

令和7年11月5日（水）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

交通政策審議会第98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98回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和7年11月5日（水）

開会 10時30分 閉会 12時00分

2. 開催場所

国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11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
加藤 雅徳	(一社)日本船主協会 常勤副会長
河端 瑞貴	慶應義塾大学経済学部 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 港湾計画について（審議）
 - ・ 志布志港（改訂）
- ② 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）
- ③ サイバーポートについて（報告）

交通政策審議会第98回港湾分科会

令和7年11月5日

【総務課長】 ただいまより交通政策審議会第98回港湾分科会を開催いたします。

本日、進行役を務め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。

会議に先立ちまして、会場にいらっしゃる委員の皆様、タブレットの操作について御説明いたします。今回の会議におきましては、システムの都合により、事務局によるタブレットの自動操作ではなく、委員御自身で操作をいただく形となっておりますので、御注意いただければと思います。詳しくは、お手元に配付させていただいております「資料の閲覧方法」という紙を御参照いただければと思います。会議中、タブレット操作について不明な点がございましたら、事務局までお申し出ください。御不便をおかけして申し訳ございませんが、よろしくお願いいたします。

それでは初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。港湾局長でございます。本日はお忙しい中、分科会長をはじめ、委員の先生におかれましては、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

現在、港湾局では、令和8年度の予算、そして令和7年度の補正予算について、全力を挙げて取り組んでいるところでございます。主な施策としては、経済成長を支える港湾、安全・安心に貢献する港湾、地域の元気、そして日本の元気に貢献する港湾の大きく3つについて取り組んでいるところでございますが、中でも、新しい施策として、令和8年度に向けては特にデジタルについて強化しております。

1つは、ガントリークレーンの遠隔操作に関する実装の取組を進めたいと思っております。今年度まで実証という形で、横浜港をはじめ、幾つかの港で取り組んでおりましたが、いよいよこれらの知見を基に、主な港について、労働者の安全・安心にも貢献する港湾の作業体制の確立に取り組んでいくとともに、複合一貫輸送、いわゆるフェリー・ROROの効率化ということで、今までシャーシの位置管理、入出管理は人手の作業で取り組んでいたなかなかうまくいかなかったところを、これまでの実証の知見を生かして、実装ということで、ITを入れていきたいと思っております。

また、災害時、能登半島の復旧・復興の際に、事前に港湾の施設の変位量を地震応答解析で把握しておくことにより、災害時にその変位量から逆算して、早期に使えるか使えないか、

安全性を測るところについて、国有港湾施設については今までやっておりますが、港湾管理者が整備された施設についても適用することによって、復旧・復興について、港がより早く使えるよう今年度取り組もうと思っています。

そして、本日御審議いただく志布志港については、国際バルク戦略港湾の飼料の拠点港として、それから産直港湾ということで、農林水産の輸送の拠点港ということで、大事な港となっております。

今回の御審議で、ROROターミナルの機能強化あるいは港の再編をすることによって、さらに使いやすいターミナルになっていくということを御審議いただければと思っておりますし、今回、報告事項で、サイバーポートの状況、それから港湾のほうにも関係します洋上風力発電で、いわゆる再エネ海域利用法に基づく第1ラウンド3海域で三菱商事等の構成会社が撤退したことにより、今どのような取組をしているか、これについても御報告させていただければと思っております。

いずれにしましても、港の元気は日本の元気ということを心に持って取り組んでおりますので、引き続き御指導よろしく申し上げます。ありがとうございます。

【総務課長】 ありがとうございます。

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をされておりますけれども、久保委員に代わりまして、専門的な御意見をいただくため、同協会理事に御出席いただいております。

【理事】 よろしく願いいたします。

【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、過半数であります9名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、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、分科会長をお願いいたします。それでは、よろしく願いいたします。

【分科会長】 おはようございます。少し前になりますけれども、大阪の万博も無事に終わりました。それから、暑いなと思っていた夏が終わり、急に寒くなってきて、いろいろ気候も変化しますが、政治のほうもいろいろ変わってきているようでございますので、変化の中で、港湾政策のほうも安定的に、先ほど局長からもいろいろ力強いメッセージをいただきましたけれども、その方向性に向かって進めていけるように、ここでもいろいろ重要な議論がで

できればよいと思っております。どうぞ忌憚のない御意見をいただきまして、港湾政策への反映がうまくいきますように、よろしく御協力をお願いしたいと思います。

それでは、本日の議事に入っていきたいと思えます。

まず初めに、審議事項の志布志港の港湾計画の改訂について、審議を行いたいと思えます。

本日は、鹿児島県土木部部長、港湾空港課長、九州地方整備局の港湾空港部長に御出席いただいております。

それでは、事務局から御説明いただければと思えます。よろしくお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 初めに、志布志港の港湾計画の改訂につきまして、港湾管理者より御説明いただきます。

【部長】 おはようございます。鹿児島県土木部部長でございます。本日は志布志港の港湾計画改訂について説明の機会をいただき、誠にありがとうございます。

それでは、着座にて、資料に基づき説明させていただきます。

資料の1ページをお願いいたします。資料の左になりますが、志布志港は、鹿児島県東部に位置する重要港湾であり、日本有数の農畜産地帯である南九州地域を支える飼料供給基地として重要な役割を担っております。

太平洋に開かれた地理的優位性から、アジアと日本の主要市場をつなぐ中継港としての役割が期待されており、東アジアと結ぶ外航定期コンテナ航路や東京や大阪を結ぶROR船や長距離フェリーが就航するなど、南九州地域の物流拠点として発展しております。

また、志布志港の背後では、東九州自動車道などの高規格道路の整備が進んでおり、経済圏の拡大や、志布志港へのアクセス性や利便性の向上など、志布志港のさらなる発展が期待されております。

2ページをお願いいたします。志布志港が担う役割でございます。右下に旗上げしております新若浜地区について、年間10万TEUのコンテナを取り扱っているコンテナターミナルがございます。右上に旗上げしております若浜地区については、多くの飼料の工場が立地し、農畜産用の配合飼料を生産する飼料供給基地であるとともに、大阪港とを毎日結ぶ定期フェリーが就航しております。左側に旗上げしております外港地区については、東京や大阪などを結ぶRORO船が就航するとともに、15年連続日本一の取扱量を誇る原木輸出の拠点となっております。このように、志布志港は、国内外との物流や地域の産業を支える拠点として重要な役割を果たしているところであります。

3ページをお願いいたします。こちらは人流・にぎわいの役割でございます。志布志港は

近隣に豊富な観光資源を有しており、祭りの開催等の地域振興が活発で、過去にはクルーズ船も寄港するなど、人流の拠点としての役割を果たしているところです。

4ページをお願いいたします。こちらは、安心・安全の役割でございます。若浜地区の旅客船ふ頭は、常時は旅客船などの接岸に利用しながら、災害時には緊急物資の輸送拠点として利用するため、耐震強化岸壁が整備されております。昨年5月には、大規模地震が発生し、大隅地域において孤立集落が発生した場合などを想定して、海洋環境整備船を活用した「命のみなとネットワーク」緊急支援物資輸送訓練が実施されております。

5ページをお願いいたします。こちらは、環境・エネルギーの役割でございます。今年3月には、志布志港湾脱炭素化推進計画を策定いたしました。志布志港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、次世代エネルギーの活用の推進や荷役機械の脱炭素化に向けた取組を計画とするとともに、アマモの苗付けなど、CO₂吸収促進に向けて、環境に配慮したブルーインフラの導入に向けた取組も推進しております。

6ページをお願いいたします。これらを踏まえまして、志布志港の目指す姿を整理しております。物流産業の観点では、「国内外とつながり、地域の経済と暮らしを支えるみなと」として、国際コンテナターミナルの機能強化や、フェリー・RORO機能の強化を考えております。

