

基本方針の変更案に係る意見の概要と考え方

1. 第96回港湾分科会での主な意見の概要と考え方 . . . 2
2. 関係行政機関の意見の概要と考え方 . . . 3
3. 港湾管理者の意見の概要と考え方 . . . 4
4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と考え方 . . . 6

1. 第96回港湾分科会での主な意見の概要と考え方

	意見の概要	意見に対する考え方
1	基本的な考え方において、大幅に文章量が削減されており、「自然」や「環境」といった文言が残っていない。基本的な考え方のパートから削除されることで、こういった点が忘れ去られてしまうのではないかと考えているため追記をご検討いただきたい。	ご指摘を踏まえ、「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、日本人観光客の需要を取り込むことで、（中略）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。」と修正いたします。
2	I 章 3 ③において、「～港湾管理者については、支援していく必要がある。」という記載があるが、何の支援か読み取りにくいため明確化すべきである。	ご指摘を踏まえ、I 章 3 ③において、「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。」と修正いたします。

2. 関係行政機関の意見の概要と考え方
(事前協議における意見の概要)

	意見の概要	意見に対する考え方
1	基本的な考え方の防災・危機管理のパートについて、下記のとおり 「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・・・」 となっているが、この書き方だと、港湾周りのシステムが攻撃元になっているように見受けられるため、「我が国の港湾で利用されるシステム【へ】のサイバー攻撃等による新たなリスクに対応すること・・・」にした方が良いのではないか。	「我が国の港湾で利用されるシステムの」は「新たなリスク」を修飾しており、「新たなリスク」とはサイバー攻撃等によって生じるシステム自体の障害等のリスクを表現しておりました。 「へ」を記載すると何の新たなリスクかが不明になるため、現状の表現としておりましたが、ご指摘の通り誤認される恐れがあるため以下の通り修正させていただきます。 (修正) 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新たなリスクに対応する
2	「基本的な考え方」の中で「ブルーカーボン」に関する記載が削除されているため、下記のように具体例として言及する等の形で、キーワードとして残す形としたい。 なお、現行計画では、「基本的な考え方」においてブルーインフラやブルーカーボンについての定義を置いており、それを残す観点でも、何らか記載を残すことを検討いただきたい（下記修正案では脚注として定義を残している。）。 (修正案) 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ことが必要である。ブルーインフラ※1等の保全・再生・創出を通じたブルーカーボン※2の活用推進を含む、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。 ※1 藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物 ※2 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	基本的な考え方については、個別具体的な施策等の記載を削除して文章量を圧縮しているため、原案のままとさせていただきます。 一方で、文章量圧縮に伴い、ブルーカーボンの説明書きが消えてしまったため、個別の施策説明をしている「Ⅱ章１（２）③」の取組の部分を下記の通り修正いたします。 (修正) ・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	基本的な考え方において削られた「ブルーインフラ」及び「ブルーカーボン」の要素について、原案では、「ブルーインフラ」及び「ブルーカーボン」の用語の定義についてのみの別の箇所に移動されているが、「ブルーインフラ等の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用推進」という全体方針が明確にわかる記載が各論中ではなく、各論の柱書部分にこれを位置づけなおすもの。 なお、本修正意見について反映いただける場合、Ⅱ章１（２）③部分に置いた定義の記載は不要になるものと思料。 (修正案) 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 (前略) また、脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展しており、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、港湾における諸活動から発生する温室効果ガスの排出の削減と、ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）等の保全・再生・創出を通じたブルーカーボン（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）の活用推進をはじめとする、陸域・海域における生態系等を活用した温室効果ガスの吸収の増加の両面からの対策が重要である。	「ブルーインフラ」「ブルーカーボン」の取り組みにつきましては、既にⅠ章・Ⅱ章において詳細の記載があり、また、ご意見頂いている全体方針につきましてもⅡ章１(2)③において「ブルーカーボンの活用推進」という記載があることから原案のままとさせていただきます。
4	基本的な考え方の防災・危機管理パートの「高潮等の災害の激化により港湾における被害が増大しており」という記載について、文部科学省と気象庁が公表した「日本の気候変動２０２５」において、高潮については「高潮：日本沿岸における発生数や大きさには、長期変化傾向は見られない。」> 台風の上陸数・強度、港湾構造物による地形変化等でも変化するため、評価が難しい。」とされ、当該記載と矛盾しているように読み取れるため、整合的な追加説明を付記されたい。	ご意見を踏まえまして下記の通り修正させていただきます。 (修正) 「また、近年、高潮等により港湾では大規模な被害が発生しており、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。」

3. 港湾管理者からの意見の概要と考え方 (事前意見照会における意見の概要)

