

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

令和7年9月11日
国土交通省港湾局

基本方針の変更の主な内容（案）

基本方針に反映する主な事項と考え方

「気候変動を考慮した臨海部の強靱化」

→港湾法等の一部を改正する法律（令和7年4月成立）を踏まえ、官民関係者がハード・ソフト一体の各種施策を講じる「協働防護」についての記載を追記・修正。

「災害時の海上支援ネットワークの形成」

→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（令和6年7月交通政策審議会答申）を踏まえ、防災拠点（支援ふ頭）による海上支援ネットワークの形成に関する記載等を追記・修正。

「洋上風力発電設備設置の拠点となる港湾の利用効率化等」

→港湾法等の一部を改正する法律（令和7年4月成立）や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（令和7年6月成立）を踏まえ、基地港湾の埠頭の一時的な利用について調整する利用調整協議会の記載等について追記・修正。

「広域的な資源循環の促進」

→第五次循環型社会形成推進基本計画（令和6年8月）の記載を踏まえ、循環型経済への移行に向けた港湾を核とした物流システムの構築による広域的な資源循環の促進に関する記載について追記・修正。

上記に加え、法改正や政府の会議で示された内容等について反映。

基本方針の変更のイメージ

○新たな内容を追加、又は既存の記述を更新し、取組や対策等を記載する（太字・下線箇所）。

（基本方針の章立て）

基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

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

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

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

2. 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項

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

※今般の港湾法改正において、港湾法第3条の2第2項第六号が改正されたため、V章2の標題についても変更。

基本方針の構成の変更（案）目次

（凡例） **赤字**: 現基本方針に追加・修正した箇所
青字: 前回港湾分科会から追加修正した箇所

基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

- （1）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
 - ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
 - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
 - ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
- （2）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
 - ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
 - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進
- （3）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
 - ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
 - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

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

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

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

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

- （1）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
 - ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
 - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
 - ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
- （2）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
 - ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
 - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進
- （3）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
 - ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
 - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項

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

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

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

2 開発保全航路の配置

基本方針の構成の変更（案）目次

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

1 自然環境の積極的な保全・再生・創出

- ① 良好な自然環境の保全
- ② 失われた自然環境の再生と新たな環境の創出
- ③ 沿岸域の連続性を考慮した対応
- ④ 底質浄化等による海域環境の改善
- ⑤ 人と自然との触れ合いの拡大

2 多様化する環境問題への対応

3 環境の保全の効果的かつ着実な推進

- ① 環境情報の充実と共有化
- ② 環境への影響の評価と対応
- ③ 先導的な環境保全技術の開発
- ④ 地域と連携した環境保全への取組

Ⅴ 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

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

（１）港湾相互間の連携に関する観点

- ① 経済的な観点からの連携
- ② 自然的な観点からの連携
- ③ 社会的な観点からの連携

（２）広域的な港湾相互間の連携

- ① 地域ブロックごと及び全国規模での港湾相互間の連携
- ② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組
- ③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組

2 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項

（１）バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾

（２）クルーズ船の受入拠点となる港湾

（３）海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾

（４）脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進

（５）民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備

（６）港湾における気候変動適応の推進

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

（１）民間能力の活用による港湾運営の効率化

（２）港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

基本方針の変更内容（案） 基本的な考え方

基本的な考え方

世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な少子高齢化による生産年齢人口の減少により、あらゆる面での生産性向上が不可欠となっている。更に、近年、激甚化・頻発化する自然災害は、産業の国際競争力にも影響し、我が国の将来に不確定な要素を与えている。こうした状況認識の下、我が国の経済・国民生活を支えてきた港湾においては、中長期的な発展や変化を見据えた対応をとる必要がある。

国際物流を取り巻く情勢では、世界の経済発展が東南アジア、南アジアや中東、中南米等へ拡大する中で、コンテナ船の大型化の進展や世界的な資源獲得競争の激化により海上輸送網の再編が進むとともに、武装組織による船舶への攻撃事案等による国際海上コンテナ物流の混乱等が生じている。我が国の港湾には、こうした変化に柔軟に対応し、我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路の充実をはじめとする効率的・安定的な海上輸送網の構築が求められている。

国内物流を取り巻く情勢では、トラックドライバーの減少に対応するため、鉄道・海運のより一層の活用等によるモーダルシフトを推進していく必要がある。特に、内航フェリー・RORO船による輸送は、一度に大量輸送が可能であり、労働生産性が高く、環境負荷が少ない。これらの輸送手段を活用して将来にわたり国内物流を安定的に支えるためにも、港湾には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。

人流の観点では、クルーズ船による訪日外国人旅行客に加え、日本人観光客等の需要を取り込むことで、交流人口の拡大や地域経済の活性化を図り、観光立国及び地方創生の実現に繋げることが重要である。そのため、クルーズ人口の増加やニーズの多様化に対応したクルーズ船の受入れ機能を確保するとともに、来訪者や地域住民にとって美しく快適な港湾空間を創造する必要がある。その際、安全で暮らしやすい国土の形成、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承、地域の特徴を活かした自律的で持続的な社会の創生にも貢献していくことが不可欠である。

GX（グリーントランスフォーメーション）の観点では、積極的に地球温暖化対策を行うことで、産業構造や経済社会の変革をもたらす大きな成長につなげる必要がある。港湾における脱炭素化や水素・アンモニア等の大規模かつ強靱なサプライチェーンの形成により、港湾及び臨海部の産業の構造転換及び競争力強化に貢献していくことが求められている。

防災・危機管理の観点では、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾は、大規模災害時に、被災地の復旧・復興や経済活動の維持を図る上で、緊急物資や救援部隊等の被災地支援輸送や、コンテナやフェリー等の経済活動維持輸送の拠点として重要な役割を担う必要がある。また、近年、高潮等の災害の激甚化により港湾におけるは大規模な被害が増大発生しており、今後、気候変動に伴う海面上昇等の影響により、さらに深刻化することが懸念されている。そのため、災害から国民の生命・財産を守るとともに、社会経済活動を維持するため、港湾においては我が国全体の防災力の強化に貢献していくことが求められている。こうした災害への対応や防災力の強化、さらにはサイバー攻撃等により生じる我が国の港湾で利用されるシステムのサイバー攻撃等による新たなリスクに対応することで、港湾機能の確実な維持や円滑な利用環境の確保を図る必要がある。その際、個々の港湾の状況を勘案し、民生利用を主としつつ、災害派遣や平素の訓練を含め、自衛隊・海上保安庁の利用ニーズにも留意する。

これらの多様な要請に我が国の港湾は的確かつ柔軟に対応していくことが求められる。その際、港湾におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の取組を推進するとともに、革新的な情報通信技術や自動化技術等を取り込み、港湾空間全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めることに留意する。

本方針の取組は、関係する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置付け、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整状況、環境の保全等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえて、総合的に施策の有効性等を判断した上で実施していく。また、我が国全体の財政状況が一段と厳しくなり、かつ、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実な中で、港湾間の連携や既存ストックの有効活用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編により、生産性向上に積極的に取り組む港湾への投資の重点化を図っていく。

港湾は、多様な産業活動・国民生活を支える重要な物流・産業基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあることから、港湾政策の推進に当たっては、港湾管理者間の連携に加え、関係機関や港湾を利用する民間企業、周辺住民等との連携及び協働をより一層進めるとともに、教育等を通じた港湾及び港湾政策に対する理解の増進に努める。また、港湾政策は、持続可能な開発目標（SDGs）の実現に資するものであり、目標達成状況の定期的な確認等によるフォローアップ体制の確立及びその結果の反映に努める。

なお、本基本方針は、我が国を取り巻く今後の経済・社会情勢の推移等を勘案しつつ、必要に応じて見直しを行う。

基本方針の変更内容（案）Ⅰ

Ⅰ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

（１）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化

島国であり、かつ、資源の乏しい我が国が、貿易により経済成長を続けるためには、CPTPP（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership：環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）といったEPA（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）の発効等による貿易構造の変化、アジア近隣諸国の海洋戦略・物流戦略等を踏まえ、国際海上輸送網を強化することが重要である。コンテナ船の大型化が進み、輸送の効率化が追求される一方、世界の主要港では寄港地として選ばれ続けるようハード・ソフトともに積極的な施策を展開している。このような状況の中、我が国の港湾も、世界の新興国の発展及び我が国の産業・物流構造の変化に対応して、常に進化することが必要である。その際、AI（Artificial Intelligence：人工知能）やIoT（Internet of Things：モノのインターネット）等の情報通信技術及び自動化技術の発達並びに社会実装の進展を踏まえ、これらの革新的な技術を活用して、良好な労働環境の確保に配慮しつつ、国際物流システム全体の生産性向上を目指すことが不可欠である。

一方で、海外との競争だけにとらわれるのではなく、世界の港湾との連携を強化していくことも重要である。グローバルに展開する民間企業は、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる高度で複雑な国際分業体制を構築していることから、我が国の質の高い港湾インフラシステムの海外展開等も進め、東南アジア諸国等との互惠関係の下で、国際基幹航路（我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路。以下同じ。）や近距離シャトル航路等の多様な速度帯による重層的な航路網を構築することが必要である。更に、ターミナルの背後では、高度な流通加工機能等により製品に**新たな価値の付与が可能なロジスティクスセンター**を備えることが求められる。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。**なお、国際基幹航路の維持・拡大に向けては、国、港湾管理者、港湾運営会社、荷主企業、物流事業者等による共通の理解のもと、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。**