人流・物流の観点では、「人と人がつながり、魅力や賑わいにあふれるみなと」として、にぎわい・交流拠点の創出などを図りたいと考えております。

安全・安心の観点では、「住民や企業活動の安全・安心を支える強靱なみなと」として、幹線貨物輸送用耐震強化岸壁や、作業船の係留場所の確保をし、災害に備えるとともに、港湾施設の計画的・効率的な維持管理を行いながら、港湾機能の維持を考えております。

環境・エネルギーの観点では、「サステナブルな社会の実現をリードする環境にやさしいみなと」として、脱炭素化に向けた取組を進めたいと考えております。

7ページをお願いいたします。以上の観点を踏まえ、港湾計画の改訂に向けた考え方をまとめたものであります。お目通しいただければと思います。

それでは続きまして、8ページをお願いいたします。こちらは志布志港湾計画改訂の概要でございます。新若浜地区においては、船舶の大型化、ヤード不足に対応する物流機能の強化として、外港地区のRORO機能及び原木ターミナルを新若浜地区に移転・集約するとともに、耐震強化岸壁、コンテナ機能の再編等を計画しております。

若浜地区においては、次世代エネルギー関連企業の誘致等のため、緑地公園の土地利用計

画を変更することとしております。

外港地区・本港地区においては、人流と物流をすみ分けすることにより、利便性・安全性を確保し、市民等の憩いの場・にぎわい空間の形成を図るため、若浜地区のフェリー機能を外港地区に移転し、耐震強化岸壁や緑地等を計画しております。

また、港湾機能の維持、早期回復に必要な作業船の係留場所として、物資補給岸壁への変更、漁船や官公庁船等が利用する小型船だまり計画を変更することとしております。

9ページをお願いいたします。こちらは主な計画内容、RORO船ターミナルの新設でございます。近年のモーダルシフト等により、RORO貨物需要は増加しておりますが、ふ頭が狭隘であることから、シャーシ置場が点在しており、非効率的な荷役となっております。また、船舶の大型化が進んでおり、既存の港湾施設では対応できなくなることが見込まれております。このため、新若浜地区地先に新たな土地を造成し、ROROターミナルを新設する計画としております。

10ページをお願いいたします。次に、フェリーターミナルの新設でございます。フェリーの全長は増大傾向にあり、現在、定期フェリーが活用している岸壁は、隣接した2つの岸壁をまたいだ係留となっております。また、シャーシプールの面積不足により、シャーシ置場と乗車レーンの混在や、人流と物流の動線が錯綜するため、地区内の安全な交通の確保が求められております。

また、既存のフェリーターミナルは、周囲にサイロや飼料工場が集積していることや、市街地まで距離があることから、利用者から魅力ある景観の形成や市街地へのアクセス向上が求められております。このため、フェリー機能及びレクリエーション緑地機能を外港地区に移転し、にぎわい空間と一体となったフェリーターミナルの新設を計画しております。

11ページをお願いいたします。次に、原木ターミナルの集約でございます。志布志港から輸出される原木の量は、全国の2割～3割程度占めており、我が国随一の原木取扱い拠点となっております。近年、原木輸出の需要増大に伴う取扱い貨物の増加により、外港地区の原木ヤードだけでは不足し、港内に点在して仮置きしている状況となっております。また、原木輸出の一部は、外港地区でコンテナにバンニングした後に、新若浜地区コンテナターミナルへ横持ちする非効率的な輸送となっております。

このため、今後の原木輸出の需要に対応し、非効率な輸送を解消するため、新若浜地区のコンテナターミナルの土地利用を見直すとともに、点在する原木ヤードを集約し、原木とコンテナの一体的利用が可能な多目的国際物流ターミナルを計画しております。

12ページをお願いいたします。次に、環境・エネルギーでございます。臨海部産業における脱炭素化のためには、水素等へのエネルギー転換を円滑に進める必要があります。新たな企業進出に対応するための用地確保の要請がある一方、臨海部では用地が不足していることから、既存の土地利用の転換を図る必要があります。若浜地区の配合飼料工場では、主に重油を使ってエネルギーを得ておりますが、将来、水素などへのエネルギー転換を図るため、若浜地区の緑地を工業用地へ用途変更し、次世代エネルギー受入れ施設を計画しております。

13ページをお願いいたします。先月7日に開催した地方港湾審議会での主な議論内容でございます。港湾整備につきましては、歴史と海や山などの自然が調和する志布志市の景観を生かしたまちづくりの実現のためには、物流と人流の動線を分離し、にぎわい空間を創出することが必要不可欠という御意見をいただきました。今後とも地元志布志市や直轄事務所など関係機関と連携しながら進めてまいりたいと考えております。

また、国際物流ターミナル整備につきましては、輸出入において外部からの病原菌の侵入などの対応に対する御意見もいただきました。これにつきましては、検疫などの関係機関としっかり連携をしながら対応してまいりたいと考えております。

これらの御意見を踏まえまして、港湾計画の改訂につきまして、原案を適当と認めるという答申をいただいております。

鹿児島県からの説明は以上でございます。よろしくをお願いいたします。

【港湾計画審査官】 続きまして、事務局から、今回計画の国としての受け止め方という視点で御説明をさせていただきます。

資料の14ページを御覧ください。今回の計画の内容でございます内航フェリー・RORO船による輸送につきましては、国内の長距離輸送におきまして重要な輸送手段であり、災害時においても重要な役割を期待されております。

近年の内航フェリー・RORO船の就航状況や大型化の動向を踏まえますと、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不足いたしますトラック輸送量に対し、長距離輸送中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトを推進するため、港湾の機能強化を図る必要がございます。

資料の15ページを御覧ください。こうした取組の方向性を示している中で、今回の変更内容でございますけれども、志布志港は、国内の主要港との長距離フェリー・RORO船が就航するとともに、背後圏の道路網の整備が進み、同港を利用する貨物の輸送コストが低減

するなど、南九州における海上物流の結節点として重要な役割を担っております。

そのような中、志布志港背後圏を発着いたします関西、中部、関東方面の貨物流動は陸上輸送が大半を占めており、今後、トラックドライバー不足による輸送力低下が見込まれております。

今回の計画の改訂につきましては、こうした課題に対して、RORO船やフェリーに対応する新たなターミナルを位置づけ、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貢献するものと考えております。

続いて、資料の16ページを御覧ください。今回の計画と、港湾法に基づく基本方針との適合について確認をしております。

以降、御参考までですけれども、貨物の状況や港湾計画図等の詳細を掲載しておりますが、説明は割愛させていただきます。

説明は以上でございます。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました志布志港港湾計画の改訂につきまして、御質問・御意見等ございましたら、お願いしたいと思います。御意見ございますでしょうか。

【委員】 御丁寧な御説明ありがとうございます。大変よく理解できたつもりでおります。

原木ターミナルの集約の部分について、1点確認させてください。説明を割愛されましたけれども、計画貨物量、18ページでしょうか、原木が2037年にかけて約1.5倍に増加するというかなり強気な見通し、それを港湾が足かせになってはいけませんので、新たに埋立てして用地を生み出して、これを機に集約も図っていくということ、背後圏の林業を支える意味でも、非常に整合のとれた計画だと感じております。

一方で、2037年になっても原木のままなのかというようなことについては疑問もあがりまして、背後圏、現地でといいますか、こちらで加工して、より付加価値を高めて、製材などにして輸出するというのも可能性としてはあり得るシナリオなのではないかと感じております。

そこで、11ページなどでも触れられていますが、コンテナと原木の一体的な運用というところについて、将来、例えば原木が減少して、製材などが、すなわちコンテナ貨物が増えていくといったときに、原木のエリアを縮小してコンテナターミナルを拡張していくというようなことが柔軟に、可能なようには見受けられるのですけれども、実際にそのようなことが可能なかどうかということについて、そういう柔軟性を持っているのかとい

