

令和7年9月11日（木）

書面による議事

交通政策審議会第97回港湾分科会 主な意見

交通政策審議会港湾分科会

■「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」(答申案)について

資料1-2 基本方針の変更案に係る意見の概要と考え方

(委員) 資料4ページの港湾管理者意見の整理番号1について、原案のままで対応することとしているが、需要を日本人観光客だけに限定してよいのか。交流人口の拡大というと、観光客だけでは違和感があるため、日本人観光客「等」とすることを提案する。

(審査官) ご意見いただいた点について、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「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、…」と修正させていただく。

(委員) 資料5ページの港湾管理者意見の整理番号7について、現状の回答内容が「協働防護計画作成ガイドラインの中で具体の対策を示しているので基本方針には明記しない」となっており、「国が一定の指針を示すべき」という意見に回答していないように思う。実質ガイドラインがあるため、基本方針の中でガイドラインを明示的に言うかどうかの問題だと思う。

(審査官) ご意見の通り、単なるガイドラインの記載の紹介となっており、「国が一定の指針を示すべき」という意見に回答できていなかったため、管理者意見への回答ぶりを「国として、気候変動適応策の検討方針等を示す技術的指針をガイドラインとしてとりまとめて公表していることから、基本方針には明記しない」旨の回答に修正させていただく。

なお、港湾の基本方針であるため、具体のガイドラインに関する記載をすることはそぐわないと考え、基本方針本文の修正はしない方向で対応させていただく。

(委員) 資料6ページのパブリックコメントで頂いた意見の整理番号1に対して、現状、「国土交通省港湾局では、「釣り文化振興モデル港」の指定を行う等、地方創生に向けた釣り文化振興の取り組みを進め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。」という回答をしているが、既に基本方針に盛り込まれており、今後も促進していくという言い方をすると意見した方も納得できると思う。

(審査官) ご意見を踏まえ、パブリックコメントに対する回答ぶりを「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。」と修正させていただく。

資料1-4 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 答申案

(委員) トラックドライバー不足の課題に対応して、基本方針の中にシャーシやトレーラーの共同化といったような文言を入れてはどうか。

(審査官) トラックドライバー不足の課題への対応としては、資料 16 ページの「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」において、関連する取り組みを記載している。また、シャーシやトレーラーに関する取り組みとしては、「内航フェリー・RORO 船ターミナルにおけるシャーシ位置管理等システムの導入や、背後地のトラックドライバーの休憩等のための施設確保に向けた環境整備の推進」という記載をしているため、原案のままとさせていただく。

(委員) 基本方針本文において、“静脈物流”や“循環資源の輸送”と記載があるが、静脈物流は循環資源の輸送を含むもっと大きなものと考えるため、同じ意味として記載しているのであれば、表現方法を統一した方がよいと考える。

(審査官) 港湾局では、循環型社会形成推進基本法(平成 12 年 6 月制定)をはじめとする各種のリサイクル関連法や新総合物流施策大綱によって、“静脈物流”システムの構築が位置づけられ、“静脈物流”の拠点となる港湾を「総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)」として指定し、循環型社会の形成を推進してきたところである。

さらに、「第五次循環型社会形成推進基本計画(令和 6 年 8 月閣議決定)」などでは、循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なリサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定し、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環を促進するとされているところである。

これまで取り組んできたリサイクルポート政策をより深化させ、物流・産業面での変化に対応していくことが必要であることから、従来よりも“循環資源の輸送”がさらに求められる見込みとなっている。

以上の観点から、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)を表すものについては“静脈物流”を使用し、循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)を表すものについては“循環資源の輸送”を使用している。

(委員) 資料1ページの基本的な考え方において、「労働生産性が高く」という言葉があるが、トラック輸送が幹線輸送にまとめられ、RORO 船やフェリーでの大量輸送を可能とする点は事実だが、そのことをそれだけで労働生産性が高いと表現していいのか、適切な言葉か疑問である。(トラック輸送の幹線輸送、RORO 船やフェリーでの大量輸送が可能は、)本論の「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」に繋がる説明になるのだと考える。

(審査官) 本記載については、国土交通省港湾局で出している「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会とりまとめ」の文言を要約する形で記載している。

「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会とりまとめ資料([001734836.pdf](#))」のP2において、「内航フェリー・RORO船による輸送は、～(略)～ 一度に大量の車両を輸送できるという特徴がある。特に、長距離輸送については、～(略)～ トラック輸送と比べ、労働生

産性が高いとされ、環境負荷低減にも寄与している。」という記載があり、こちらを元に今回、基本方針を修正している。

（委員） 資料1ページの基本的な考え方の記載で、「また、近年、高潮等により・・・防災力の強化に貢献していくことが求められている」という2文について、「港湾において」が繰り返し使用されている。読みやすさの観点から、「おいて」を続けるのではなく、他の文言に変更してはどうか。

（審査官） ご指摘を踏まえ、「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・・・」と修正させていただく。

— 了 —