<国際基幹航路等の戦略的強化>

- 国際基幹航路に就航する船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
- 荷主企業への利用促進等を含む、国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の、東南アジア等広域及び国際フィーダー航路やフェリー・RORO船等を活用した国内からの集約**
- コンテナ貨物の創出の実効性を高めるためのロジスティクス機能の強化と産業立地の促進
- 国際海上コンテナ物流のDX(Digital Transformation: デジタルトランスフォーメーション)・GX(Green Transformation: グリーントランスフォーメーション)の推進

<アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化>

- 国内主要港における、アジア地域との貨物輸送需要を踏まえたコンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等に対応した港湾機能の強化
- 東南アジア諸国等の港湾での我が国の経験、技術、ノウハウを活かした質の高い港湾インフラシステムの海外展開とこれらの港湾との国際海上輸送網の戦略的強化

② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築

世界的な人口増加及び新興国の発展による資源・エネルギー・食糧の需要の増大に伴い、我が国の海外調達コスト・リスクが増大するおそれがある。更に、我が国の近隣諸国では、スケールメリットの追求の観点から、それらを輸送するバルク船の大型化と大規模な受入拠点の整備を進め、輸入の競争力を高めている。また、アメリカのシェールガス革命、パナマ運河の拡張、北極海航路の利用拡大等を受け、輸入先・輸送ルートも多様化してきている。我が国においても、こうした国際情勢に対応し、資源・エネルギー・食糧を安定的かつ低廉に輸入するための受入拠点を戦略的に配置・整備していくことが必要である。

また、我が国のエネルギー事情や地球環境の保全意識の高まり等を背景に、港湾及び臨海部に立地する発電所や産業において、水素・アンモニア、バイオマス等のエネルギーの導入が進むことが想定されることから、こうしたエネルギーに対応するため、**既存ストックも有効活用した土地利用の転換**や、受入拠点の戦略的な配置・整備が求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 資源・エネルギー・食糧の安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための官民連携・企業間連携による大型バルク船の受入環境の整備及び企業間の共同輸送等の促進
- 水素・アンモニア等の受入環境の整備

③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築

本格的な少子高齢化時代に入し、また、トラックドライバーに対する時間外労働の**上限規制の適用等により**、物流産業における労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO船等を活用した国内複合一貫輸送（**国内貨物の輸送であって、異なる2以上の種類の運送機関により一貫して行われるもの。以下同じ。**）の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。

特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、**より一層の活用**や各地の内航フェリー・RORO船が着岸する埠頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。

（略）

基本方針の変更内容（案） I

④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業や自動車・産業機械等の加工組立型産業をはじめとする、我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成が求められている。

（略）

（２）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

（略）

② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

クルーズ船等により我が国を訪れた外国人旅行者の満足度を高め、再来訪を促進する。また、クルーズ旅客の増加を契機として、交流人口の拡大等による外部からの需要を呼び込むとともに、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。そのため、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。

また、観光立国を実現するためには観光需要の多様化への対応が重要であり、陸上交通では得られない体験を楽しむことができる水上交通の活性化及び地域への経済波及効果が大きい大型のプレジャーボートの受入も求められる。

（略）

（３）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

東日本大震災では、地震・津波により、港湾を含む広い範囲に甚大な被害が発生しており、今後も南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模・広域的な地震及び津波の発生が懸念されている。更に、令和6年能登半島地震では、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。また、近年、台風に伴う高潮等により、港湾において大規模な浸水被害やコンテナの倒壊等が発生しており、今後も、気候変動による海面上昇及び高潮・高波リスクの増大が懸念されている。更に、港湾には、電力や燃料を供給するインフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナートが形成されていることから、事故や災害が発生すると、その影響は我が国全体に及ぶ可能性があり、復旧にも長期間を要することが懸念される。また、港湾において重要な基盤の一つとなっている情報システムに障害が発生した場合には、港湾の機能不全を引き起こす可能性があり、その影響が長期間に及ぶことも考えられる。

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、電力や燃料を供給するインフラ等の強靱化にも対応して、社会経済活動を維持するとともに、外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害や感染症の感染拡大に対しても柔軟に対応できる、災害等に強い港湾を実現することが必要である。また、災害時の円滑な被災地支援のため、耐震強化岸壁に加え、内陸へ輸送するための臨港道路、物資の荷さばき等のための岸壁背後の用地や緑地、岸壁に至る航路・泊地等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点（以下、「支援ふ頭」という。）による海上支援ネットワークの形成を図る必要がある。加えて、地域全体の早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の受入及び漂流物の処理について、あらかじめ検討しておくことが必要である。更に、水際線に存在するという港湾の特性上、気候変動に対して将来にわたり適応する必要がある。一方で、ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、ソフト面で取り得る対策も考慮した、計画的な対応を講じる必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

●災害時における円滑な被災地支援輸送のため、被災した背後地域への人員・支援物資の受援側の輸送拠点となる地域支援ふ頭、被災地域への後方支援拠点としての役割も果たす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

●国際海上コンテナやフェリー・RORO船等の幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化

●災害時等における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、水際対策等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、被災状況やインフラの利用可否等の情報等を災害等発生後に遅滞なく提供できる体制等の構築

（略）

2 引き続き重点的に取り組む事項

（略）

② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」に基づき、港湾に限らず様々な公共施設においてバリアフリー化が進んできている。また、訪日外国人旅行者や高齢者等のレジャーへの需要増加、少子高齢化による労働力不足等を背景とした働き方改革への要請等を踏まえ、旅客や就労者を含め、あらゆる人に優しく安全で快適な港湾となるよう留意する。

③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出

地球環境に対する国民意識の高まりを受けて、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承が求められている。

そのため、良好な港湾環境を保全・再生・創出し、生物多様性の保全等、環境との共生を実現する。

基本方針の変更内容（案） I

④ 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

循環型社会の形成に向けて、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済・社会様式につながる一方通行型の線形経済から、持続可能な形で資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済への移行を推進することが求められている。また、我が国の近隣諸国の経済成長を背景に循環資源の輸出先や求められる品質が大きく変化しており、長距離大量輸送や高度なりサイクル技術を必要とする循環資源も存在する。

このため、循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる機能や、高度なりサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を核とする物流システムの構築に取り組み、広域的な資源循環を促進する。

（略）

⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進

2001年の米国同時多発テロ事件の発生を契機に海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正され、港湾においては国際的な保安の確保が不可欠となっている。従来から就航している国際フェリーに加え、我が国に寄港する外航クルーズ船の増加が見込まれることから、国際海上輸送の信頼性と安全性を向上させるとともに効率性を向上させることも求められている。

したがって、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進し、関係機関と連携しつつ、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送の実現を図る。

また、ヒアリ等の特定外来生物による生態系、人の生命・身体等への被害を防止するためには、関係機関と連携して、特定外来生物の水際での侵入防止対策を着実に実施する。

（略）

⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

「海洋基本法（平成19年法律第33号）」に基づき策定された海洋基本計画の目標の実現に向けて、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成22年法律第41号）」に基づく、港湾内に指定された低潮線保全区域における低潮線の保全及び本土から遠く離れた海域における海洋資源の開発・利用等のための活動拠点の形成、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋環境の保全、離島の保全等総合的な施策を積極的に推進する。

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

① サイバーポートによる港湾の電子化

デジタル技術の発展に伴い、大量のデータを分析・活用した、より迅速かつ高度な物流サービスの提供が急速に進んでいる。

港湾分野においても、港湾に関するあらゆる情報の電子化を推進し、その利活用を標準とする事業環境を形成することで、港湾全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めるため、次世代シングルウィンドウサービスを充実させるとともに、港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続や港湾施設の状況等あらゆる情報を電子的に接続し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保の上、一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の利活用を推進する。

更に、港湾の管理・利用の効率化及び安全性の確保、災害時の非常事態への対応力の強化等を図るため、「サイバーポート」により得られたビッグデータを活用することによる港湾行政のBPR（Business Process Reengineering：既存の業務プロセスを詳細に分析し、業務処理の利便性の向上を図る取組）に取り組む。また、サイバーポートと海外の港湾及び農業等の港湾以外の分野の情報基盤との接続等の取組を進める。これにより、物流、商取引、交通サービス、観光をはじめとする様々な観点で港湾を活用した高度な情報サービスを創出し、これら分野の社会課題の解決に貢献する。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 港湾手続、貨物情報、船舶動静、施設稼働状況等の港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、秘匿性及び安全性を確保しつつ連携させる「サイバーポート」の構築
- コンテナターミナルゲート前の渋滞緩和等を目的としたシステムであるCONPASとの連携によるコンテナターミナルの混雑緩和、搬出入及び荷役作業の迅速化・効率化等、港湾物流の高度化の推進
- サイバーポートの港湾物流分野・港湾管理分野・港湾インフラ分野の3分野一体で、必要なセキュリティ、情報の秘匿性及び持続性を確保した運用体制を確立し、NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System：輸出入・港湾関連情報処理システム）及び各港湾の情報システムとの連携によるシングルウィンドウサービスの利用促進等による全国の港湾の利便性の向上
- 港湾の管理、利用に関する行政手続の電子化において、GIS（Geographic Information System：地理情報システム）、IoT等を導入することにより港湾空間に関する情報や、設計・施工管理に関する情報及び災害時の被災情報を迅速かつ効率的に把握し、これらの情報を利活用できる体制の構築
- 民間の港湾情報サービス並びに海外港湾及び港湾以外の分野の情報サービスとのデータ連携の拡大による港湾を核とした物流サービスの高度化・拡大
- 「デジタル社会形成基本法（令和3年法律第35号）」に基づく政府全体の施策及び情報通信技術の進化と連携・連動した港湾の電子化の促進・進化