うことについて確認させてください。お願いします。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。原木の輸出、将来、製材等の輸出が増えた場合の対応ということでの御質問だということでございますけれども、志布志港につきましては、現在、原木の輸出のほうが非常に多くあるところでございますが、志布志港の背後地におきましては、製材をされる企業の立地が今後見込まれるところでもございまして、そのような企業がそこで操業を開始されますと、製材の輸出というものが今後増えていくのではないかと。まさにそれを増やしていかないといけないと我々のほうも思っております。

今回の計画の改訂におきまして、コンテナターミナルと原木のターミナルがすぐ隣接するような計画としておりますことから、今後、製材品の輸出が増えていくような形になってまいりますと、当然コンテナを使つての輸出ということも考えられますので、隣接するコンテナターミナルと原木ターミナルの割合を調整するなどして、柔軟な対応ができるように我々としても取り組んでいきたいと考えております。

以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。WEBのほうから、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。港湾の脱炭素化についても御紹介いただいたのですが、意見というか質問なのですが、すぐ近くには大崎町がありますよね。大崎町は、リサイクル率が80%を超えている、ごみの分別も27分別ということで、非常に環境に配慮した政策をやられているということで注目もされていると思うのですが、大崎町にあります「そおりサイクルセンター」、こちらもかなり積極的なリサイクルに取り組んでまして、例えば志布志市と「そおりサイクルセンター」とユニ・チャームで、紙おむつのリサイクルをして上質なパルプにするというような、そういう実証実験も行われているところで、今後、やっぱりサーキュラーエコノミーということを考えると、リサイクルポートとしての役割というのも非常に大きくなってくるんじゃないかなと。実際に地元でそういう取組が行われているということであれば、港湾の方向性として、リサイクルポートという部分をもうちょっと打ち出していてもいいのではないかなと。

全国にいろいろリサイクルポートはありますが、南九州のほうでは1つもないというところもありますし、今後、この後の洋上風力とかということを考えてときに、そのブ

レードをどうやってメンテナンスしていくか、あるいはどうやってリサイクルしていくのかというようなことを考えたときにも、こちらを拠点にするということも考えられると思いますので、リサイクルと、それから地域経済の活性化というのを同時に進めていかれる1つの大きな拠点になり得るのかなと思っているのですけれども、その辺りは何か構想があるかどうか、お聞きしてみたいと思います。よろしくをお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。志布志港のリサイクルポートとしての活用の考えということだと思えますが、志布志港におきましては、今回の計画の改訂の中で、フェリーターミナルの移転というものを位置づけておりますが、現在フェリーが利用している岸壁を、移転後は金属くず等のリサイクル品を取り扱う岸壁としての利用を考えているところでございます。

また、ただいま委員からお話ございましたとおり、志布志市に隣接する大崎町におきましては、先ほど御紹介のありました紙おむつのリサイクルのほか、農業用資材のハウスなどで使われるフィルムですとか、ああいう資材などの再利用という取組もされていると理解しております。

実際、そういうリサイクルされた資材の輸送につきましては、現在は陸上輸送が多いということで聞いておりますので、今後、志布志港を活用した海上輸送が可能になれば、コストの縮減といった点でも有利になるということでもあります。志布志港から今後そういったものが搬出されるような形がとれば、しっかりと志布志港が循環型社会の取組へも貢献できるのではないかと考えておりますので、志布志港周辺地域のそういった取組など、状況をしっかりと我々管理者としても捉えながら、志布志港への活用ということも取り組んでいきたいと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。よろしくをお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほか、御意見ございますでしょうか。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。

志布志港は、南九州エリアにとって非常に重要な港湾だということを理解しました。地図を拝見すると、宮崎県の側に油津港があつて、志布志港はそもそも鹿児島県と宮崎県の県境に近いところにあるようです。それらの間をつなぐ道路も事業中とのことですので、南九州

全体の産業を考えたときに、隣接している港とも連携・協力するということがあってしかるべき港だろうという印象を持ちました。

内貿定期航路を見てみると、志布志港は大阪、油津港は東京とそれぞれよくつながっているようです。なぜこのような違いがあつて、今後両港が協調することで航路が変わっていく可能性があるのかという疑問がありますし、災害が起こったときには、両方の港で協力をすると、南九州エリアの産業にとってよい効果を生み出す印象もあります。

そう考えると志布志港の周辺には、油津港や宮崎港もありますし、同港の近隣の主要都市は恐らく都城だと思われますので、隣県である宮崎との関係性は重要だと思われます。南九州エリア全体の中で志布志港の役割をどう考えておられるのか教えていただけるとありがたいです。

【港湾空港部長】 九州地方整備局です。港の広域な連携とか、そういった部分の御質問かと思えます。まさに宮崎の油津のほうだと、非常に近距離にあつて、道路整備も進んでいるということでもありますけれども、油津のほうですと、特に立地している企業がございまして、そこに関連する船舶であるとか物流というものが主なのかなと思っております。

御指摘のあつた宮崎方面とか、それぞれ港ごとの立地産業であるとか、そういったところに応じた船が来ているのかなということでもありますけれども、志布志に関しては、さらに航路の数も多いところもありますし、コンテナの航路も充実しているということで、広域的なというか、そういった役割を果たしていく港なのかなということと考えてございます。

御指摘のあつた災害のところは、南海トラフ地震が非常に切迫性のある地域でございまして、全体を連携しての広域のBCPとか、そうしたものも県の単位にとどまらずに、検討を進めているところでもございまして、しっかり連携できるように進めていきたいと思いません。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 他にも御意見があるようですので、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。今回の志布志港の改訂で、2点ほど質問をさせていただきます。

1点目が、少し細かいところになるかもしれないのですが、モーダルシフトとの関係で、トラック輸送とうまく調整することが重要になってくると思うのですけれども、今回いただいた資料の中で、高速道路が、自動車専用道路との接合というところが15ページの右下

のほうに書かれているのですけれども、御紹介いただいている志布志港と志布志インターとのつながりというのが、今回の計画の中でどのように場所的に位置づけられているのかというのを1点教えていただきたいということが、まず1つになります。

もう一つなのですけれども、今回の計画の変更に含まれるのかどうか、分からないところでもあったのですけれども、今回、本港地区のほうで大型クルーズ船の受入れや次世代エネルギー関連施設、緑地などについて、将来構想の位置づけというのが資料の8ページ目に書かれているのですけれども、将来構想の中で、今後、大型クルーズ船の受入れや次世代エネルギー関連施設などを考えていらっしゃるのかなと思うのですが、もし何か具体的に今後こういうような方向性でやっていきたいということがありましたら、教えていただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【分科会長】 お答えいただけますか。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。

まず、1点目の道路の関係ですけれども、志布志港と志布志インターチェンジとの接続につきましては、志布志港の背後にあります高規格道路が、東九州自動車道と、宮崎県都市部とを結びます地域高規格道路の都城志布志道路という2つの高規格道路がございまして、その道路が志布志市で結束される部分が志布志インターでございまして、その志布志インターから志布志港のすぐ直背後まで、地域高規格道路の都城志布志道路が伸びてきておりまして、その道路と臨港道路、志布志港の新若浜地区、コンテナターミナル等があります新若浜地区と臨港道路で直接結ばれております。ですので、志布志港とこれら背後の高規格道路との連携というのは直結しているような状況でございまして、非常に有効な活用が今後されるものと考えております。

また、本港地区の将来構想の御質問ですけれども、本港地区の将来構想につきましては、今後、例えば志布志港へ寄港するクルーズ船が大型化した場合の対応ですとか、今後新たなエネルギーの需要が見込まれて、それを受け入れる岸壁が必要になった場合などのために、開発を留保しておくための範囲をお示ししているところでもございまして、今後そのような需要が見込まれてきた際には、改めて計画の変更をいたしまして、実際の取組ということに移っていくものと考えております。以上でございます。

【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。ほか、御意見ございませんか。

【委員】 御説明ありがとうございます。

幾つか質問させていただきたいのですが、まず、志布志港が日本国内からの木材の輸出がこんなに多いとは、正直知りませんでした。そういうことも含めて重要港湾に認定されていたのだということは理解いたしました。

