をオープンにさせていただいているところでございます。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。では、ありがとうございました。

ほか、御意見ございませんでしょうか。では、1つだけ私のほうから聞かせていただいて、港湾エリアではすごい大きな排出量があるんですね。25%。おっしゃっているのは日本国全体のCO2排出量の25%を港湾エリアの中にある何らかの活動が占めている。CNPというのは、それも含めて全部を減らすという、その25%をゼロエミッション化する、そういう意味なんですか。港湾自身かと思ったのですが、その港湾エリア全体の話だったのかなと。もしかしたらすごく大きな話なのかなと思ったのですが、そこら辺はどうでし

ようか。

【室長】 御質問、ありがとうございます。まず、今回、4分の1というふうにお示しさせていただきましたが、これ、作成済み48港湾の合計になりますので、臨海部、港からという意味では、まだ作成されていない港も含めると、もっと大きな規模になるというものはあるのかなと思います。その上で、かなり数字としては大きいわけですが、CNPは、これをカーボンニュートラルに向けて取り組んでいく取組ではあるのですが、特に大きいのがターミナル外に位置づけられる工場ですとか製鉄所とか、こういったものの脱炭素につきまして、例えば計画を作成した港湾管理者が自ら進めるということではなかなかない。やっぱりそれぞれの主体というのを明らかにして計画に位置づけて、誰が取り組むかというふうに取り組んでいくのがCNPの取組でございます。

そういった中で、例えば臨海部に立地する工場とかの排出削減ということであれば、港湾サイドであれば、そういったものに使われるエネルギー、水素、燃料とかの大規模な取扱い機能というのを確保していく、輸送機能を確保していく、こういったことを通じて、企業の構造転換、エネルギーの構造転換というのを促していく、下支えしていく形でCNPというのを進めていきたいと考えているところでございます。

【分科会長】 もう1回だけ確認ですが、港湾エリアの周りのといいますか、工場とか、発電所とか、そういうものも含めて、今のカーボンニュートラルポートの計画の中に位置づけていくべきものでそうなっているのだという、そういう理解でいいんですかね。

【室長】 計画によって港湾管理者がどの範囲を設定するかというのをまず定めるのですが、大体の計画は臨港地区、港があって、その直背後ぐらいにいろいろな企業が立地していたりしますけれども、そこまでを含めた計画を作成しているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。そうすると、今後、でき上がってくるに従って、総CO₂排出量の5割とか6割とか、そういうオーダーの部分が今のCNPの計画の中で語られることになる。そういう理解でよろしいのでしょうか。

【室長】 以前、推計をしたことがありまして、臨海部に立地する産業が排出するCO₂はというとやっぱり日本全国の6割ぐらいを占めるというような数字もございます。

【分科会長】 そうですね。それはそうだと思うのですが、そこまで含めた計画だということになるとなかなか大きな話だとは思ひまして、認識を新たにさせていただいたということでございます。

いかがでしょうか。何か御質問等ございましたら。ありがとうございます。非常に大事な

取組だということは再度確認できたと思いますが、頑張って進めていただければと思います。どうもありがとうございました。

では、ここまでで今日の議事は終了したいと思います。よろしゅうございますか。では、進行は事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございます。委員の皆様には、長時間にわたり御審議をいただきまして、ありがとうございました。

最後に、港湾局長より御挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【港湾局長】 時間をオーバーして長時間御議論いただきまして、どうもありがとうございました。実は国交省の幹部人事がございまして、明日付で、2年間務めました港湾局長を退任いたします。それと、こちら側に座っている、本日は代理が多いのですけれども、港湾局の幹部も大方総取り替えみたいな形になります。この2年間、御議論いただいた法改正、防災、脱炭素、いろいろなことで委員方のお導き、方向性づけによりまして一歩進んだと認識しております。本当にどうもありがとうございました。

明日からの新しい港湾局長、隣に座っている安部ですが、新生港湾局をまたしっかり導いていただきたく、よろしく委員方にはお願いをしたいと思います。大変お世話になりました。どうもありがとうございました。

【総務課長】 以上をもちまして、交通政策審議会第96回港湾分科会を閉会いたします。次回の港湾分科会は、9月を予定しております。どうもありがとうございました。

— 了 —