基本方針の変更内容（案）Ⅰ

② コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のためのAIターミナルの実現及び技術開発の推進

近年、大型コンテナ船の寄港が増加しており、コンテナ船の荷役時間の長期化及びコンテナターミナル周辺の混雑が発生している。加えて、少子高齢化や厳しい労働環境等による港湾労働者不足により、一部の港湾では夜間や休日の荷役が困難となるといった問題が顕在化し、港湾の国際競争力への影響が懸念される。一方、AI、IoT等の情報通信技術及び自動化技術等は目覚ましい発展を遂げており、海外主要港湾においてはコンテナターミナルの自動化がより一層進展している。我が国の港湾においても、生産性を飛躍的に向上させるとともに、港湾に関わる様々な労働者に対して安全かつ良好な労働環境を確保していくためには、これらの技術を活用することが必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び安全かつ良好な労働環境を有するAIターミナルの実現
- コンテナターミナル全体のオペレーションの改善や、荷役機械の高度化、港湾労働者の安全性の向上等を目的とした、現場ニーズを踏まえた効果の高い技術開発の推進

③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進

港湾の整備や維持管理等を担う国・港湾管理者・民間企業における技術者・技能者が減少していく中、様々な輸送ニーズに対応する港湾施設の効率的な整備及び適切な維持管理・更新を行う必要がある。

その際、持続可能な港湾開発等を可能とする「現場力」を維持するため、担い手の確保・育成に努めるとともに、情報通信技術等を活用し、港湾開発等の生産性向上及び働き方改革を推進することが不可欠である。特に、技術職員の確保が難しい港湾管理者については、港湾インフラの適切な機能確保を図るために必要な改良工事への支援が必要である。更に、海外の港湾関係者との継続的な関係構築を進めるとともに、国際交流の経験や国際的な感覚を有する人材を育成することも重要である。

あわせて、船舶の自動航行及び遠隔操船の技術開発が進んでいることから、世界的な動きも十分に考慮しつつ、港湾における船舶航行の安全性の確保と効率性の向上が両立するよう支援する取組も必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 若手技術者の登用促進等の担い手の確保・育成の推進、休日確保等による働き方改革の推進
- 国や港湾管理者等の様々な主体による、港湾の整備、管理、振興等の様々な分野での国際交流の推進
- 国と港湾管理者の連携による適切な人材育成及び人材配置の推進
- ICT施工、BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）等の情報通信技術の活用によるi-Construction・インフラDXの推進

- 国・地方公共団体・民間企業が港湾施設の維持管理情報を共有できるシステムの充実
- 官民連携による、モニタリング等の点検業務へのIoT・ロボットの活用の促進
- 国内外の船舶の自動航行等の技術開発の動向を踏まえ、必要となる港湾施設の改良及びその基準の検討、関係機関と連携した入出港ルールの検討
- 技術開発の水準及び時期に係る目標を定めた効率的な港湾関連の技術開発等の推進とその成果の積極的活用
- 国による港湾工事の代行制度等の活用

④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

我が国全体の財政状況が一段と厳しくなる中、将来的な社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態等の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、港湾の開発等に際しては、経済・社会情勢の変化等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持たせるとともに、既存ストックの有効活用、スクラップアンドビルド等により港湾全体の生産性を向上させることが必要である。

（略）

基本方針の変更内容（案）Ⅱ

Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項は、「Ⅰ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」を踏まえ、以下のとおりとする。なお、国際海上貨物輸送の拠点である国際戦略港湾及び国際拠点港湾、海上輸送網の拠点である重要港湾並びに地方港湾の機能分担等を適切に考慮するものとする。

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

（1）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化

< 国際基幹航路等の戦略的強化 >

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

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・連続直線バース、必要な水深、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた外内貿コンテナを一体的に取り扱える大規模コンテナターミナルの形成
- ・国内外とのフィーダー航路網の充実や円滑な積替機能の確保による集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進
- ・**集貨の促進に向けた荷主や港湾運営会社との連携・協力体制の構築**
- ・埠頭間や幹線道路網とコンテナターミナルの円滑な接続を含むアクセス性の確保
- ・内航フェリー・RORO航路や鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨の促進
- ・AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上**及び労働環境の改善・安全性向上**
- ・新たな貨物需要の創出や多様な物流ニーズへの対応のため、流通加工・再混載等の複合機能を備えた物流施設の立地促進
- ・グリーン電力の確保や水素等を原動力とする荷役機械の導入などのコンテナターミナルの脱炭素化、低・脱炭素燃料バンカリングへの対応

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

< アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化 >

多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、コンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等に対応した港湾機能を強化する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・連続直線バースによるコンテナ船及び国際フェリー・RORO船の機動的運用
- ・AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上**及び労働環境の改善・安全性向上**
- ・新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と背後の幹線道路網との円滑な接続
- ・農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な物流施設及び電源の確保等、シャトル航路の特性を活かす施設の機能強化
- ・近隣諸国との輸送円滑化のためのダブルナンバープレートへの対応（略）

④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

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

具体的には、以下の施策に取り組む。

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

（2）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興

クルーズを我が国の経済成長・地域活性化につなげるため、ハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境を整備する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

基本方針の変更内容（案）Ⅱ

・ファーストポートにおける、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするための旅客動線やCIQ等のオペレーション、拡張可能性に配慮した旅客施設の整備（略）

② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

- 観光振興及び賑わい創出が求められる港湾において、以下の施策に取り組む。
- ・地域の特性に配慮した旅客施設及び交流施設の整備並びに港湾情報提供施設の活用
- ・観光客等の満足度向上・消費拡大のための地域観光資源の充実
- ・港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化
- ・港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を活かしたみなとまちづくり並びに住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われるみなとオアシスの活性化の推進
- ・民間資金も活用した、官民連携による地域の特色や水際線を活かしたみなとまちづくりの推進
- ・民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備
- ・海水浴、ビーチスポーツ等の多様な活動による海浜・臨海部の積極的活用
- ・都市の再生にも資する、周辺の土地利用との調和及び市街地との機能面での連携
- ・地震、津波、高潮等の災害時における安全安心の確保
- ・景観等の良好な港湾環境の形成への配慮
- ・運河や地域の観光資源等を活用した水上交通ネットワークの活性化
- ・プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備
- ・既存の港湾施設の活用、関係機関と連携した入港手続の柔軟な対応等による大型のプレジャーボートの受入環境の整備

③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

- 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用を推進するため、以下の施策に取り組む。
- ・港湾本来の機能と調和が図られた、港湾区域における洋上風力発電等の導入促進
 - ・「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に関する法律（平成30年法律第89号）」に基づく一般海域及び排他的経済水域（以下「EEZ」という。）における洋上風力発電等の導入促進
 - ・一般海域及びEEZにおける将来的な洋上風力発電事業を見据えた洋上風力発電設備の設置及び維持管理の拠点となる港湾の指定及び機能の強化及び利用の効率化
 - ・LNG燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備によるLNGバンカリング拠点の形成
 - ・技術開発中のゼロエミッション船へのバンカリング機能の検討

- ・岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス（CO2、SOx、NOx等）を削減するため、船舶の規模に応じた動力源（水素燃料、アンモニア燃料、合成燃料、バッテリーの活用等）の脱炭素化の動向等を踏まえた陸上電力供給設備の導入等に向けた取組の推進
- ・荷役機械等の低・脱炭素化の推進
- ・サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応するため、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する認証制度（CNP（Carbon Neutral Port：カーボンニュートラルポート）認証）の創設及び国際的な認知度の向上
- ・海外の港湾関係者、船社等と連携した国際海上輸送網の脱炭素化「グリーン海運回廊」の実現
- ・多様な主体の参画を促す仕組みの導入等ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の拡大に向けた環境整備
- ・浚渫土砂等の建設副産物や鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効活用したブルーカーボン（海洋生態系によって吸収・固定される二酸化炭素由来の炭素）の活用推進及び緑地の活用

（3）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。特に、災害時の海上支援ネットワーク形成による円滑な被災地支援のため、概ね1日サイクルでの被災地支援を可能とする範囲ごとに耐震強化岸壁を核とした広域支援ふ頭、地域支援ふ頭を配置することとする。そのため、複数港湾の連携による災害時の対応について記載した広域港湾BCP（Business Continuity Plan:事業継続計画）の策定その他の国土交通大臣が別に定める要件を備えていると認められる広域支援ふ頭等を国土交通大臣が指定する。その際、大規模地震災害の切迫性、気候変動に起因する将来の災害リスクの増大、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組や、外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害や感染症の感染拡大に対しても柔軟に対応できる、災害等に強い港湾の実現に向けた取組を進める。更に、港湾で利用される情報システムに対するサイバーセキュリティ対策を着実に実施する。