今回、計画でROROターミナル、フェリーターミナル、コンテナターミナルと多岐にわたった組合せで御提案いただいていると思います。そういった中で、ROROのところは大体イメージがつかえました。また、将来のコンテナ船というところについてもイメージはつきませんが、どうしてもフェリー、特に人の動きのところについて将来どのように見通されているのかを知りたいと思います。

以前にはクルーズ船が寄っていたけど今は寄っていないとか、宿泊の人数というものもありますけれども、実際のフェリーターミナルとしての機能としてどのようにお考えになられているのかなというのが一つ。

次に、先ほどほかの委員からも御質問ありましたけれども、油津、宮崎などほかの港との広域連携、コンテナターミナルについても、東九州だけでも大分、細島、志布志という3つあるなかで今後どのように考えていくのかというのはお答えいただきましたが、鹿児島県内にも鹿児島港、川内港、そしてこの志布志港と3つあると理解しています。この3つの今後のすみ分けというのをどのようにお考えになられているのか、お聞かせください。

以上になります。

【分科会長】 よろしいですか。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。

まず、フェリーの人の動きということでございますけれども、志布志港では、大阪南港とを結ぶフェリー、さんふらわあが毎日1便就航しているところでございまして、人の動き、物の動き、どちらもなんですけれども、九州南部と関西地区を結ぶ重要な航路を有しているというところでございます。

最近のモーダルシフトの流れの中で、フェリーでの物流といった面でも非常に重要な役割を果たしておりまして、その需要のほうも、今回の港湾計画の改訂に関連しまして、船社へのヒアリング等も行ったところですが、今後の輸送、物流の関係、人流の関係でも、今後も利用が増加していくことが見込まれるのではないかとというようなことも御意見として伺っているところでございます。

また、先般、大阪での万博もございまして、大阪への人の動きということも非常に活発にあったと理解しております。鹿児島県といたしましては、観光面でも関西方面と結ぶフェリー

というのは非常に重要だということも考えておりますので、しっかりと今後もその航路の維持・活用に努めていきたいと考えております。

また、鹿児島県内のほかの港、例えば鹿児島港、川内港などとのすみ分けということもございますけれども、まず鹿児島港は、鹿児島県は離島、奄美、たくさんございまして、そちらに住まわれる県民の生活、また、産業を支える航路を有しているのが鹿児島港でございます。

鹿児島港は、そういう意味でいきますと、鹿児島県中央部の物流と、あと離島地域の生活・産業を支える港という機能がまず第一という港でございます。また、川内港につきましては、県北西部の産業を支える港でございます。特に川内港は、製紙業、紙パルプ等を扱う企業もございまして、そういった地元の企業を支える港という形での役割を果たしているところでございます。

志布志港は、先ほども御説明がありましたとおり、背後地域の農畜産業を支える飼料供給基地でもございますし、フェリー、RORO、コンテナ、様々な機能を有する南九州を代表する重要な港湾であると考えておりますので、そういった形で、鹿児島県内、本土には重要港湾が3つございますけれども、しっかりと機能を分担いたしまして、今後も県としてはしっかりとそれぞれの港を活用・発展させていく必要があると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。続きまして、理事お願いします。

【理事】 日本港運協会でございます。2点、質問させていただきたいと思えます。

1点目は、産直港湾に関するところでございます。8ページのところに全体の概要があるのですが、産直港湾として農産物の輸出をしていこうという場合には、やはり冷凍の倉庫や電源とか、そういった投資的なものも必要になってくるかと思えます。10月下旬に志布志港のセミナーが東京で開かれたと業界紙で読みましたが、そうした産直港湾の推進に向けての取組について、教えていただけたらというのが1点でございます。

もう1点は、13ページの地方港湾審議会での議論内容の中の国際物流ターミナル整備についてでございます。ここで意見として、輸出入において、外部から病原菌等が侵入してくる可能性がゼロではないので、しっかりとした対応をしてほしいという意見が出されております。これは多分輸入に関することだと思いますが、志布志港の場合は原木を外国に輸出されております。製材したものについても、今後はコンテナと化して海外に出されるとされております。

中国に出されているものも多いとお聞きしております。植物検疫の仕組みで国際植物防疫条約がございまして、海上コンテナによる病害虫の蔓延防止についてより厳しくチェックするという国際的な動きがございます。一方で、それに対して、実際に港の現場でどこまで防疫措置がとれるのかというところは事業者としても悩ましいところがございます。日本の場合はきちんと舗装されたヤードで対応しておりますので、そういった病害虫が海外に出ることはないと思うのですが、一方、中国では規制をより厳しくしようという動きもあるようがございます。

そうしたところについては、港湾運送事業者の意見をしっかり聞いていただいて、過度な病害虫対策等を求めるとかということにはならないよう、リーズナブルな仕組みでコンテナや原木に対する清浄化対策が講じられるようにと思っております。その辺についての御見解をいただけたらと思います。

以上でございます。

【分科会長】 いかがでしょうか。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。

まず、産直港湾の取組についてでございますけれども、産直港湾の取組といたしましては、現在、志布志港の新若浜にございます国際コンテナターミナルにある上屋の中に、冷凍冷蔵機能、多様な温度帯で貨物を取り扱えるような倉庫の整備を行っているところでございます。冷凍冷蔵倉庫に加えまして、必要な電源設備ですとかドックシェルター、そういったものも整備していくということで取り組んでいるところでございます。

加えまして、先ほども御紹介いただきましたけれども、先日、東京で志布志港のポートセミナーを、地元志布志市とも連携いたしまして、実施したところでございます。鹿児島県では農林水産物の輸出を今後拡大していこうということで取組を行っているところでございまして、鹿児島県の県庁内部でも、土木部以外の、農政部、商業等を扱う部署、関連いたしまして、農林水産物の輸出促進に向けて、先ほど申し上げましたようなセミナーですとかそれ以外の商談会、そういったものも活用しながら、鹿児島県からの農林水産物の輸出促進に努めているところでございます。

志布志港は産直港湾に認定いただきまして、現在整備を進めているところでございますので、今後ぜひ志布志から農林水産物の輸出がますます増えますように、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

また、2つ目の御質問の検疫の関係ですけれども、志布志港のコンテナターミナルでは、

現在も検疫の関係機関と連携いたしまして、しっかりと対応しているところでございます。引き続き関係機関と連携を図りながら、必要な対応をとっていきたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほか、ご意見ありますでしょうか。

【委員】 ご説明ありがとうございます。フェリーターミナルのところでお伺いしたいのですけれども、利用者にとっては利便性が高くなる、利用者にとっても恐らく利便性の向上につながるはずであるということでの改革だと思うのですが、市街地への移動手段について、距離だけではなく、所要時間のほうはどうでしょうか。また、その確実性はどうか。さらに安全性についてはどうか、何かあったときに孤立する場所にはならないのかということについてお教えいただければと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【港湾空港課長】 御質問ありがとうございます。フェリーターミナルの移転に伴います様々な利用者の利便性についての御質問でしたけれども、所要時間につきましては、時間がどれだけ短縮するかというのは今手元にないところでございますが、今回、距離的に志布志市街地に近い位置に移転するということになりますので、所要時間のほうは短縮されていくと考えております。

また、災害があったときに孤立することがないかという御質問につきましては、志布志市街地への最も近いルートといたしまして、志布志大橋を使って行くルートが最短でございますけれども、それ以外にも市街地に行くルートというのは、2つ、ルートが別にございますので、孤立することはないと考えております。

また、安全性につきましても、今後、ターミナルの整備の中で具体的に検討されていくものだと考えておりますが、そういった安全面もしっかり考慮しながら整備していきたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

たくさん御意見をいただきましたけれども、基本的にはこの計画について確認の内容の質問が多かったかと思います。ただ、1点だけ御質問いただきました内容で、コンテナと原木の間のフレキシビリティを確保しているかという点については、そうであるとお伺いしたと思いますが、その観点から見ましても、ここでの対応というものが適切にされているのだろうと思います。