	意見の概要	意見に対する考え方
1	基本的な考え方の人流の観点に関するパートにおいて、「日本人観光客の需要を・・・」→「日本人観光客や地域住民の需要を・・・」としてはどうか。	地域住民の需要が具体的にどういったものかが不明であるとともに、文脈上、後段の「来訪者や地域住民にとって美しく快適な・・・」という部分と記載を合わせる必要性はないと考えたため、原案のままとさせていただきます。 一方で、交流人口の拡大や地域経済の活性化を図る上での日本人観光客以外の需要として、海水浴・ビーチスポーツ等の活動のために港を訪れる人の需要も想定されることから下記の通り修正いたします。 (修正) ・人流の観点では、クルーズ船による訪日外国人旅行者に加え、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。
2	基本的な考え方の防災・危機管理の観点に関するパートにおいて、「重要な役割を担う必要がある。」→「重要な役割を担う（又は担っている）。」としてはどうか。	港湾が既に被災地支援輸送や、経済活動維持輸送の拠点として重要な役割を担っているのは事実です。一方で、当該箇所は、港湾が今後もそのような役割を果たしていく必要があることを述べる観点から、原案のままとさせていただきます。
3	I 章 1 (1) ②の二段落目において、「既存ストックも有効活用」→「既存ストックを有効活用」としてはどうか。	港湾及び臨海部に立地する発電所や産業における水素・アンモニア、バイオマス等のエネルギーの導入に対応するため、受入拠点の新たな整備に加えて、既存ストックについても有効活用することから原案のままとさせていただきます。
4	I 章 1 (1) ③の一段落目において、「異なる 2 以上の種類の」→「異なる種類の」又は「複数の種類の」としてはどうか。	本記載は、国土交通省組織規則で定められている複合一貫輸送の定義を引用しているため原案のままとさせていただきます。
5	I 章 3 ①の2つめの●の、「コンテナターミナルゲート前（中略）CONPASとの連携～」は、次の「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」に入れた方が、自然と思われるがどうか。	「コンテナターミナルゲート前（中略）CONPASとの連携～」の記載がある部分は、表題の通りサイバーポートに関する取組を記載する箇所になっています。その上で、本取組は、CONPASとサイバーポートが連携してターミナルゲートの処理時間の短縮やそれに伴うターミナルの混雑緩和を進める取組となりますので、①に記載しており、原案のままとさせていただきます。

3. 港湾管理者からの意見の概要と考え方

	意見の概要	意見に対する考え方
6	Ⅱ章１（１）①において、国際戦略港湾やその他の港湾、それぞれの港湾の機能分担等に応じた事項を記載していると思慮するが、国際戦略港湾の生産性向上等の機能強化や西日本諸港からの更なる集貨を全面的に強調されたい。	ご意見の点につきましては、既に基本方針の中のⅠ章１（１）①において、国際基幹航路等の戦略的強化のため「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」に取り組むことや、Ⅱ章１（１）①において、「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」ことを記載させていただいているところです。 その上で、Ⅱ章１（１）①で具体的に国内外とのフィーダー航路網の充実に向けて取り組んでいくことや、さらには、Ⅴ章１（１）①においてアジア諸港をハブ港とした地方港のスポーク港化が進行していかないよう「国際海上コンテナ輸送において国際フィーダー航路による輸送の強化により、国際戦略港湾との連携を強化する等、複数の港湾が連携を進める」旨も併せて記載していることから原案のままとさせていただきます。
7	気候変動に伴う海面上昇等の将来予想は、科学的な不確実性などを含み、複数のシナリオに分かれており、その予測は定期的に見直される見込みである。港湾管理者等が個別に「必要となる対策」を、この予測に応じて検討することは現実的には難しく、国が一定の指針を示すべきであり、この旨を記載いただきたい。 また、水際線には官地、民地等があるが、一体的に適応水準を確保するためには、総合的な支援対策が不可欠である。具体的な国の支援方針や取り組みについても記載いただきたい。	基本方針の中で「必要となる対策」に関して国が一定の指針を示すべきというご意見ですが、別途国土交通省港湾局において、気候変動適応策の検討方針等を示す技術的指針をとりまとめた「協働防護計画作成ガイドライン」を公表しておりますので、基本方針では明記せず原案のままとさせていただきます。また、具体的な対策（防護機能を強化するための防潮堤・護岸等の整備・嵩上げや浸水被害を軽減するためのコンテナ固縛等）についても当該ガイドラインの中で示しておりますので、必要に応じてご覧いただければと思います。 また、ご意見の二段落目の支援対策について、国土交通省としましては、既に支援の一環として上述した「協働防護計画作成ガイドライン」の策定を行っており、今後も民間所有護岸等に対する税制優遇措置や港湾管理者の協働防護計画の策定に対する支援等を行っていきますが、基本方針は具体的な支援等は記載しないためこちらも原案のままとさせていただきます。

4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と考え方

- | | |
|-----------|----------------------------------|
| 1. 募集期間 | 令和7年7月10日（木）～8月8日（金） |
| 2. 周知方法 | 電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページ |
| 3. 意見提出方法 | 電子メール及び郵送 |
| 4. 意見数 | 1件 |
| 5. 意見提出者 | 1者 |
| 6. 今後の対応 | 告示にあわせて電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページで公表 |

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	記載趣旨としては賛同できるが、コロナ禍以降、釣り禁止の場所が過剰に多いため市民が釣りを楽しむことができない。速やかに改善してほしい	ご意見頂いた点につきまして、現行の基本方針の中で「防波堤の釣り利用や港湾空間の研究開発の場としての利用等の多様なニーズを踏まえ、港湾施設の有効利用と安全確保を両立する適正な管理方策の実施」に取り組む旨、記載しているところであり、こうした取り組みを引き続き促進してまいります。