基本方針の変更内容（案）Ⅱ

- 具体的には、以下の施策に取り組む。
- <国民の生命・財産を守るための、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルートの構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保>
- ・フェリー・RORO船等による迅速な緊急物資等の輸送に資する既存岸壁の耐震機能の確保や、幹線貨物輸送の拠点となる耐震強化岸壁とそれに付随する荷役機械、道路の整備等、地域防災計画等を踏まえた港湾関連施設の防災機能の向上
 - ・ **広域支援ふ頭、地域支援ふ頭等における施設の耐震化、液状化対策等の推進による一連の施設の健全性確保の推進**
 - ・ 災害時の供給確保のための、燃料等の取扱係留施設の大規模地震対策施設としての位置付け
 - ・ 首都圏及び近畿圏の基幹的広域防災拠点における関係機関と連携した訓練等の実施による運用体制の強化
 - ・ 港湾関係機関との定期的な訓練や港湾の事業継続計画（以下「港湾BCP」という。）の深化を通じた、緊急物資輸送・給水・入浴・洗濯等も考慮した支援船舶の柔軟な活用の円滑化や、航路啓開・被災施設の復旧等に係る連携体制の強化
 - ・ **広域港湾BCP等に基づく、災害時の海上支援ネットワークの形成のための訓練の実施等による地域の災害対応力の強化**
 - ・ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するための、清掃兼油回収船をはじめとする作業船等の漂流物、埋塞物等の除去性能等の確保
 - ・ 支援船舶の係留場所や岸壁背後地の利用調整等の機能を確保するための、非常災害時等における、港湾管理者の要請に応じた国による港湾管理業務の実施
 - ・ 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための国及び港湾管理者による埠頭の利用調整及び埠頭の規格統一化の検討
 - ・ 「特定利用港湾」に係る「運用・整備方針」を踏まえ、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮した、必要な整備又は既存事業の促進
- <災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築>
- ・ **地方港湾も含め、民間企業等との協働による、港湾BCPの策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善**
 - ・ 港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾BCPの策定と継続的な改善
 - ・ 「サイバーポート」等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築
 - ・ リモートセンシング技術等を活用した情報の収集・把握・分析と、それらに基づく航路啓開や被災施設の復旧等に係る即応体制の強化
 - ・ IoT等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築
- （略）

- <気候変動に起因する外力強大化への対応>
- ・ 浸水リスクや施設損壊リスクを総合的に評価する「脆弱性評価」の実施・共有
 - ・ 官民の多様な主体が集積する港湾の物流・産業機能を継続するため、脆弱性評価に基づく **適応**水準や適応時期に係る共通認識下で、官民関係者が**ハード・ソフト一体の各種施策を講じる**「協働防護」の考え方を前提とした、将来にわたる港湾機能の維持に必要な港湾計画等の策定・変更
 - ・ 将来の外力強大化を考慮した施設設計
 - ・ 気候変動の不確実性に対処するための維持管理の実施
 - ・ 外力強大化に対応する技術開発
- （略）
- ④ **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**
- 港湾を核とした物流システムの構築による広域的な資源循環を促進するため**、静脈物流の拠点となるリサイクルポートをはじめ循環資源を取り扱う港湾において、以下の施策に取り組む。
- （略）
- 2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項
- （略）
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送を実現するため、国際航海に従事する船舶が係留する港湾において、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進する。また、ヒアリ等の特定外来生物の侵入防止対策を実施する。
- 具体的には、以下の施策に取り組む。
- ・ フェンス及び監視カメラの設置等の**ハード対策**の実施
 - ・ 国際海上コンテナターミナル及びクルーズ埠頭における、効率的な運用に配慮した保安対策の実施
 - ・ 重要国際埠頭施設への出入管理情報システムの導入
 - ・ 関係機関及び民間企業と連携した警備強化による水際対策の徹底
 - ・ ヒアリ等の特定外来生物の確認調査及び防除の実施

基本方針の変更内容（案） V

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

（略）

② 自然的な観点からの連携

閉鎖性の強い内湾のように、外海との海水交換が良好でなく、狭い海域において生態系が均衡を保つことにより成り立っている海域では、近接して立地する複数の港湾とその周辺海域の自然環境を一体的に捉えて、環境の保全に取り組む必要がある。このため、港湾の開発等による環境への影響について、広域的な評価やモニタリングの実施に努める。

特に、背後地域から流入する汚濁負荷が多い東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等では、赤潮や青潮が発生する等、生物の生息環境が良好でなく、人と自然との触れ合いの場も十分でない。このため、自然環境の有限性を認識し、多様な主体が連携して、良好な自然環境をできる限り保全・再生・創出するとともに、陸域から流入する汚濁負荷の維持に努めつつ、湾全体の環境を勘案した環境の再生及び創出のための措置を官民連携により計画的に進める。

更に、豊かな自然が残されている地域においては、地域とも連携しつつ、その保全と活用に努める。

③ 社会的な観点からの連携

船舶航行量が多い海域に複数の港湾が近接し、航行水域が狭隘な場合には、船舶航行の安全性、安定性及び効率性の向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を行うとともに、情報を共有化する等、関係機関が連携して総合的な航行安全対策を進める。

三大湾地域をはじめとする、人口及び資産が集積する地域等において複数の港湾が近接して立地している場合には、大規模地震等の災害時に避難者及び緊急物資の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁等の適正な配置及び基幹的広域防災拠点との連携により港湾間の相互補完を進める。また、これらの施設が連携して、災害時に所期の機能を発揮できるように、港湾広域防災協議会を組織すること等により、関係者が協働して広域的な港湾BCPを策定し、連携体制を構築する。

内陸部で廃棄物処分のための空間確保が困難なため、その処分を海面に依存せざるを得ない地域において、複数の港湾が近接して立地している場合には、廃棄物処分の要請や用地需要等を勘案しつつ、船舶の安全な航行及び停泊との調整を行い、関係機関と連携して広域的な観点から適切に対応する。

（略）

③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全・再生・創出への取組

瀬戸内海地域においては、多くの島々が点在する美しい景観や静穏な海域、歴史的資産等の観光資源を活用して、各港湾がそれぞれの個性を発揮しつつ全体として魅力ある国内外のクルーズ船等のネットワークの形成など、各港湾が連携して地域振興への取組を進める。

（略）

2 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

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

（1）バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾

バルク貨物等の輸送網の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

特に、世界的に需要が増加し、かつ、輸送船舶の大型化が進展している貨物について、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和並びに港湾間及び企業間の連携の促進に取り組む。

このような、バルク貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を特定貨物輸入拠点港湾として指定する。バルク貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図るため、関係者が連携して、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用しつつ、特定利用推進計画を作成し、当該計画に定めた取組を促進するとともに、継続して当該計画の進捗状況の確認を行う。

なお、特定利用推進計画の作成に当たっては、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾を拠点とした複数港寄りや小型船による積替輸送といった企業間の連携による大型船の活用取組の促進、安定的な投資環境の構築に資する共同化促進施設協定の活用による荷さばき施設等の共同化の促進並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。

（2）クルーズ船の受入拠点となる港湾

クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者及びクルーズ船社等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

特に、港湾管理者が、当該港湾への寄港を希望し、自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向をもつクルーズ船社と連携する場合、その意向及びニーズを取り込むとともに、その活力を活かしながら、長期的かつ安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む。

このような取組を行う港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定する。当該港湾の港湾管理者は、関係者と調整し、国際旅客船拠点形成計画を作成する。更に、当該港湾管理者は、旅客施設等を整備するクルーズ船社等と、係留施設の優先的な利用や当該旅客施設等の一般公衆への供用等に関する官民連携国際旅客船受入促進協定を締結することにより、当該計画に定めた取組を推進する。

基本方針の変更内容（案） V

なお、国際旅客船拠点形成計画の作成に当たっては、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、官民連携の推進、公共的な施設利用の確保を可能とする管理・運営、魅力ある寄港地観光の造成、地場産業の活用等による地域振興への貢献及び地域の**観光**関係者等の連携による推進体制の構築に配慮する必要がある。

（３）海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾
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を形成するため、国・港湾管理者・民間企業の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

洋上風力発電は、地球温暖化対策に有効であり、大規模な開発により経済性の確保が可能で、関連産業の育成や波及効果も期待される。洋上風力発電の導入促進のためには、事業の予見可能性を高める必要があることに鑑み、国及び港湾管理者は、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭において、発電事業者による発電設備の設置から撤去に至るまでの長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。

このような取組を行う港湾を海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（以下「基地港湾」という。）として指定する。基地港湾において、国及び当該港湾の港湾管理者は、**発電事業者**に埠頭の長期貸付けを行う。貸付けにあたり、国は、当該埠頭の貸付けを受ける２以上の発電事業者間の適切な利用調整を行う。当該埠頭については、国、港湾管理者及び発電事業者が連携して、災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する。**また、当該埠頭の効率的な利用を図るため、貸付けを受ける発電事業者からの要請に基づいて、一時的な利用について調整する利用調整協議会を国が設置する。**

なお、このような基地港湾の埠頭については、最大30年間にわたり発電事業者に貸し付けることができることから、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾の開発、利用及び保全に係る長期的な展望との調和を図る必要がある。

また、国、港湾管理者及び発電事業者は地域との共生や地域経済への波及の観点に配慮する必要がある。

（４）脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進

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

港湾において、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズへ対応し、港湾の競争力を強化していく。また、港湾及び臨海部に**集積する温室効果ガスの排出量が多い産業等のエネルギー転換を促し**、産業の構造転換及び競争力強化に貢献していく。このため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るCNPの形成を推進する。

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

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

（５）民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備

地域の交流拠点としての役割を担う港湾の緑地等の老朽化や魅力の低下等に対応するため、民間の活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進する。