そういうフレキシビリティを確保いただきたいことや、他港湾との連携をきちんと考えてくださいということが主な御意見だったと思いますが、本志布志港の港湾計画の改訂につきまして、特に大きな御異論はないかと思いますが、そのような理解でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは答申としましては、国土交通大臣に提出された志布志港の港湾計画については、適当であるという形で答申したいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 では、御異論がないようでありますので、答申案のとおり報告いたします。ありがとうございました。

それでは、志布志港の港湾計画の改訂についての審議は終了したいと思います。土木部長、港湾空港課長、九州地方整備局港湾空港部長、どうもありがとうございました。

【分科会長】 それでは、次の議事に移ります。報告事項の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す。事務局から御説明いただきます。よろしく願いいたします。

【海洋・環境課長】 私から、洋上風力発電の最近の状況について御報告をさせていただきます。

資料の1ページ目をお開きください。こちら、前回の分科会以降4か月ほど経過してございますけれども、その間の主な動きを一覧としてまとめさせていただいております。この中では、羅列されてございますけれども、大きく4点、報告事項がございます。

1点目、促進区域の指定あるいは区域の整理というのが7月30日、それから一番下段の10月3日にございました。

それから2点目、洋上風力促進小委員会、こちらは経産省と合同会議という形で開催してございますけれども、この間に4回開催されてございますので、その概要について、後ほど御説明したいと思います。

それから3点目は、大きな社会的な話題にもなりましたけれども、いわゆる第1ラウンドの事業者が撤退表明いたしました。こちらについての現状の取組について御説明を後ほどしたいと思います。

それから4点目になりますが、洋上風力産業ビジョン、これはもともと令和2年に策定し公表しておりますけれども、浮体式に軸足を置いた形で、第2次となるビジョンを策定・公表

してございますので、これに関連した動きを個々に御説明したいと思います。

それでは、2ページ目をお開きいただければと思います。こちらは現在の洋上風力発電に係る促進区域等の現状をまとめさせていただいたものになります。右側に促進区域、それから有望区域、準備区域などを列挙させていただいております。

一番上の1R、第1ラウンドのところ、番号で言いますと②、③、④、こちらが先ほどお話をさせていただきました三菱商事等を代表企業といたします事業者が撤退いたしましたので、こちらに関しましては、追って再公募していくという形になってございます。

それから、黄色く着色した部分が、この間に新たに促進区域になったところ、⑪、⑫北海道の松前沖、それから檜山沖。

それから、有望区域ないし準備区域に新たに整理された区域が計5か所ございます。

現状ではこのような状況になってございます。

3ページになりますけれども、洋上風力促進小委員会での御議論についてでございます。こちら前回の分科会以降4回開催させていただいております、いずれも経産省との合同会議ということでございます。39回・40回の会議では、主に確実に事業を完遂させるための事業環境整備についての御議論いただいております。それから40回と41回の間ですね、このタイミングで事業者の撤退表明がございましたので、41回・42回に関しましては、引き続き事業環境整備の議論に加えまして、第1ラウンド事業における事業者撤退の要因検証などについて、現在、議論を進めていただいているところになります。

続いて4ページ目になりますけれども、これは三菱の撤退以前から検討しております、一つの事業環境整備の取組についての御紹介になります。海域の占用期間に係る予見性を確保するという観点で、事業者から海域占用期間延長の要望がございました。これを受けまして、公募占用計画の有効期間、いわゆる海域の占用期間に相当いたしますけれども、これが再エネ海域利用法に基づくと30年ということになってございますが、事業者を事業期間終了後、再公募を原則とするという運用でございましたけれども、事業者が延長を希望し、一定の要件を満たす場合は占用許可の更新を認めることを原則とするという形で改訂案を審議会でお示しさせていただいております。これによりまして、現在、建設コストが高騰してございますけれども、風車の運転期間が長期化するという事で、収支の改善に寄与するという事で評価をいただいております。

続いて、5ページ目になります。先ほど御紹介いたしました三菱商事等で構成される第1ラウンド事業者による事業性の再評価結果についてでございます。事業者は、第1ラウン

ド3海域を落札してございます。これは、下記に示す秋田2海域、それから千葉の銚子沖の計3海域になります。こちらの事業に関しましては、これまでの経緯のところでございますけれども、2021年12月に事業者として選定されてございますが、それから4年弱ぐらいの間で今回の事業性を再評価するという公表がなされ、その半年後、今年の8月末になりまして、結果として事業撤退という旨が公表されたところでございます。

その撤退の主な要因といたしまして、事業者の公表内容を下に書かせていただいておりますけれども、新型コロナウイルスの蔓延やウクライナ危機に端を発し、サプライチェーンの逼迫、インフレ、為替、金利上昇など、こういったコストの上昇が主な要因であるということとで発表されてございます。

続きまして、6ページになります。撤退表明後の動きについて御紹介したいと思います。8月末の撤退表明以後、9月上旬に、それぞれ3海域で地元関係者の方々から構成される法定協議会が組成されてございますけれども、まずは関係する皆様方に撤退に至った経緯などについて御説明させていただく場を設けさせていただきました。

自治体あるいは地域の関係者の皆様から様々な御意見をいただいておりますけれども、共通としてまとめさせていただきますと、これまで取り組んできております地域共生策の継続要望、それから、今後同じようなことが起こらないような事業環境整備についてしっかり行った上で、再公募を早期に実施してほしいといった期待の声が出ております。また、基地港湾が利用される予定であったところが、少し穴が空くような形になっていますので、こういった基地港湾の利用促進についても一部御意見をいただいたところでございます。

これに対しまして、三菱商事からの説明では、施策ですね、現在取り組んでおりますけれども、地域共生施策に関しては着実に完遂していきたい。将来の施策に関しても個別に相談して実施していく方向で検討したい。こういった意向が示されてございます。また、早期の再公募実施に向けても協力の意向を示しております、データ提供などをしっかりやっていきたいということとでございました。

以降、審議会でも2回ほど審議いただいておりますけれども、撤退要因の検証、それから今後に与える影響分析を行った上で、現在の公募制度そのものの見直しを含めまして、さらなる事業環境整備につきまして、年内をめどに一定の整理をすべく、現在取り組んでいるところでございます。

続きまして、7ページになります。少し話題が替わりますけれども、洋上風力の産業競争力強化に向けた官民の取組についてでございます。洋上風力発電の導入拡大に向けまして、

令和2年7月に洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会を設置し、同年12月に第1次となる洋上風力産業ビジョンを取りまとめてございますけれども、再エネ海域利用法の改正によりまして、EEZにおける設置許可制度が創設されたことなど、EEZを含む大規模な浮体式洋上風力発電が今後進んでいくだろうと。こういったことを踏まえて、浮体式産業戦略検討会を開催させていただき、令和5年から7年、足かけ3年に及んで様々な議論を関係者の方々とさせていただいたと。今年の8月になりますけれども、官民協議会の場で第2次となる産業ビジョンを策定させていただきました。

その概要は次のページ、8ページにございますけれども、少し文字が多くて、網羅的に書かれていますが、主なポイントを黄色い帯のところを示させていただいています。次のページにそのポイントをまとめた資料を御用意させていただいていますので、9ページを御覧いただければと思います。

今回の第2次となる産業ビジョンの中では、政府の浮体式に係る案件形成目標を新たに示させていただいたということでございます。2040年までに15GW以上の浮体式の案件を形成するというものを新たに示させていただいたということ。それから、時期に関しましては、2029年度中をめどに大規模浮体式案件を形成していこうという、タイムスケジュールの観点でも目標をお示しさせていただいたとこととでございます。