港湾の緑地等は、港湾の自然環境の保全、港湾の良好な景観の形成、港湾労働者の労働環境及び周辺住民の生活環境の向上等の場となるとともに、災害時における復旧・復興活動の拠点や避難場所など、様々な機能を果たしており、我が国**全体**の財政**状況**が一段と厳しくなる中においてもこれらの機能の確保・高度化を図りつつ、水際線を活かした質の高い賑わい空間を創出する必要がある。これにあたり、民間活力を最大限活かしていくためには、緑地等における安定的な投資環境の構築が必要であることに鑑み、国及び港湾管理者は、民間事業者による公共還元型の緑地等の整備のための長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。

（６）港湾における気候変動適応の推進

気候変動に伴う海面上昇等に対し、物流・産業機能の継続を図るため、国、港湾管理者、関係地方公共団体、民間企業等の連携・協働による港湾の効果的な保全を推進する。

気候変動に伴う海面上昇等の影響は、各港湾がおかれる地形条件や自然条件による地域差があり、必要となる対策及びその時期は、社会的条件も踏まえ多様なものとなる。加えて、様々な関係者が集積する港湾において効果的に浸水を防ぐためには、水際線において一体的な適応水準を確保することが必要である。このため、協働防護区域毎に脆弱性評価を実施し、それぞれに適したハード・ソフト一体の各種施策を関係者が連携して講じる「協働防護」の推進に取り組む。

基本方針の変更内容（案） V

このような取組を関係者が一体となって進めるため、港湾管理者は協働防護協議会を活用しつつ、協働防護計画を作成する。更に、関係者は、安定的な防護水準の確保に向けて、対策の実施・運用枠組みや継続性の確保等に関する協働防護協定を締結することにより当該計画に定めた取組を推進する。

なお、協働防護計画の作成に当たっては、当該港湾の港湾計画や防災・気候変動に係る当該港湾を取り巻く関連計画との整合を図る必要がある。また、気候変動に関する予測は、最新の実績や知見に基づく科学的な評価が定期的になされる見込みであるため、最新の知見等を踏まえ、必要に応じて協働防護計画の見直しを図る。

基本方針の変更スケジュール（予定）

令和7年6月11日	交通政策審議会（諮問）	（港湾法第3条の2第4項）
6月16日	港湾分科会（付託）	
6月30日	港湾分科会（審議・1回目）	
7月～8月	パブリックコメント 関係行政機関の長への協議 港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第4項）
9月	<u>港湾分科会（審議・2回目）</u> 交通政策審議会（答申）	（港湾法第3条の2第4項）
10月	基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第6項）

基本方針とは

1 基本方針とは

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

2 基本方針の役割

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

3 基本方針に定める事項 (港湾法※第3条の2第2項)

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

基本方針の変更経緯

昭和48年
(1973年) 港湾法改正（基本方針の策定を規定）

基本方針の策定
(昭和49年)

【港湾の中長期ビジョン】

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

基本方針の
抜本的見直し
(昭和62年)

基本方針の
抜本的見直し
(平成8年)

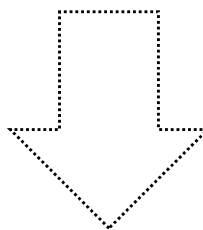


審議会答申、港湾法改正

基本方針の部分的な変更
(平成12、16、…、29年)

平成 30年 (2018年)	港湾の中長期政策「PORT2030」
-------------------	--------------------

基本方針の
抜本的見直し
(令和元年)



港湾法改正、審議会答申等

基本方針の部分的な変更
(令和2、4、6年)

港湾法改正等

基本方針の部分的な変更
(令和7年)

基本方針の構成

全体構成

基本的な考え方

(港湾)

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

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

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

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

(開発保全航路)

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

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

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

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

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

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

参考資料

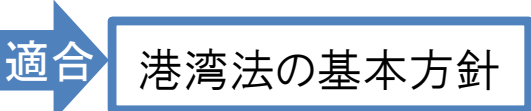
背景・必要性

○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

実施に関する計画



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

【協働防護計画】

計画に定める事項

●協働防護区域

●目標

●達成状況の評価

●基本的な方針

●事業及び実施主体

●計画期間 等

計画に係る支援・特例措置

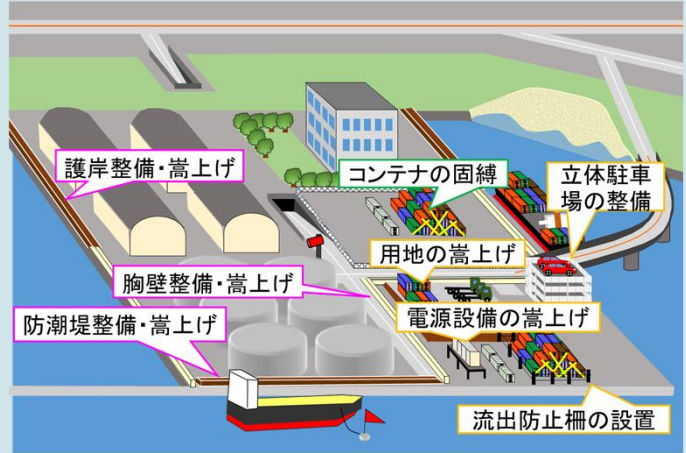
【制度改正】
●協働防護計画に記載された事業に係る工事等の許可特例
●関係者の協働による防護水準確保の取り組みを促進するための協定制度の創設

【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

●有効期間

●施設の整備又は管理に関する事項

●違反した場合の措置



凡例	港湾法改正
	予算措置
	その他

能登半島地震を踏まえた今後の防災・減災施策

能登半島地震での課題等

課題等を踏まえた対応策

実施方法

○発災直後の迅速な連携体制確保に港湾BCPが奏功したが、地方港湾では港湾BCPが策定されていなかった。

○支援船舶により、受援側拠点と支援側拠点との間でピストン輸送が行われた。

○三方を海に囲まれた半島部の被災地支援に、港湾を活用した海上ルートからの支援が有効であることが再確認された。

○支援船舶の着岸は可能なものの、背後の用地や臨港道路の被災により、制限付きでの運用を強いられた岸壁があった。

○応急復旧に必要な資材(砕石)が確保できず、隣接する駐車場の舗装を剥がし、路盤材を流用した。

○応急復旧に必要な機材について、発災前から現地付近で使用されていた機材を調達することで、発災直後の作業着手が可能となった。

○事前に施設の地震時挙動の解析がされていない岸壁では、利用可否判断に時間を要した。

○被災地への支援物資輸送に際し、民間の倉庫が一時仮置き場として活用された。

○受援側に加え、支援側の港湾でも、補給等のため支援船舶が多く入港し、混雑が生じた。

○発災直後に各施設の被災状況を必ずしも十分に確認できず、多数の施設の一部管理を行うこととなった。

○地方港湾での港湾BCP策定の推進

○各地域での広域港湾BCP策定の推進

○支援側/受援側の双方の防災拠点(広域支援ふ頭/地域支援ふ頭等)による海上支援ネットワークの形成

○岸壁に加え、背後の用地や道路、前面の航路・泊地等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点(支援ふ頭)の確保

○応急復旧のため、港湾管理者以外が所有する資材についても緊急的な使用を可能に

○防災拠点において、あらかじめ資材・機材を備蓄

○迅速な利用可否判断を可能とするため、重要な施設については事前解析を実施

○利用可否判断に必要となる施設の変位量等の情報を迅速に得られる手法の検討

○民間施設の災害時利用のための協定をあらかじめ締結

○支援側港湾の管理者への船舶の入港情報等、一部管理の国への要請を行うか否かに必要となる情報の共有

○被災地支援活動等に向けた国による一部管理対象施設の絞り込みのための迅速な被災状況把握

○港湾BCPガイドラインの改訂と地方港湾での港湾BCPの策定

○広域港湾BCPガイドラインの策定と離島・半島を中心とした広域港湾BCPの策定

○広域/地域支援ふ頭の告示指定

○特定技術基準対象施設制度の陸域への拡大と各港における必要な施設の指定

○応急公用負担制度の拡充(応急復旧のためにも適用可能に)