それから真ん中の産業・技術基盤の充実といったところでは、特に産業界の目標といたしまして、国内調達比率や、人材育成、こういった観点での目標を設定させていただいたということです。それから、同じく官民の目標という観点では、2040年の案件形成目標に向けまして、大規模浮体式洋上風力の施工あるいはO&M機能をしっかり確保していく必要があるであろうということで、特にここが港湾に関連する部分になりますけれども、浮体式に対応した施工・O&Mに必要な港湾等の基盤整備をしっかりと進めようということがひとつ位置づけられてございます。それから2点目、右側になりますけれども、そのためには、効率的かつ安全な施工方法の確立と、それに必要な技術開発を実施していくということを位置づけさせていただいております。この技術開発に関しましては、令和8年度予算におきまして、現在、支援のメニューを検討させていただいているという状況でございます。

それから最後、10ページになりますけれども、こういった状況を踏まえましてという話ですが、浮体式洋上風力発電に向けた港湾機能の検討を進めていこうという状況でございます。もともと、港湾のあり方に関する検討会を立ち上げさせていただいております。令和5年から検討を進めておりますけれども、昨年度までに、着床式を対象といたしまして、基地

港湾を取り巻く課題ですね、4点資料の真ん中ほどに示させていただいておりますが、発電所そのものがどんどん大規模化しているという状況ですとか、案件形成も進展してきていること、それから、風車の資機材の輸送モードが様々多様化している、こういったものへの港湾の対応が必要であるということ、それから、風車そのものも大型化しているということ、こういった状況を踏まえた上で、今年の4月に対応策をまとめさせていただいたという状況でございます。今年度、具体には今月から、浮体式に対応した港湾機能についての検討を進める予定としてございます。

足早となりますけれども、現在の取組状況の御説明でございます。

【分科会長】 御丁寧な御説明、どうもありがとうございました。

御意見、よろしく申し上げます。

【委員】 事業者の撤退の件についてですが、この件に限らず、PFIとかインフラの民間主導・民間活用みたいな話がよく言われますが、そのときに懸念される問題そのものではないかと思えます。今回は価格を重視していましたが、その対応策として、総合評価しましょうとか、あるいは官民のリスク分担をより適切にするなどが考えられます。しかし、それらは、言葉としてはすごくきれいなのですが、実際にやるのは客観的にすごく難しいことだと思っています。年内をめどに一定の今後の公募制度の見直しの整理をされるということですが、総合評価とかリスク分担の適切化については、一定の方法が見えているという理解でいいでしょうか。それともまだ今も鋭意検討中ということでしょうか。

【分科会長】 事務局からお答えいただく前に、委員会の委員長より少し補足いただければと思います。

【委員】 現時点でお答えできることがありませんが、どうしても回答せよということでしたら、鋭意検討中としか言いようがないと思います。

日本に限らず、全世界的に起こっている問題ですので、良い対応案が出てくるかどうかは微妙だとは思いますが、できる限り官民間でうまくリスク分担できるような方策を目指しているというのが私の理解です。

【分科会長】 何かアイデアみたいなものは考えていらっしゃるのでしょうか。要するに、事務局からお答えいただくと今のようなお答えになるだろうと思ったので委員へ聞いたんですが、例えばアイデアとか意見でこんな感じのものがあるよねみたいな話があれば、納得されるのではないかと思います。いかがでしょう。

【委員】 それに関する議論も委員会ではまだ十分できておりません。現在事務局内で検

討中だと私は理解しております。

【分科会長】 つまり、これからどういう形でその辺の議論がされていくのかにもよりま
すけれども、幅広くいろんな御意見を聞いて、実行可能な案を考えていただくことが必要だ
ろうなと思いますが、いかがでしょうか、ほかに御意見ございますか。

【委員】 先ほどの話、三菱商事などが撤退した3海域ね、再公募するということですが、この再公募の見通しはどうなのでしょう。手を挙げるところがいっぱいありそうなの
ですか。その辺の見通しをお聞きしたいのが一つと、それから、公募制の見直しについて先
ほどお話がありましたけど、具体的にはどういう形で見直すのでしょうか。この2点につい
てお伺いしたいと思います。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。再公募したときに実際事業者から手が挙が
ってくるかどうかの見通しでございますが、現状ではその制度の見直しをしておりますけ
れども、手を挙げていただけるために必要な手だては何なのかということ、関係する事業
者の皆様から意見聴取をして、検討しておりますので、今すぐ見通しがあるとかないとかと
いう形ではないという状況でございます。しっかりと手を挙げていただける、ひいては洋上
風力が安定的な電源供給のすべとなるように取り組んでいるという状況でございます。

それから、公募制度見直しの具体的なところはどうかということでございますけども、確
定的なことはまだ申し上げられない状況ではありますが、大きな要素としては、価格のライ
ンをいかに引き上げていくか、これはなかなか難しい問題でして、高く価格設定をしていく
と、それはイコール国民負担にもつながる議論になりますので、この辺りのバランスをしっ
かり考えていく必要があるかなという状況でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。他、御意見いただけますか。

【委員】 地域共生策を自治体、地元が継続を要望されていて、三菱商事はそれに対応す
る形でやっていくと説明しているというところなのですけれども、この地域共生策は本来
は洋上風力との地域共生策のはずで、事業収益の一部を使って今後やっていくというもの
あったと思うんですが、洋上風車を三菱商事はやらないと言っている中でこれを継続して
いくというのはどういった考えなのかなというのが疑問に思っている点があるのと、今後
再公募する際に、次の事業者が地域共生策を引き継ぐというのを条件にすると、恐らく手
を挙げる事業者は減ってくる可能性があるんじゃないかなと思うのですけれども、洋上風車
から手を引くと言っている三菱商事がこれをやり続けるのってどうなのだろうと私は疑問
に思っています。それを地元ですとか国土交通省はどういうふうにお考えになっているの

かをお聞かせいただければと思いました。お願いいたします。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。地域共生策に関しましては、様々な取組を実施されてございます。確かに洋上風力に直接あるいは間接的に関係する取組もございますが、三菱商事は幅広いビジネスをされてございます。例えば今回の地域共生策の例で言いますと、地域の病院の中にローソンを設置して、利用者の方々の利便性向上に資するような取組や、これは直接洋上風力とは関わりございませんが、ビジネスとして実施しているものを地域に還元するといったことに取り組まれています。こういったことはしっかりと継続していきたいという話を聞いてございます。

それから、内容によっては次の事業者を引き継ぐべき案件もあるのかなと思いますけれども、まだ次の事業者が決定したわけではございませんので、その段階になって改めて協議がなされるものと思っておりますが、現状では、現在の事業者であった三菱商事は、基本的なところは地域にしっかり寄り添った形で対応していくということを意向としては示しているという状況にございます。

【分科会長】 今のお答えでよろしいですか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

本案件、注目度の高い案件で、期待も大きいところです。委員会のほうでも大変審議を重ねていただいているようですので、ぜひ次回のときにもう一度御説明いただけたらと思います。今日はどうもありがとうございました。

それでは、次の報告事項に移りたいと思います。報告事項のサイバーポートについて、事務局から御説明いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【参事官】 サイバーポートについて御報告させていただきたいと思います。まず、資料3を御覧いただければと思います。

サイバーポートにつきましては、これまで定期的に港湾分科会で御説明させていただいているところでございまして、前回は令和6年3月に説明させていただいているところでございます。

1 ページを御覧いただければと思います。まず、サイバーポートの目的でございますけれども、サイバーポートとは、港湾物流や行政手続などの港湾関連手続、港湾施設の計画から維持管理までの一連の情報などを電子化するデータプラットフォームでございまして、国土交通省が保有・運用しているものでございます。

これまでサイバーポートにつきましては、港湾物流、港湾管理、港湾インフラの3つの分野についてシステム開発を進めてきました。主な機能といたしましては、ここに書いております4つの機能がございまして、物流手続、行政手続、調査統計、インフラの機能があります。