○既存予算制度(防災・安全交付金等)の活用による備蓄倉庫の整備や資材・機材の確保

○重要な施設のFLIP解析の実施等

○港湾施設の利用可否判断に係るガイドラインの公表

○民間等の施設の災害時利用協定制度の創設と各港における必要な施設との協定の締結

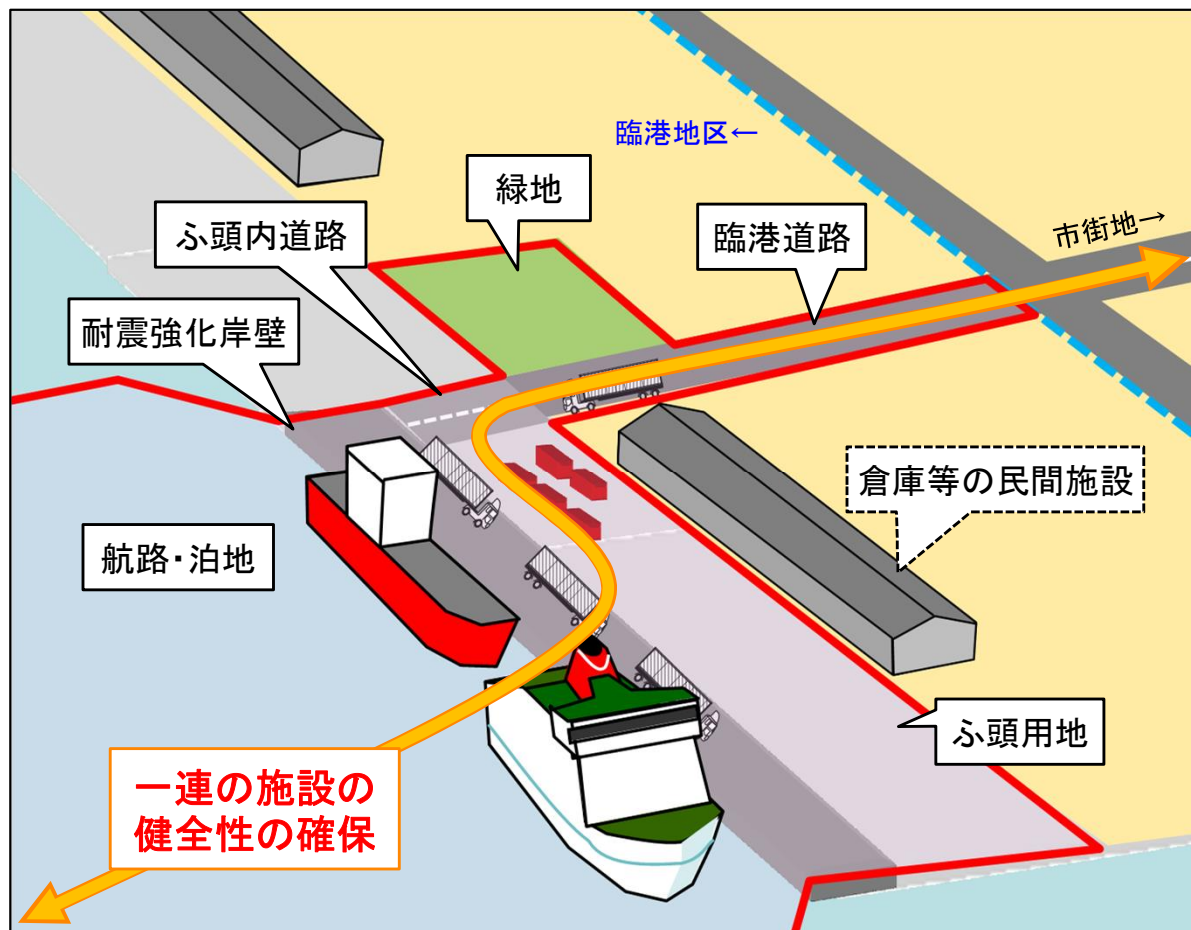
○支援側港湾の管理者への船舶の入港情報等の情報提供規定の創設

○遠隔監視用カメラ設置の推進

○ドローン等による遠隔からの施設の被災状況把握

災害時の海上支援ネットワークの形成

- 地震等の災害時には、一度に大量の人員・物資等を輸送できる海上ルートを活用が有効。
- このため、人員・物資の輸送船舶が利用する岸壁、物資の仮置き等のための背後用地に加え、これらにつながる道路や航路・泊地等、一連の施設の耐震化・液状化対策等を講じた「地域支援ふ頭」を、既存ストックも活用しつつ確保する。
- また、災害時には、全国からの人員・物資等を一次集約拠点となる「広域支援ふ頭」に集約し、近隣の複数の「地域支援ふ頭」等に海上輸送することにより、円滑な海上支援ネットワークを形成する。



防災拠点イメージ



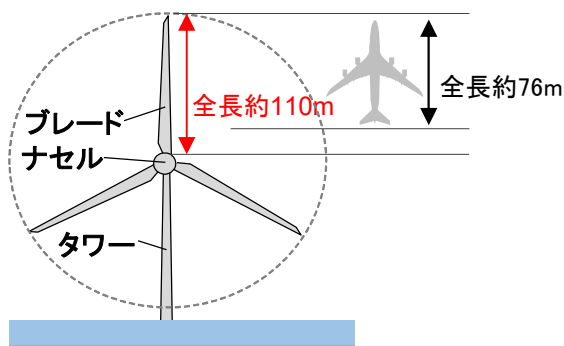
災害時の海上支援ネットワークのイメージ

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。

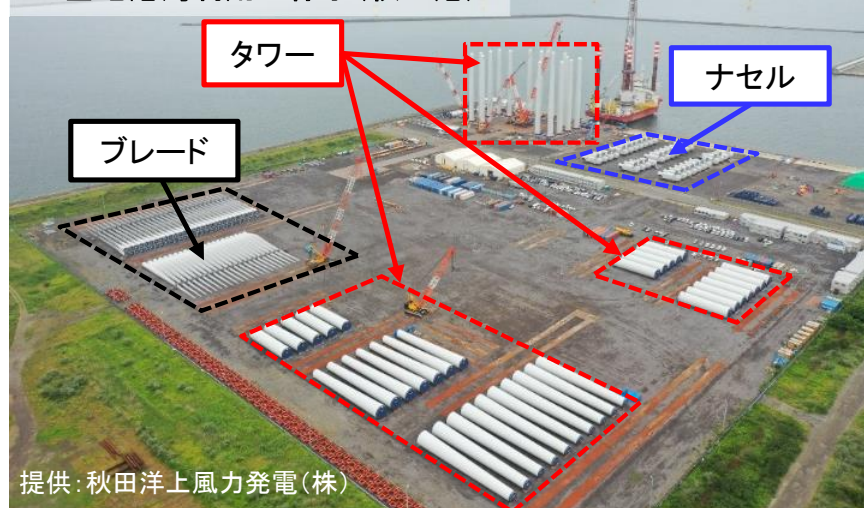
■ 洋上風車の規模



- ※ブレード重量: 約60トン
- ※ジャンボジェット機は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	ブレード: 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)

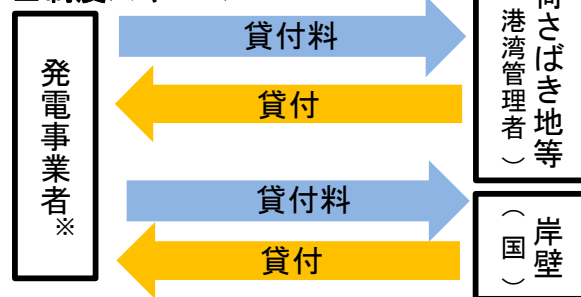


■ 基地港湾の位置図

(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 3 t/m^2 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 35 t/m^2

※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 3 ha 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 15 ha 程度を確保

洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

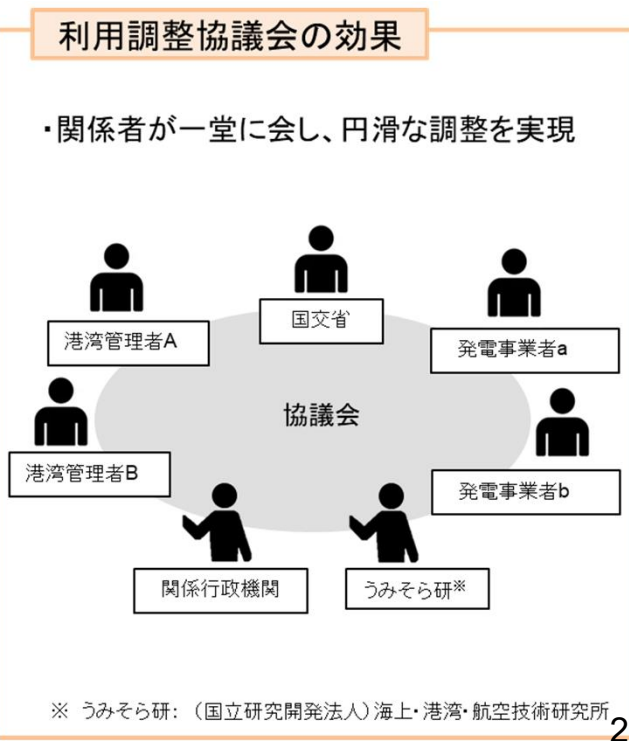
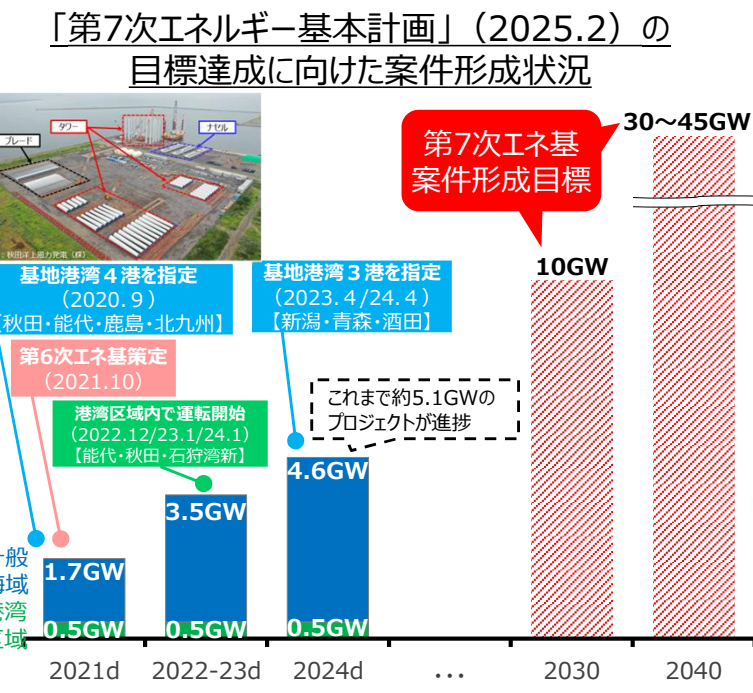
背景・必要性

○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。



背景・必要性

- 我が国における2050年カーボンニュートラルの達成に向けて、洋上風力発電は、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札とされている。
- 2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成目標を掲げており、領海及び内水における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(以下、「再エネ海域利用法」という。)に基づく案件形成の促進に加え、我が国の排他的経済水域(以下、「EEZ」という。)における案件形成に取り組んでいく必要がある。
- こうした中、現在の再エネ海域利用法では、適用対象を「領海及び内水」としており、EEZについての定めはないことから、EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置に係る制度を創設する。
- また、洋上風力発電事業の案件形成の促進に当たって、海洋環境等の保全の観点から適切な配慮を行うため、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域(以下、「促進区域」という。)の指定の際に、国が必要な調査を行う仕組みを創設する。

【目標・効果】

EEZにおける海洋再生可能エネルギー発電設備の設置許可や、海洋環境等の保全に配慮した海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定を通じて、海洋再生可能エネルギーの導入拡大を図る。

(KPI)

2030年までに1,000万kW、

2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成

法律の概要

- EEZに設置される洋上風力発電設備について、長期間の設置を認める制度を創設。

【EEZにおける洋上風力発電設備の設置までの流れ】

- ①経済産業大臣は、自然的条件等が適当である区域について、公告縦覧や関係行政機関との協議を行い、募集区域として指定することができる。
- ②募集区域に海洋再生可能エネルギー発電設備を設置しようとする者は、設置区域の案や事業計画の案を提出し、経済産業大臣及び国土交通大臣による仮の地位の付与を受けることができる。
- ③経済産業大臣及び国土交通大臣は、仮の地位の付与を受けた事業者、利害関係者等を構成員とし、発電事業の実施に必要な協議を行う協議会を組織するものとする。
- ④経済産業大臣及び国土交通大臣は、協議会において協議が調った事項と整合的であること等の許可基準に適合している場合に限って、設置を許可することができる。

※EEZにおける洋上風力等に係る発電設備の設置を禁止し、募集区域以外の海域においては設置許可は行わない。

- 促進区域(領海及び内水)及び募集区域(EEZ)の指定等の際に、海洋環境等の保全の観点から、環境大臣が調査を行うこととし、これに伴い、環境影響評価法の相当する手続を適用しないこととする。

循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行に向けた港湾を核とする物流システムの構築

- サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。
- さらに、物流の2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応から海上輸送へのモダルシフトが不可避な状況。
- 循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定・整備することにより、港湾を核とする広域的な資源循環を促進する。

リサイクルポート政策のこれまでの取組

- 地域でリサイクルすることができない循環資源の広域的なリサイクルを促進するため、静脈物流やリサイクルの拠点となる港湾をリサイクルポートとしてこれまでに22港を指定

<リサイクルポートの機能>

- 廃棄物等を取り扱うことが可能な物流機能
- リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能



[海上輸送へのシフトが不可避]

- ・物流の2024年問題への対応
- ・温室効果ガス削減への対応

<循環経済への移行に向けた機能強化>

- 増大する循環資源の広域流動に対応するための環境整備
- 広域的な分別収集・再資源化の事業を促進(環境省と連携)

港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

循環資源の広域輸送の動き

- 「脱炭素化」、「資源循環」に寄与する電炉鋼材の需要増に伴い、鉄スクラップの海上輸送を開始
- 廃棄物処理技術の高度化により地域の処理業者の対応が困難となり、海上輸送により処理技術をする業者へ輸送を開始
- 非鉄金属のリサイクルのため、国内及び海外からの廃プリント基板などを、広域から製錬拠点への輸送を受け入れるため、物流拠点を整備

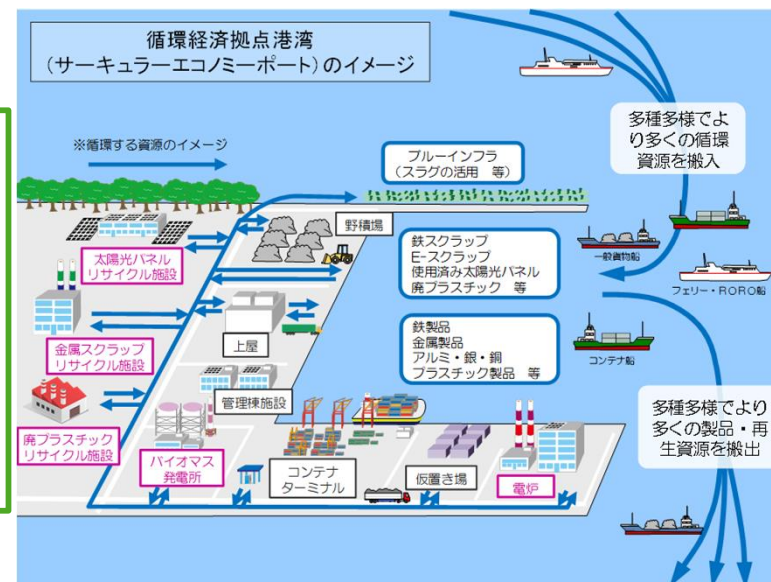
<課題>

- 港湾で循環資源を取り扱う際には、廃棄物関係法令遵守に加え、港湾管理者等が定めた運用等があるため、事業者は個別に関係者と調整しており、合意形成に時間・手間を要している
- 各港湾における循環資源の取り扱いが明確になっていない 等

<具体的な取組>

- 港湾における循環資源の取扱に関するガイドラインの策定
- 循環資源の流動を把握する方法の検討
- 循環資源取扱支援施設の整備に対する支援制度の見直しの検討 等

※既存のリサイクルポートは、サーキュラーエコノミーポートに移行し、その取組を深化



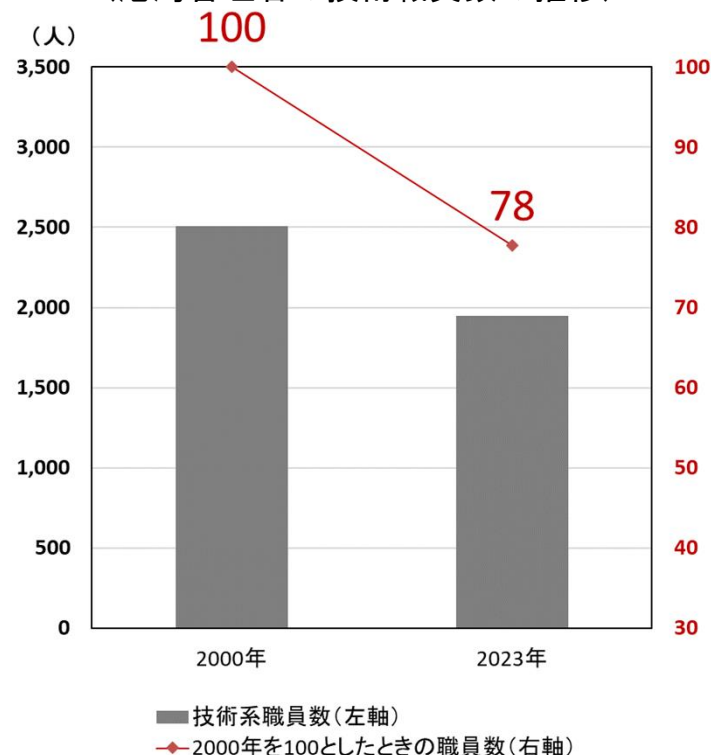
公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

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**。

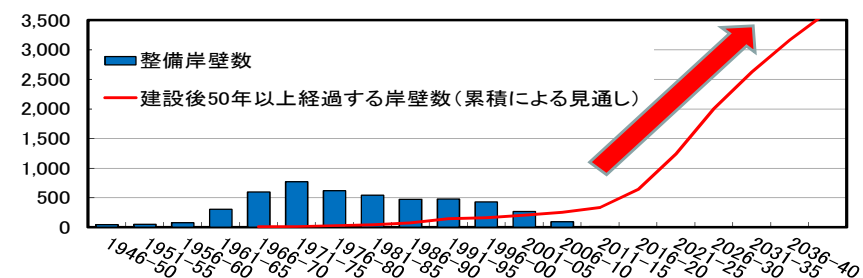
(港湾管理者の技術職員数の推移)



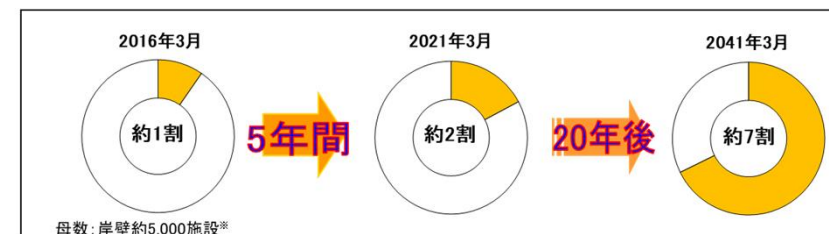
※166港湾管理者のうち、2000年の技術職員数が把握できている107管理者について整理

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

改正事項

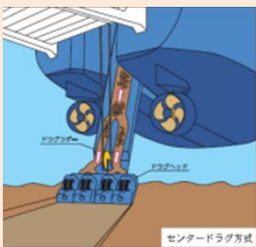
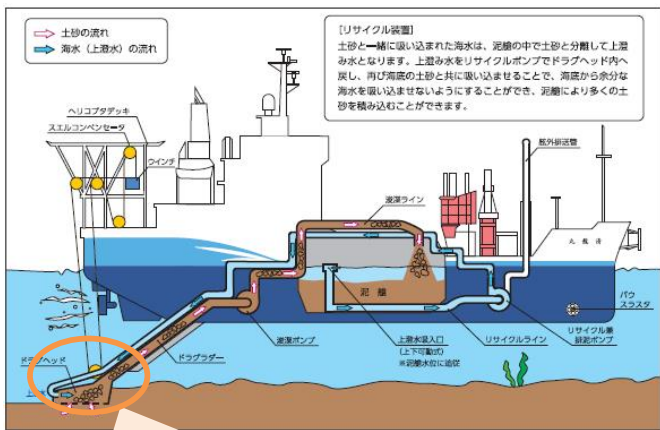
港湾管理者の要請に基づく、高度な技術等を要する港湾工事の国土交通大臣による代行制度を創設

※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・沖縄法にも所要の改正を併せて行う。

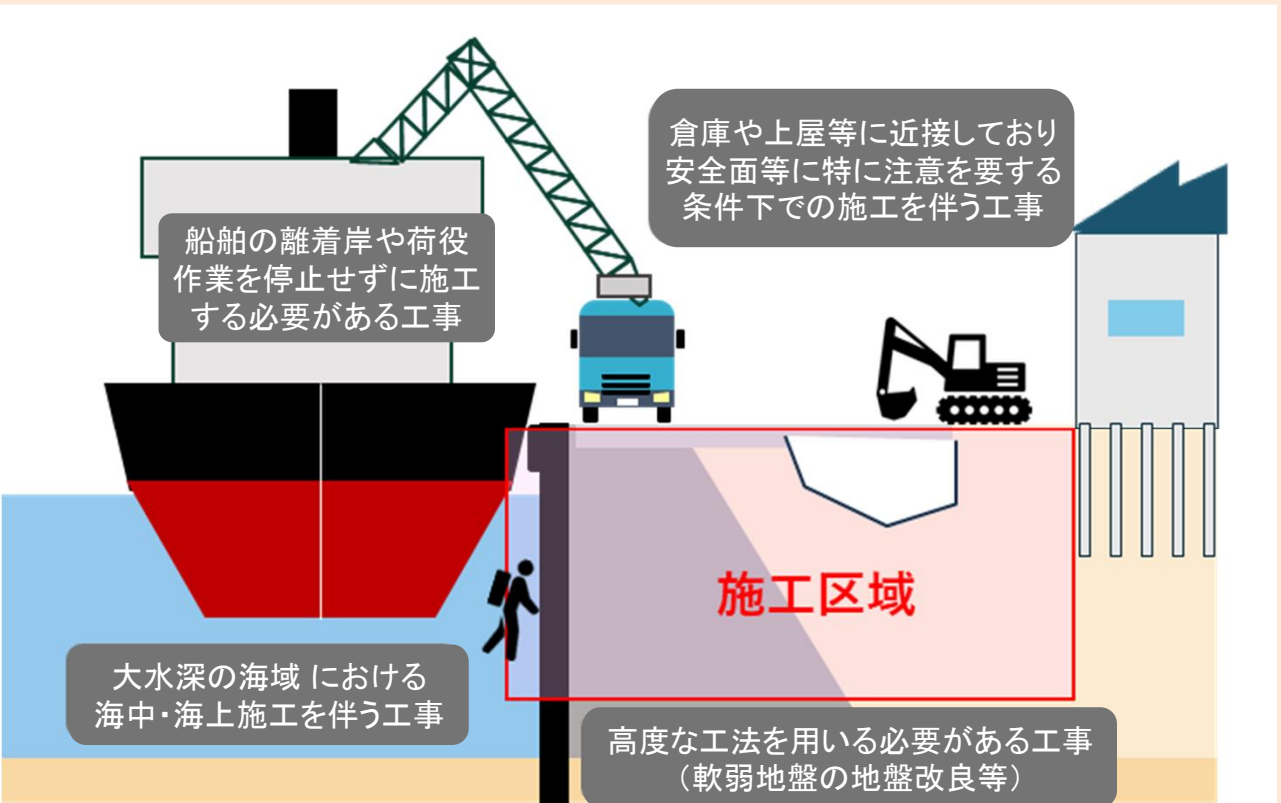
北海道港湾工事法：北海道開発のためにする港湾工事に関する法律（昭和26年法律第73号）
沖縄法：沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）

◆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掘り(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



戦略的集貨の推進

○2023年のコンテナ流動調査(2023年11月の1か月間)の結果をもとに、日本の輸出入コンテナの流動について国土交通省港湾局が年間値を推計したところ、国際コンテナ戦略港湾を発着する長距離貨物のうち、約135万TEUが海外港湾でトランシップされている。このうち、他国の港湾と比較して国際コンテナ戦略港湾に地理的な優位性があると考えられる北米(西岸・東岸)方面と中南米方面に限っても、約28万TEUが海外港湾でトランシップされている。

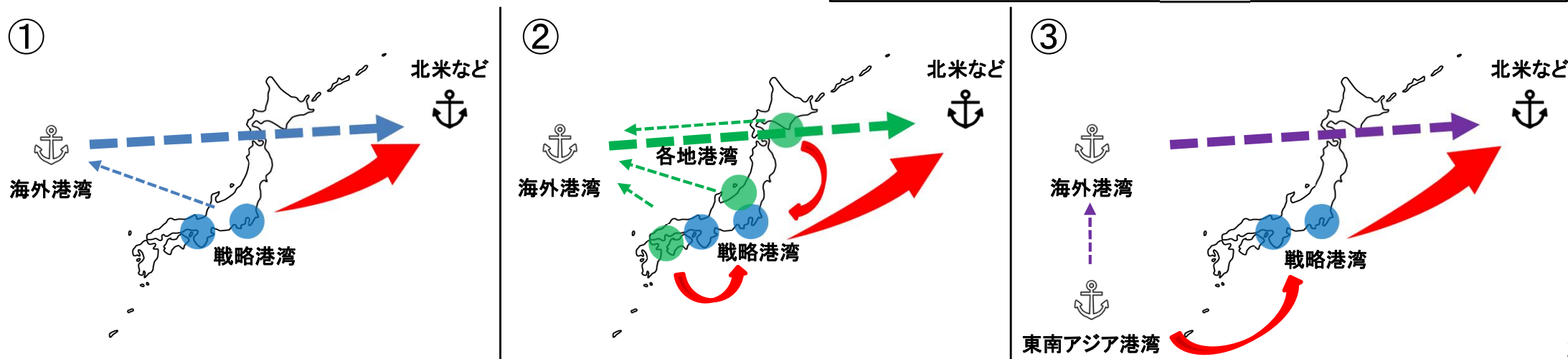
○このような状況を踏まえ、以下の優先順位の下、関係機関が連携した戦略的集貨を推進中。

- ①国際コンテナ戦略港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ②国際コンテナ戦略港湾以外の港湾から海外港湾を経由して国際基幹航路を利用する貨物
- ③東南アジアから北米向けのトランシップ貨物

○今後、地方整備局等の国のネットワークも最大限活用し、全国の荷主に対し、きめ細かに安定輸送を確保する上での長距離直航サービスの重要性を説明するなど、国際コンテナ戦略港湾の利用促進に取り組む。その際、モーダルシフト促進による各地の港湾利用促進も図りつつ、内航航路と外航航路の円滑な接続によるSea & Sea輸送ネットワークの強化を推進する。

■取組方針のターゲット(輸出イメージ図)

--▶ : 現在の輸送ルート ▶ : 目指すべき輸送ルート



第三次・担い手3法 【改正の全体像】

インフラ整備の担い手・地域の守り手である建設業等がその役割を果たし続けられるよう、
担い手確保・生産性向上・地域における対応力強化を目的に、**担い手3法を改正**

		議員立法 公共工事品質確保法等の改正	政府提出 建設業法・公共工事入札適正化法の改正
担い手確保	処遇改善	●賃金支払いの実態の把握、必要な施策 ●能力に応じた処遇 ●多様な人材の雇用管理の改善	●標準労務費の確保と行き渡り ●建設業者による処遇確保
	価格転嫁 (労務費へのしわ寄せ防止)	●スライド条項の適切な活用（変更契約）	●資材高騰分等の転嫁円滑化 - 契約書記載事項 - 受注者の申出、誠実協議
	働き方改革 ・環境整備	●休日確保の促進 ●学校との連携・広報 ●災害等の特別な事情を踏まえた予定価格 ●測量資格の柔軟化【測量法改正】	●工期ダンピング防止の強化 ●工期変更の円滑化
生産性向上		●ICT活用（データ活用・データ引継ぎ） ●新技術の予定価格への反映・活用 ●技術開発の推進	●ICT指針、現場管理の効率化 ●現場技術者の配置合理化
地域における 対応力強化	地域建設業等の維持	●適切な入札条件等による発注 ●災害対応力の強化（JV方式・労災保険加入）	（参考） ◇公共工事品質確保法等の改正 ・公共工事を対象に、よりよい取組を促進（トップアップ） ・誘導的手法（理念、責務規定） ◇建設業法・公共工事入札適正化法の改正 ・民間工事を含め最低ルールの底上げ（ボトムアップ） ・規制的手法など
	公共発注体制強化	●発注担当職員の育成 ●広域的な維持管理 ●国からの助言・勧告【入契法改正】	