2ページを御覧いただければと思います。これまでの経緯でございます。スライドにあります図でございますけれども、毎年度の取組経過を示しています。物流手続につきましては、令和3年4月から運用を開始し、NACCSとの連携を開始するなど、機能改善や利用者の拡大を推進しているというところでございまして、令和8年から有料化するという予定になっています。行政手続、調査統計につきましては、令和6年1月から運用開始しております。令和9年に有料化を目指すということになっております。インフラにつきましては、令和5年4月から運用開始しております。今年度から有料化になっています。

3ページを御覧いただければと思います。ここからは4つの機能について、それぞれの概要等を説明させていただきます。まず、物流手続の概要です。真ん中の図の左側でございますけれども、従来の情報伝達のイメージでございますが、紙、電話、メールが混在して、アナログで個別最適な状況にあったということでございます。それを、右の図にありますとおり、サイバーポートを活用いたしまして、デジタル化・全体最適化を推進していくということに取り組んでいるというところでございます。

下側には登録企業数、登録事業者数を書いております。登録企業数は直近963社で、これまで順調に伸びてきているところです。ご参考でございますが、登録企業数と登録事業者数の違いは、同じ企業が複数の事業、右に書いています事業種別にある事業を実施しているときにそれぞれの事業をカウントしているためです。

4ページを御覧いただければと思います。物流手続の取組でございます。物流手続につきましては、これまでの機能開発や、NACCSとの連携、商流分野等のプラットフォームとの連携が進み、利用者は民間サービスも組み合わせることによりオンラインのみで手続が実施可能な環境が整いつつある状況でございます。サイバーポートにつきましては、利用者が多いほど効果が発揮されるということを踏まえまして、さらなる利用拡大を図っていかうと考えているところでございまして、他のプラットフォームやシステムとの連携などの「システム・ネットワーク拡充に向けた取組」、セミナーなどの開催による認知度向上などの「普及に向けた取組」、他省庁と連携したDXの機運醸成等の「環境整備等に向けた取組」の3本柱で、取組を推進してきているというところでございます。

5 ページを御覧いただければと思います。2 つ目の行政手続の取組でございます。行政手続につきましては、新たな機能といたしまして、クルーズ船の寄港促進を図るために、船社や船舶代理店などの申請者が港湾管理者とスムーズに予約・調整を行える環境を現在構築しているところでございます。主な港湾管理者へのヒアリングを行いながら開発を行っておりまして、令和8年6月より運用開始をする予定でございます。クルーズ岸壁の予約のイメージは真ん中の絵でございます。この機能が実現することにより、問合せ業務の削減や人為的なミス・誤入力の削減、予約機会の向上などが図られるものと考えているところでございます。

次、6 ページでございます。調査統計の取組について御説明させていただきます。調査統計につきましては、統計業務の省力化と港湾のEBPM推進を目的といたしまして、機能開発と導入支援の2軸で推進しているというところでございます。

統計業務の省力化につきましては、昨年アンケート調査をしております。約3割の業務効率化が実現したというような結果が得られています。また、一般統計調査といたしまして3つの流動調査を実施しております。令和8年・令和9年・令和10年にそれぞれ実施しますので、それまでに新しい機能を追加できるように取り組んでいるところでございます。

また、港湾のEBPM推進でございますけれども、直轄職員や港湾管理者の政策立案に寄与するためのデータ利活用機能を現在開発しております。表の真ん中の下のほうに書いていますけれども、データのレポート出力機能や、グラフなどが可視化できる機能を今年度中に実装していきたいと考えているところでございます。

最後に、7ページ、インフラの取組でございます。こちらにつきましては、港湾施設に関する様々な情報を電子化いたしまして、計画から調査・設計、工事、維持管理に至るまでの港湾整備の一連のプロセスにおいて、GISから必要な情報に一元的にアクセスする機能を構築したところでございます。令和7年3月に地方港湾の情報を追加いたしまして、全港湾（932港）の情報の取込みが終わって、現在、本格運用しているということでございます。引き続きこれを利用していきまして、改善をしていくとともに、政府全体としましてデータをオープン化を進めておりますので、必要な方にはAPIを配るというようなことを実施していこうと考えているところでございます。

以上、サイバーポートについての御報告でございます。

【分科会長】 御報告ありがとうございました。御意見、御質問等ございますか。

【委員】 御説明ありがとうございました。私は専門が地理情報システム（GIS）であ

り、ゼミでもGISを活用した研究を行っております。先日、ゼミ生が卒論で港湾の研究をしたいということで、サイバーポートの紹介をいたしましたところ、利用登録は個人でもできましたが、無料で使えるデータがかなり限られており、GISで使えるようなデータではないということでした。私も一緒に確認しましたが、確かにそのとおりでした。有料版を使えば研究に使えるようなデータをダウンロードできるのではないかと検討いたしましたが、資料の7ページに記載の月額9,000円かかるということで、どうしようかというような話になっておりました。

平成28年12月14日に公布・施行された官民データ活用推進基本法というのがあります。国や地方公共団体、事業者が保有する官民データの容易な利用等について規定されております。それに基づくオープンデータ基本指針では、各府省庁が保有するデータは、原則オープンデータとして公開し、公開することが適当でない公共データは、公開できない理由を原則開示するとともに、限定的な関係者間での共有を図る限定公開といった手法も積極的に活用することが示されています。この説明は、デジタル庁のホームページに掲載されております。

現在のサイバーポートのデータ提供の方法は、この限定公開に該当すると思いますが、資料7ページにはオープン化を推進すると記載されております。オープンデータとは、誰もがどのような目的でも無料で利用できるデータを指しますが、現状ではサイバーポートのデータはオープンデータにはなっていないということで、セキュリティの問題などもあるとは思いますが、なぜオープンデータになっていないのか、また、なぜ有料で提供されているのかについてお伺いします。

私自身、GISのデータを長年利用しておりますが、かつては有料で提供されていたデータも、最近は次々とオープンデータ化、すなわち無料化が進んでいます。例えば、政府統計の総合窓口e-Statに公表されているデータも、かつては有料だったデータが少なからずありましたが、現在では完全にオープンデータ化されております。こうした流れの中で、なぜサイバーポートのデータは有料で提供されているのか、その理由を教えてくださいたいと思います。

もう一点、学術研究目的の場合、有料や限定公開されているデータであっても、所定の手続きを経れば、無料で詳細なデータを利用できる仕組みが各所にあります。サイバーポートについても、もし限定公開として提供されているようでしたら、学術研究目的の場合は無料で提供するような制度があるのか、また、もしない場合は今後そのような仕組みを設けるご

予定があるのか、教えていただければと思います。

以上です。

【参事官】 御質問ありがとうございます。オープンデータ化されているか、されていないかというところからまず御説明させていただきたいと思います。資料の7ページを見ていただければ、右側にデータのオープン化ということで書いていまして、基本的にはサイバーポートのインフラに関する部分につきましては、APIを公開しております、データがオープン化されているか限定かという、基本的にオープン化させていただいているというところがございます。

それで、サイバーポートのインフラがなぜ有料なのかというところがございますけれども、公開しているデータをシステムで見やすくしているところに価値があるというふうになっていますので、サイバーポートのインフラ分野に関しましては、GIS上においてわかりやすく各種データを見ることができる機能のところにお金を払っていただくというシステムを開発してきているとのことになっています。7ページの右側の施設基本情報の、例えば管理者、建設年度、施設の諸元情報の延長、水深、天端高とかの、この文字列の羅列だけが欲しいという方に対しては、既に我々としてはAPIとしてオープンでデータを提供させていただいているというところがございます。

【分科会長】 今のお答えでいかがでしょうか。

【委員】 取りあえずは。

【分科会長】 サイバーポートの整備されていく趣旨というのは、基本的には紙ベースのやり取りでなく、電子的なやり取りで港湾のいろいろな物の流れ、あるいは情報の流れをきちんと、今までに比べたら随分効率的にしていこうというのがあって、それをすればきちんと残ってくる情報がある。それを使って分析や政策検討等いろんなことができる。こういうことで多分このインフラの整備というのもされていて、そこの中に入っているデータとしては、ここに書いてある港湾諸元だけでなく、取引とか、そういう議論も含めた話というのが恐らく期待される場所なのかと思います。自分が使っていないので分からないのですが、そういうこともあるかとも思います。、そういったものに関しても、APIで自由にダウンロードできるのでしょうか。

【参事官】 御指摘ありがとうございます。先ほどの私のご説明が不十分で申し訳ございませんでした。

まず、資料の1ページを見ていただきたいと思います。サイバーポートは大きく分けて

4つの機能、物流手続、行政手続、調査統計、インフラがございますという説明をさせていただきました。最初のご質問はインフラ分野の話でございまして、インフラ情報データがどこまで出せますかということでございましたので、インフラのデータにつきましては基本的にオープンデータとして提供させていただいておりますという回答をさせていただきました。

分科会長からご発言のございました物流につきましては、今、運用されているところにつきましては、データがどんどん蓄積されていっている状況でございます。これをどこまで出すのかということにつきましては、データをNACCSからもらっておりますので、そういうところと調整をしながら今検討しているところでございまして、一概に物流手続で得られた情報を全てAPIとして公開するということは、今この段階ではまだ決まっていません。どこまで出そうかということを検討させていただく中、我々いたしましたしましては、港湾統計業務をやっておりますので、港湾統計につきましては、今、時間がかかっているという御指摘もありますので、もう少し早く出せるような準備をしているところでございます。インフラと物流手続も、将来的にはそれぞれ、維持管理の面で、このインフラにどれだけの貨物を使いました、維持管理どうしましょうというものに使っていききたいということで、機能開発などに取り組んでいるところでございます。

【分科会長】 私はよく分かりましたが、よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほか、御意見ございますか。

【理事】 昨今、サイバーアタックが、アサヒ飲料やアスクルで発生するなど、大きな問題になっているわけですが、サイバーポートのシステムについて、サイバーアタック等に対する対応をより強化する必要があるかと思うんですが、その辺のサイバーアタック対応について教えていただけたらと思います。

【参事官】 御質問ありがとうございます。理事御指摘のとおり、昨今、サイバーテロがどんどん増えているということでございますので、最大限の努力をいたしまして、そういうことが起こらないように日々対応していこうという努力をしているところでございます。

【分科会長】 頑張ってくださいとしか言いようがないのかもしれませんが、ですけど、これは港湾でも非常に大事な側面だと思っておりますので、セキュリティの件、よろしくお願ひしたいと思ひます。

もう一つ、このシステムのカバー率はどのくらいなのでしょう。九百三十数社と説明が

ありましたが、これは事業者総数から見たときに、どのくらいのパーセンテージを占めるようになっていのでしょうか。

【参事官】 まず、物流手続につきましては、先ほど御説明していただきました約1,000社ということでございます。我々としたしましては5,500社ぐらいを目標にしておりますので、大体2割ぐらいまでいっているのかなと思っております。

調査・統計につきましては、地方公共団体の正確な利用者数を現在持っていませんが、かなり使っているというところがございます。

インフラにつきましては、港湾管理者は166ありまして、その95%の管理者に使っているというところがございます。

また、民間企業につきましても鋭意、数を増やしているというところがございます。例えば、民間の数は多分今40社弱ぐらいだと思っております、そういう状況でございます。

以上でございます。

【分科会長】 今は順調に伸びていると思うのですが、ETC等でも、最初の頃には利用が伸び悩んで、対応策について議論をしていたけども、今は普通にETCがないと高速道路に乗りにくいぐらいの気分で皆さん使われていると思います。

このサイバーポートのシステムも使わないと、港湾が使いにくいなと感じるような状況になっているかということだと思っておりますが、ようやくこの3つの取組がそれぞれそろってきた状況だと思っております。そこから先のところで、今後、何か見通しみたいなものはありますか。いつ頃までに今みたいな状況を達成するとか、あるいは、そのためにこういう策を検討するとか、もしそういうのがありましたら教えてもらえればと思います。

【参事官】 御質問ありがとうございます。利用者数を増やしていくことは極めて重要でございます。サイバーポートの効果も、利用者が多いほど発揮されると考えています。資料の4ページなどでも御説明させていただきましたとおり、セミナーなどを開催して認知度向上したり、個社への導入支援をしたり、できることを一生懸命させていただいているというところがございます。

いつ頃までに達成するののかの見通しにつきましては、実は政府の目標の中で書いているものにつきましては既に達成している数字はあるのですが、次の計画でまた位置づけていこうと考えておりまして、その数についてはいろいろ計画、検討しているというところがございます。

【分科会長】 ありがとうございます。もちろん頑張ってもらえるということだと思

ます。やらないと損だと感じる仕組みになっているかということだと思うので、その辺のところ、また検討いただき、御披露いただければなと思います。次回のときにでも今後の取組の進め方みたいなところでお話いただけると、より安心できるかなと思いました。

ほか、御意見ございませんでしょうか。

【委員】 先ほどの洋上風力のところでどうしても一言よろしいでしょうか。

【分科会長】 お願いします。

【委員】 撤退した三菱商事のところで、5ページ、6ページに書かれておりましたけれども、地域に入り込んで、たしか三菱商事さん、そういった事業での、会社事業も新たにつくることなどをされておりましたので、そういう意味でも、洋上風力が直接ではありますが、地元の方々のいろんな期待度も多かったと思います。今回は残念なことになっておりますけれども、そういった地元との人間関係をつくりながらのビジネスもつくられていたと思うので、それについては、ここにも今取組中の施策は着実に完遂するということが書かれておりますが、やはりそれはそれで続けていただきたいし、そういった人間関係もあるかと思っておりますので、このような状況であるからこそなんですけれども、今後とも、こういったところで洋上風力、気候変動対策に対して足踏みするようなことなく、着実に、ある程度の柔軟性は必要になってくるかと思っておりますが、今回の三菱商事のような撤退に至るようなことがないように、ぜひとも今後もカーボンニュートラルの実現と持続可能な気候変動対策に向けて、たゆまぬ努力をしていただきたいということをよろしく願いいたしたいと思っております。

やはり何年も続けてこられたことでもありますので、三菱商事さんのほうで、洋上風力撤退という、残念なことではあります。地元とのこういった関係性をつくっておられるところ、こういうやり方というのは大事にしていきたいということはあえて申し上げたいということで、以上でございます。

もしその辺りで説明いただいた方から何か補足等がありましたら、よろしく願いいたします。

【分科会長】 いいですか。よろしく申し上げます。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。まさに洋上風力の事業を実施していくためには、地元の関係者の皆様方の理解と信頼関係が非常に大事になってまいります。今回、本当に残念な結果にはなってしまいましたけれども、地元の方々もこの洋上風力の事業が実施されることを期待して、様々な投資などもされてございますので、しっかりと国としても

そういったところに寄り添った形で対応していきたいと思っています。

再公募で次の事業者を見つけることはもとより、そういった地域の方々のまちづくりであるとか港づくり、こういったところも含めて、しっかり対応していきたいと思っています。

【分科会長】 委員、よろしいでしょうか。

【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。撤退されると、そのことに sunk cost が発生しますよね。そのことによって、いろいろ地域としての期待もあるし、地域としての今度は投資もやはり発生するみたいなことがあるため、継続できた場合には顕在化しないコストみたいなものも顕在化するということで、例えば撤退すると言われても、オプションでとどまってもらえませんかみたいなことだって本当はあり得るかもしれない状況もあるということをお指摘いただいたのではないかなと思います。その辺のところは、今後、参入・退出のところでの議論をされるときには御検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

多岐にわたる御意見、どうもありがとうございました。ここまでで本日の議事に関しましては終了としたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、進行のほう、事務局にお返しいたします。よろしく願いいたします。

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

次回、第99回港湾分科会は、来年3月を予定してございます。

以上をもちまして交通政策審議会第98回港湾分科会を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —