

令和8年 3月12日（木）

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99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99回港湾分科会議事録

### 1. 開催日時

令和8年 3月12日(木)

開会 10時00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
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）
  - ・ 四日市港(改訂)
  - ・ 両津港、三島川之江港、博多港(一部変更)
- ② 港湾ロジスティクスについて（報告）
- ③ 国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について（報告）
- ④ 港湾労働者の人手不足対策等について(報告)
- ⑤ 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）

## 交通政策審議会第99回港湾分科会

令和8年3月12日

【総務課長】 それでは、ただいまより交通政策審議会第99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。

初めに、港湾局長より御挨拶申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。年度末お忙しい中、委員の皆様方におかれましては本日お集まりいただき誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政、港湾行政に御指導、御支援を頂いておりますことに重ねて御礼申し上げます。

御案内のとおり、今、中東を取り巻く情勢が大きく激変してきております。まさに日本は輸出入の99.6%を海外に頼っている国でございますから、とりわけエネルギーについて、多大な影響を受けてきている状況でございます。港湾についても、エネルギーを受け入れる港湾ということだけでなく、コンテナ物流に関しても大きな船社が航路について影響を受けており、リードタイムの延長、それから定時性が確保できなくなったといった様々な影響を受け始めていると聞いております。

そうした中、港湾を取り巻く状況でいろいろな話題が出てきております。一つは、日本成長戦略本部において、危機管理投資・成長投資の17分野の一つに港湾ロジスティクスが昨年掲げられました。1月20日に1回目のワーキンググループを開き、3月に2回目、4月に3回目を取りまとめて、今年の骨太の方針に施策を打ち出していくようなスケジュールでございますが、課題として日本を取り巻くリスクは様々なものがあります。その中でも3つ、私たちが気にするものを挙げました。

1つは、世界のコンテナ物流を取り巻く情勢が大きく変わっている中、オーシャンネットワークエクスプレスが航路を再編したことにより、北米航路は非常に定時性が上がるサービスに変わりました。しかし、欧州の発着航路については釜山港に切り替えることによって、日本から直接欧州航路に貨物を出すことができなくなってしまったということが起き、コンテナ戦略港湾の委員会の先生方からも非常に危機感があるとおっしゃっていただきました。そのため、日本を取り巻く港湾ロジスティクスが維持できなくなってくるのが一つのリスクでございます。

加えて、3年前に名古屋港でサイバーテロが起こったことが契機でございまして、そのほ



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

【分科会長】 分かりました。おはようございます。

局長からお話がありましたように、状況はダイナミックに動いているようです。また、政府の成長戦略会議についてもいろいろ議論の俎上に入れていただいているということです。今日の議論の中で忌憚のない御意見を頂いて、参考になればよいと考えます。

また、港湾計画につきましては、先ほど局長からもお話がありましたように将来に向けて非常に重要な投資ということで、心を込めて準備されているものだと思いますので、議論させていただくことでよりよいものにしてもらえればと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは議事に入ります。審議事項4件と報告事項4件ですが、はじめに、審議事項の四日市港の港湾計画の改訂について審議したいと思います。本日は四日市港管理組合の理事、課長、中部地方整備局の港湾空港部長に御出席を頂いております。それでは、御説明をよろしくをお願いいたします。

【四日市港管理組合】 四日市港管理組合でございます。よろしくをお願いいたします。

それでは、説明させていただきます。1ページをお願いいたします。四日市港は伊勢湾の西側に位置する国際拠点港湾でございます。我が国有数のエネルギー港湾であるほか、背後圏に多く立地する電子・半導体や自動車、産業機械等の製造業、また四日市コンビナートに関連する原料や製品の取扱拠点といたしまして重要な役割を担っております。

また、背後の道路ネットワークとして、近年、東海環状自動車道の整備が進められておりました。残る区間が岐阜県と三重県の県境部分を残すのみとなっております。西側の終点がちょうど四日市港のすぐ近くになりますので、今後の全線開通により四日市港の利便性がさらに向上し、さらなる発展が期待されるところでございます。

次のページをお願いいたします。2ページ目、四日市港が担う役割ということで、特に物流・産業面についてでございます。四日市港は、石炭等の入荷や自動車また化学薬品等の出荷において重要な物流拠点となっております。また、コンテナ物流については週9便あります東南アジア航路を中心に、現在週15便の外貿コンテナサービスが展開されております。

また、臨海部に立地する四日市コンビナートは国内でも有数の石油化学コンビナートでございます。例えば石油の精製能力は全国の2位になってございます。ここで製造される石油化学製品の国内外への出荷拠点として重要な役割を担っております。

次のページをお願いいたします。3 ページ目、次に交流・観光面についてでございます。四日市港は大変歴史のある港でございます。近代港湾の遺産といたしましても、写真の左のほうにございますが潮吹防波堤、あるいは右側にございますが末広橋梁などの重要文化財が残っております。また、レトロな雰囲気を残す千歳運河や、左上にございますがコンビナートの工場夜景も大変注目されておまして、新たな観光資源になっ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。4 ページ目、次に防災・安全面についてでございます。四日市港は三重県最大の港湾でございますので、平常時はもちろんのこと、非常時においても大きな役割を担うことが期待されております。四日市港には現在耐震強化岸壁が2か所供用されておまして、3つ目の耐震強化岸壁についても、81号岸壁が現在建設中でございます。また、民間の施設におきましても、臨海部の石油精製業者の燃油受入栈橋についても耐震強化対策が施されております。

一方、四日市港には様々な河川が流れ込んでおまして、継続的な土砂堆積があるため、定期的な浚渫が欠かせない状況でございます。構内に浚渫した土砂を処分する用地が必要になっている状況でございます。

次のページをお願いいたします。5 ページは、これらを踏まえまして、四日市港の目指す姿として整理を致しました。まず、産業・物流面においては、効率的な物流で背後圏産業の発展を支える港といたしまして、臨港交通体系の充実や脱炭素化の推進に必要な用地の確保を目指してまいりたいと思っております。

また2つ目、交流・観光面におきましては、まちづくりと一体になってにぎわいを創出する港といたしまして、産官学連携でにぎわい創出のための取組を目指していきたいと考えてございます。

防災・安全面につきましては、港湾活動の信頼性・安全性を確保する港といたしまして、定期的な浚渫によって発生する土砂の海面処分場の確保、港湾施設の防災の強化、小型船舶の適切な係留保管場所の確保、これらを目指してまいりたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。6 ページは、以上の観点を踏まえまして港湾計画の改訂に向けた考え方をまとめたものでございますので、こちらはまた後ほど確認いただければと思います。

次のページをお願いいたします。7 ページは今回の四日市港の港湾計画改訂の概要でございます。①番、臨港交通施設計画といたしまして、霞ヶ浦地区と四日市地区を結ぶ南北軸

のアクセス道路といたしまして、新たな臨港道路を計画したいと考えてございます。

次に石原地区でございまして②番ですけれども、土地利用計画といたしまして、現在の海面処分用地を工業用地に変更いたしまして、ここに脱炭素化を推進するための用地を確保したいと考えてございます。

③番ですけれども、四日市地区において港湾環境整備施設計画といたしまして、物揚場の廃止及び緑地の計画を行いまして、親水空間の提供を行っていきたいと考えてございます。

次に霞ヶ浦地区の沖合でございまして④番でございまして、新たな海面処分用地を計画したいと考えてございます。

さらに、同じ霞ヶ浦地区におきまして⑤番ですけれども、大規模地震対策施設計画といたしまして、岸壁の耐震強化岸壁化により防災機能強化を図ってまいりたいと考えてございます。

最後に、地区が複数にまたがりますけれども⑥番で、小型船だまり計画といたしまして、小型船舶を適正に収容できる計画として航行安全性を向上させることを考えてまいりたいと思っております。

次、8ページをお願いいたします。このページ以降、主な計画の内容につきまして詳細に説明させていただきます。8ページは新たな臨港道路計画についてでございまして、現在、霞ヶ浦地区と四日市地区の移動には、慢性的な渋滞が発生している国道23号線を利用するしかございません。そもそも国道23号は名古屋と三重県の各主要都市、これは四日市だけではなく、津や松阪を含めて主要都市を結ぶ幹線道路でございまして、交通量が多いところで渋滞も多く発生しております。

また、代替となるルートも周辺にないことから、四日市港の港湾物流もこの渋滞の影響を受けざるを得ないような状況になってございます。港湾物流の定時制・即時性の確保に向けまして、新たな臨港道路として南北軸のアクセス道路を計画したいと考えているものでございます。

次のページをお願いいたします。9ページ目は石原地区の海面処分用地を工業用地に変更する内容のものでございまして、この目的といたしましてはカーボンニュートラル化の動きが背景にございます。

四日市港においては、これまでもLNGバンカリングやバイオマス発電、また、水素を活用した荷役機械の燃費改善技術の導入など、脱炭素に向けた取組をいろいろ進められてまいりましたが、近年特にそのカーボンニュートラルに向けた土地のニーズが出てきており

ます。具体的には、資料にもございますようにS A Fの製造やC C S事業について関心を示す企業さんが近年出てまいりました。これらの事業の進出を想定いたしまして、現行の海面処分用地を工業用地に変更し、四日市港のさらなるカーボンニュートラル化につなげることを考えているものでございます。

次のページをお願いします。10ページ、こちらは千歳運河のにぎわいづくりに関する内容でございまして、既に物揚場としての利用がなくなった施設を利用転換いたしまして、新たに緑地として位置づけるものでございます。このエリアは、現役の貨物鉄道線の可動橋であります末広橋梁や、昭和感あふれる倉庫群が集まっているエリアでございまして、ここを四日市港の新たなにぎわい空間としていくことを目指し、「四日市みなとまちづくりプラン」が産官学協同で策定を行い、現在もイベントの開催や将来構想の検討などが進めら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。11ページ、2枚前の9ページで石原地区での海面処分用地を工業用地に変更するという内容を申し上げましたが、これに伴い航路や泊地のしゅんせつ土砂を新たに受け入れる海面処分用地が必要になるというものでございます。土地造成の制約が少ないこと、また、土地の需要や受入れ土量の増加にも対応できる拡張性を有することを踏まえまして、霞ヶ浦地区の沖合に新たな海面処分用地を計画したいと考えてございます。また、将来的にここで新しい土地ができたときに対してのアクセスが必要になってまいりますので、将来構想としてアクセス道路を位置づけることを考えてございます。以上が主な改訂の内容になります。

次をお願いいたします。12ページは、去る2月9日に行いました地方港湾審議会における主な議論の内容になります。

主に3点ございまして、1点目は南北軸のアクセス道路、新たな臨港道路の重要性についての御意見でございまして、こちらにつきましては今後の事業化に向けて着実に推進してまいりたいと考えているところでございます。

2点目は石原地区の今後の整備方針についての御質問でございまして、土地の利用の意向がある企業様のニーズを聞きながら、部分的な利用も含めて対応を検討してまいりたいと考えているものでございます。

3点目は大規模地震等に備えた対応といたしまして、耐震強化岸壁の整備や、協働防護の検討についての御意見でございました。これにつきましては引き続き整備を進めるとともに、対応を検討してまいりたいと考えております。

これらを踏まえまして、港湾計画の改訂案につきましては原案のとおり適当であると認める答申を頂いているところでございます。

四日市港管理組合の説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

**【港湾計画審査官】** 続けて事務局から、今回計画の国としての受け止め方という観点で説明させていただきます。

資料13ページを御覧ください。ここでは四日市港の港湾計画の改訂に関連する主な港湾施策について記載しております。港湾は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、港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化に取り組む必要がございます。また、我が国の産業や港湾の競争力強化、脱炭素社会の実現に向けて、カーボンニュートラルポートに取り組む必要がございます。

続けて、資料14ページを御覧ください。四日市港はここまでも御説明がございましたけれども、背後圏の産業の原料入荷・製品出荷における海上輸送拠点や、化学基礎製品等の生産、石油化学製品の出荷拠点であるとともに、中部地方のものづくり産業や暮らしを支える物流拠点として重要な役割を担っております。こういった役割と、先ほど13ページで御説明した港湾施策を踏まえて今回の計画内容を見ますと、新たに計画する臨港道路は、地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化に資するものとなっていると考えてございます。また、石原地区における土地利用計画の変更は我が国の脱炭素社会の実現に貢献するものとなっていると考えてございます。

資料15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の適合について確認をしております。今回の計画については基本方針に沿った内容になっていると考えております。

御参考までに、次の16ページ以降に貨物の状況ですとか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。

私からの説明は以上です。御審議をよろしくお願いたします。

**【分科会長】** 御説明ありがとうございました。

それでは、御意見、御質問等ございましたらお受けいたします。よろしくお願いたします。

**【委員】** 御説明ありがとうございました。一点要望がございます。霞・四日市線を新設されるということで、港湾内移動に非常に有益な、港湾物流の定時性に効果があるということで御説明を頂いたかと思えます。単なる移動手段の複線化だけではなくて、非常に名立た

る世界の何とか自動車があるような地域ということもありますので、自動物流等々を活かせるような道路にさせていただいて、先ほど局長から人手不足の話がありましたけれども、今後人口がシュリンクしていく中で、いかに生産性を上げて物の移動などを図っていくかということを考えていかないといけないと思います。そうした意味で、移動における生産性の向上もしっかり計画の中に組み入れて、道路計画をつくっていただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしくお祈いします。

【四日市港管理組合】 御指摘どうもありがとうございます。御指摘のとおり、某大規模自動車事業者さんがこの港を多く使われておりますので、今後荷役における自動化等も含めまして、将来に向けた物流の在り方についても検討を進めてまいりたいと考えてございます。どうもありがとうございます。

【分科会長】 ほか御意見はございませんでしょうか。よろしくお祈いいたします。

【委員】 ありがとうございます。冒頭にも御説明がありましたけれども、昨今のイラン情勢を含めて、根本的にエネルギーの政策を見直していかなければいけない局面に来ているのではないかと考えております。そのためには、港湾がエネルギーをつくっていく、そして脱炭素とエネルギーの安定供給を同時に図っていくというグリーントランスフォーメーションに、一気にチェンジしていくという局面を迎えている中で、本当に港湾の役割はとて大きくなっていると思います。

特に四日市港は重厚長大の産業が集まっているところで、もともと脱炭素というニーズがあり、脱炭素に向けたカーボンニュートラルポートの計画も着々と進んでいるところだとは思いますが、新たに原油が入ってなくなるようなところを踏まえた上で、例えば合成燃料等を生成していくようなことも念頭に置いて、その上でどういう設備が必要になってくるのかということ、緊密に民間の企業と連携を取りながら、計画をもう一度考えることも必要になってくるのではと考えながらお聞きしておりました。

それから今の御発言にもあったように、物流に関してはやはり物流専用の自動物流みたいなことが起きてくるので、道路を造るならば、まずはその物流と一般の道路とを分けるような専用レーンを造り、後で自動化専用レーンにできるような計画も必要になってくるかなと思います。

以上です。

【分科会長】 事務局、よろしくお祈いします。

【四日市港管理組合】 四日市港管理組合でございます。御指摘どうもありがとうございます。

1点目、まさにエネルギーの転換や、時代背景の中の港湾の在り方ということでございまして、こちらの2つ目の石原地区のカーボンニュートラル化の関係でもありますが、現在、四日市港コンビナートの中でもカーボンニュートラルに向けた取組をいろいろ検討されているところでございます。

水素やアンモニアの利用ができないか、あるいはその今後の生産体制まで、どこまで踏み込んでいかれるかは不透明ですが、コンビナートといたしましても次の時代に向けた検討が進められているところでございまして、今回の港湾計画のカーボンニュートラルに資する施設計画にも実はこの検討が関係しているというものでございます。

また、2点目の道路計画につきましてはまさに御指摘のとおりでございまして、今後その道路の検討を進めるに当たりまして、次世代に向けた物流の在り方についても、関係者等を含めてまた検討を進めてまいりたいと考えてございます。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。よろしく申し上げます。

【委員】 どうも御説明ありがとうございました。

今回はもともと既定計画に基づいて改訂というところですので、特に問題視するところはないです。

しかし、少しだけ俯瞰的に見ると、当然この地域は三、四十キロ先に名古屋港という大きな港があって、今回の計画について今後、名古屋港と四日市港がどういうふうに補完し合うのか、逆に四日市だけのことではなくて同じ中京圏、名古屋港との連携も踏まえた計画もあってもいいかなと思っています。どちらかという土地整の方への質問になるかもしれませんが、御意見を聞ければと思います。

【分科会長】 御回答をよろしく申し上げます。

【港湾空港部長】 中部地方整備局でございます。

今御指摘いただいたとおり、名古屋港と四日市港は数十キロの距離にあるところでございます。

まず、それぞれの役割ということで述べさせていただきますと、名古屋港につきましては、名古屋港内に立地する企業をはじめとして、中部圏全体の貨物、広域で背後圏とする港となっているところでございます。そのため、名古屋港においてはコンテナ航路としては北米や欧州への航路、近海航路などを有しているということで、中部の中心・拠点という形の位置

づけとなっているところでございます。一方、四日市港につきましては、三重県全域をはじめとして、地域経済を支える港という位置づけとなっております。

そのため、先ほどの四日市港管理組合の説明にありまして、四日市港では日本でも屈指のコンビナートで原材料として利用する原油の輸入や、LNG、石炭といった我が国のエネルギー拠点となっているところでございます。コンテナにつきましては、輸入された原料から化学製品、合成樹脂等の製品を背後企業で生産して輸出しているほか、日本を代表する自動車産業が三重県の鈴鹿に生産拠点を有しているということで、自動車部品や完成乗用車の輸出が行われているところでございます。そのため、四日市港は四日市に近い企業が利用しているということで、それらの利用の観点から、コンテナ航路としましては東南アジアを中心とした航路配置となっているところでございます。

また、これら両方を全体的に見ますと、名古屋港と四日市港につきましては、先ほどの関係はございますけれども、お互いに補完する関係というところで認識しておりまして、コンテナターミナルの運営につきましても名古屋四日市国際港湾株式会社が実施しておりまして、一体的・効率的な運営を目指しているところでございます。両方の関係は、先ほどの御説明にありますとおり、補完し合う関係という形で構築しているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 委員、これでいいですか。

【委員】 はい、分かりました。

【分科会長】 ほか、よろしく申し上げます。

【委員】 御説明ありがとうございました。7枚目のスライドで確認と教えていただきたいことがあります。幹線輸送の防災機能強化で耐震強化岸壁を整備しているとのことでしたが、この場所を耐震強化岸壁に選んだ理由と、南北軸のアクセス道路が整備された場合は、赤い道路の線の湾のところに当たる辺りも強化すべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。教えていただければ幸いです。

【分科会長】 事務局、よろしいですか。

【四日市港管理組合】 四日市港管理組合でございます。

まず1点目の耐震強化岸壁の位置につきましてですけれども、4ページで触れております現在整備中の岸壁が、工事中と書いてありますけれども、ここになります。今回新たに位置づけようとしているのが、その西側の80号岸壁。こちらが現在のコンテナのターミナルのバースになってございまして、こちらも将来的に幹線航路を担うということで、こちらも

耐震強化をさせていただきたいと考えているもの。あと、その東側あります、こちらは82号岸壁と申しますけれども、これはまだ現在のところ将来計画ということで、まだこちらまで全然着手はしてございませんけれども、将来的に整備されるときにはこちらもコンテナターミナルとして整備することで考えてございますので、こちらについても耐震強化ということで位置づけているものでございます。

【四日市港管理組合】 2点目の御質問で、耐震強化岸壁を周辺の拠点にも設けるべきではないかという御質問だったかと思いますが。四日市市の地域防災計画のほうに四日市市を北部と南部に分け、北部には防災拠点を1か所、南部にも1か所という形で設置してございます。それに接続するのが、今御説明させていただきました北側であれば霞ヶ浦の23号岸壁と、現在整備している80号岸壁のコンテナターミナルの強化岸壁という形になります。

また、南側の拠点に接続するものにつきましては、第3埠頭と書かせていただいている15号岸壁が耐震強化岸壁としての補完をすると、そういった計画を四日市市さんと話し合いながら計画を決めているということでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 最後にどうぞ。

【委員】 臨港道路を造られるということですが、線形が良くないと感じます。土地の収用上、ここを通さざるを得ないのでしょうか。例えば、港湾地域の渋滞解消のためなら、線形がいいほうが効果的です。それでも線形が悪くなっているのは、もうここしかない、という理解でいいですか。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【四日市港管理組合】 管理組合でございます。

ルートにつきましては、関係する企業さんでありますとか、また地元の方の意見を頂きながら、協議会という形でルートの合意をしたものでございまして。どうしても既存の施設等がございますので、その合意の下に決めさせていただいたルートでございます。もちろん交通安全上、基準を満たしておりますので、交通安全上は問題ない線形になっていると認識してございます。

【分科会長】 委員、いいですか。

【委員】 はい。想像どおりです。ありがとうございます。

【分科会長】　　たくさん御意見を頂きましてどうもありがとうございました。御意見はまあいろいろあるかとは思いますが、概して確認の御意見ばかりだったような気が致します。それから、荷役などの労働の難しさもあるので、高度な対応も将来的には視野に入れるようにしていただいたらという御意見もあったかと思えます。

その辺も御参考にしていただけるということでございましたので、この件につきましては、「国土交通大臣に提出された四日市港の港湾計画については適当である」という答申という形にしたいと思いますが、御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】　　ありがとうございます。御異議がないようですので、答申案のとおり報告したいと思えます。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

それでは、四日市港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了いたします。藤澤理事、課長、部長、どうもありがとうございました。

【四日市港管理組合】　　ありがとうございました。

【分科会長】　　では次に、港湾計画の一部変更の審議に移っていききたいと思います。両津港、三島川之江港、博多港という3つの港湾がございます。これらにつきまして事務局から御説明いただきたいと思えます。

【港湾計画審査官】　　それでは両津港、三島川之江港、博多港の一部変更につきまして、一括して説明させていただきます。

最初に、両津港の港湾計画の一部変更について御説明いたします。資料2ページを御覧ください。両津港は佐渡島の東側に位置する重要港湾で、港湾管理者は新潟県でございます。佐渡島では、令和6年に佐渡島の金山が世界文化遺産に登録されたことで、今後、観光客数の増加が見込まれており、さらなるにぎわい創出が求められていることから、今回、夷地区で計画変更を行うものでございます。

資料3ページを御覧ください。今回の変更内容は、緑地の拡大に伴う臨港道路の法線の変更に関するものとなっております。夷地区にはみなとオアシスの代表施設であります「あいぼーと佐渡」の周辺に緑地が整備されてございます。この場所において、地元自治体ではさらなるにぎわい創出を図りたいと考えているところでございます。

このため、両津港における臨港交通施設計画を見直し、臨港道路戎線の法線を左側に変更し、臨港道路の終点と国道350号線が接続するよう変更することで、緑地を拡大するものでございます。今回変更する両津港の臨港交通施設計画は、港湾交通を背後の市街地へつな

げるため、市道と接続する形で昭和49年に計画されたものでございますけれども、平成24年度に国道事業の見直しが行われ、国道350号線の終点が写真のとおりとなりましたので、今回の計画変更では、臨港道路戎線は国道350号線に接続することで、港湾交通を背後の市街地へつなげることとしてございます。

次の資料4ページは既定計画と今回計画の計画図の対比でございます。

続く資料5ページでは、今回計画の内容について、基本方針との適合を資料のとおり確認してございます。

続きまして、三島川之江港の港湾計画の一部変更について御説明いたします。資料7ページを御覧ください。三島川之江港は四国中央市に位置する重要港湾であり、港湾管理者は愛媛県です。今回の計画変更対象箇所は三島川之江港の金子地区でございます。

資料8ページを御覧ください。現在、村松地区に定期RORO船が就航しておりますが、背後ヤードが狭隘であり、非効率な荷役を強いられている状況でございます。既定計画において、金子地区への就航を既に計画していたところではございますが、トラックドライバー不足を踏まえ、既定計画で想定していた長さ以上の船舶の就航が予定されており、必要な岸壁延長の確保を図るべく、岸壁延長を220メートルから240メートルへ変更いたします。また、三島川之江港では現在耐震強化岸壁がないことから、災害時の緊急物資輸送にも対応するため、大規模地震対策施設計画としての位置づけも併せて行います。

次の資料9ページは計画図の対比でございます。

続く資料10ページでは、今回計画の内容について、基本方針との適合を資料のとおり確認しております。

続きまして、博多港の港湾計画の一部変更について御説明いたします。資料12ページを御覧ください。博多港は九州の市民生活や経済活動を支える役割を果たす国際拠点港湾であり、港湾管理者は福岡市です。今回の計画変更箇所である箱崎ふ頭地区は博多港最大の埠頭であり、多様な在来貨物を取り扱う総合物流拠点でございます。

資料13ページを御覧ください。現在、箱崎ふ頭地区に就航しているRORO船は竣工から20年以上が経過しており、リプレイスが計画されています。リプレイス後の船舶については大型化が予定され、既定計画では対応できないことから、必要な岸壁延長の確保を図ります。また、災害時においても物流機能を維持するため、大規模地震対策施設計画としての位置づけも併せて行います。

次の14ページでは既定計画と今回計画の計画図の対比をつけております。

続く15ページでは、今回計画の内容について、基本方針との適合を資料のとおり確認しております。

両津港、三島川之江港、博多港、3港の一部変更に関しまして、私からの説明は以上となります。御審議をよろしく願います。

【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、御意見等ございましたらよろしく願います。よろしく願います。

【委員】 博多港について一点質問させてください。14ページの図を見ますと、今3バース連続になっているところを2バースに再編して、その間を空けるような図になっているように見えるのですが、ここを耐震強化岸壁ということで災害時も活動を止めないという意味合いを持たせるとすると、災害時・緊急時においては、通常時にここを利用している船以外の船も利用することも想定されるとすると、やはり連続バースにしておいたほうが、対応しやすいと思います。緊急時においては、この間になっているところも利用できると考えてよろしいでしょうか。

【分科会長】 よろしく願います。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。まず、こちらの岸壁の間を空けている部分でございますけれども、こちらは2隻同時に着岸した際に、トレーラー等の取り回しを考えると、間を空けないと安全性に問題があるということで、トレーラーの取り回しを安全に行うために間を空けている形の計画になってございます。

災害時等の活用を考えると連続バースにしたほうがいいのではないかという御指摘もあったかと思うのですが、この間の部分についても岸壁と同様の構造にして、いざというときには連続してこの部分を使えるような形でいきたいと検討しているところでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。理解できました。

【分科会長】 ほかがございませんか。よろしく願います。

【理事】 日本港運協会でございます。

三島川之江港のRORO船の新たな位置づけに関してですが、三島川之江港は、コンテナターミナルに延長する部分にRORO船を位置づけるという計画変更の内容となっております。国際コンテナ戦略港湾政策の施策として、国際フィーダー航路の取組は大事な課題であり、三島川之江港もその国際フィーダー航路として阪神港への接続がされていると思いません。

コンテナ自体もかなりの需要があって、それで現在水深14メートルで2バースが整備されていると思いますが、今後さらにコンテナ貨物が増えてくる動きもあるかと思えます。RORO船の位置づけとコンテナ取扱いとの間の関係において、コンテナ利用がもし増えてくるようであれば、柔軟にその利用に対応した岸壁の使用方法を考えることも必要かと思えますが、その辺りはいかがでしょうか。

【分科会長】 事務局、いかがですか。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。今回、一部変更で延長を延ばさせていただく9メートル岸壁でございますけれども、メインとしてはRORO船の利用で考えてございますけれども、今後コンテナが増えてきた際には、隣にもともとコンテナバースがございますので、コンテナも取り扱うような形で想定しているところでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【理事】 はい。

【分科会長】 柔軟に対応いただけることも、視野に入っているということですね。

ほかございませんか。よろしく申し上げます。

【委員】 御説明ありがとうございます。

同じく三島川之江港のことでお伺いしたいのですが、7ページで定期航路が書かれていますけれども、これは現状で航路を使っておりますマックスの状態がこの状態ですか。定期航路の数で外貿と内貿と国際フィーダー路線が書かれていますけれども、まだ余裕があるのでですか。

申し上げたかったのは、本州と四国で長大橋が今3ルートありますが、コロナの時に人の交流が途切れたときでも物流のトラックの交通量は変わらなかった。ですので、今後トラック不足であるとかそういったところが参りましたときにも、ここの港の重要性ということもありますので、ぜひ整備を進めていただきたいと思います。

そういう意味でも、トラックが走っていてもそれだけ中身は本当に満載で走っているかどうか、物流量等は別ではあります。コロナの時でもそういったトラックの流動はあったので、港のそういったオルタナティブは必要なことなのではないのかなと思います。これが今回認められるのであれば、そういったオルタナティブの定義でも必要なことではないかなと思いましたので。今の状況としてどんな状況で、逼迫している、もっと必要だというのがどのぐらいの逼迫感かなということをお伺いしたくて御質問しました。

【分科会長】 事務局、よろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。この航路数が限界かどうかという御質問となると、三島川之江港はほかにも岸壁がございますので、そういったニーズがあればほかの貨物との調整をして航路を増やしていくことはあるかとは思いますが、実情に応じて、港湾管理者のほうで岸壁をどのように使うかというところの中で調整はまだできる部分はあるかと思えます。

ただ、モーダルシフトは必要な状況になってきておりますので、こういった定期航路を増やしていくことはいざというときにも役立つと思えますし、そういった方向での検討は非常に重要だと感じるところでございます。

【委員】

今の海運だけでなく陸路もそうですし、いろんな意味で、長大橋も利用できる、港も利用できる、そういったところのネットワークをうまくつなげて、状況に合わせてできるような選択肢ができるようになっていったらいいなという意味です。

ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかございませんか。よろしく申し上げます。

【委員】 3ページのところです。両津港の緑地の近くの道路のことですけれども、車線数がこの変更により4車線から2車線に減ることになるかと思えますが、臨港道路で車線数が減少するのは渋滞を招くことにならないのかということと、この地域だけでなく、港湾の道路で車線数が土地利用によって増減するところが幾つもあるかと思うのですが、こういった臨港道路での車線数の変更は、事故や渋滞の回避という意味ではあまり望ましくないのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

【分科会長】 事務局、よろしいですか。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。先生がおっしゃるとおり、一般論として、4車線が2車線になったりという車線数が変更される箇所では渋滞が起きがちというのはおっしゃるとおりかと思えます。

今回の臨港道路の計画でございますけれども、想定される交通量を算出したしまして、今回の新たな計画でございますけれども、2車線の計画で十分さばけることを確認しておりますので、ここの箇所におきましては、先生のおっしゃったような懸念は大丈夫かなと考えているところでございます。

【分科会長】 よろしいですか。おそらく、交通の利用実態はいろいろ違いますね。周り

の道路の状況なども変わってきている中で、既定計画策定時に比べれば状況が違うので、現実的な使い方を考えたということだと思いますが、そのような理解でよろしいですか。

【港湾計画審査官】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 ウェブから御意見があるようですが。

【委員】 私も三島川之江港についてですけれども、もともと製紙産業という大きな産業がこちらにはあると思うのですが、実は製紙産業はもともと、CO<sub>2</sub>が固定されたものを使っているところかというと、かなりカーボンニュートラルをもともと潜在的に持っている産業だと思います。燃料もその生成過程で出てくる黒液を燃やしてボイラーで使っているということで、かなり循環型になっている部分もあります。

今後そういう意味では、重要なエネルギー源も確保できるポテンシャルもありますし、パルプの需要がずっと継続的に必要になってくるのですが、紙の需要が少なくなったとしても、セルロースナノファイバーという形で自動車部品とかに転換する動きもあるので、カーボンニュートラルポートについては触れられていないですけれども、別の意味でのカーボンニュートラルポートになり得る可能性もありますし、新しい産業として出ていくポテンシャルもあると思うので、今後ですけれども、そういうことも考えながらまた計画をさらに進めていただけるといいのかなと思っています。いかがでしょうか。

【分科会長】 新しい視点、どうでしょうか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今回の一部変更には直接関係しない点にはなりますけれども、先生がおっしゃったような観点は非常に重要だと思いますし、こちらの三島川之江港でございますけれども、前回の改訂からかなり時間がたっている港なので、今後港湾計画の改訂が出てこようかと思えます。港全体を考えていく際には、先生から頂いたような視点も含めて、この港がよりよくなるように検討していくことが必要と思っておりますので、港湾管理者とも話をしながら、そういった観点についても一緒に考えていければと感じたところでございます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほか御意見ございませんか。では最後の御意見にします。よろしくお願ひします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

博多港について、13ページ目に船の大型化に伴う改訂ということで、当然今後の将来の労働力不足を考えれば、九州一京浜の重要な動脈の中で大型化は避けられないと思います。

ただ、14ページ目で見ると大きな赤枠の中で、現状水深が10メートル、9メートルのものが9メートルになっています。大型化に対応と言いながら9メートルにするのは、現状がオーバースペックだからこういうことになるのか、船は大型化されるが水深が少なくて済むようになったのか、この辺の御説明をお願いできればと思います。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。説明を省略している部分がございますので、補足させていただきます。

こちらの岸壁でございますけれども、現状は7.5メートルの水深の岸壁になってございます。既定計画では水深10メートルの岸壁を位置づけていましたが、これは国際RORO船を想定しており、将来的に国際ROROの就航が見込まれた際にはHz5の岸壁において対応するよう今回変更しております。

Hz6、7の岸壁に関しては国内のRORO対応ということで、今回2バースを新たに計画するところでございます。事業としましては水深7.5メートルを9メートルにする増深の工事になります。

【分科会長】 よろしいですかね。ありがとうございます。たくさん御意見を頂きましたが、いかがでしょう。それぞれについて御意見はあったのですが、確認などの内容が主だったような気が致します。特に反対の御意見は頂いていないと理解しておりますが、よろしいでしょうか。

それでは、それぞれの港の港湾計画の一部変更案についてですが、答申について議論したいと思います。

まず1つ目、「国土交通大臣に提出された両津港の港湾計画については、適当である」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは続きまして、「国土交通大臣に提出された三島川之江港の港湾計画については、適当である」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは最後に、「国土交通大臣に提出された博多港の港湾計画については、適当である」という答申で御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。御異議がないようですので、答申案のとおり報告したいと思います。どうも御審議ありがとうございました。

それでは、ここまでが審議事項でございますが、これから報告事項に入っていきたいと思っております。

まずは「港湾ロジスティクスについて」ということで、事務局から御報告いただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【計画課長】 港湾局計画課長でございます。

資料2を見ていただければと思います。私から「港湾ロジスティクスについて」ということで御報告をさせていただきます。冒頭局長から挨拶の中で触れさせていただきました、重なる部分はございますがお聞きいただければと思います。

1枚めくっていただきまして2ページをお願いいたします。高市総理になりまして、これまで以上に経済安全保障というキーワードが非常に色濃く出てきているところでございます。そういった中で成長戦略をつくっていくということ、政府全体の会議体としては日本成長戦略会議が立ち上げられたところでございます。その中で、官民連携での危機管理投資・成長投資が1つのキーワードで、こういったものを進めていく分野として17分野が指定されてございまして、その中で、「港湾ロジスティクス」という項目が位置づけられたところでございます。

これにつきまして具体的にどういうふうにご検討していこうかというところが今年からスタートしているところでございますが、次のページを御覧ください。これは具体的には各分野でワーキングをつくってそこで議論していきましょうということになってございまして、港湾ロジスティクスワーキングの構成を書いてございます。ワーキング長としては国土交通大臣を座長とし、有識者の先生方に入ってくださいという形で体制を組んでございます。

進め方でございますが、第1回を今年1月20日に行いまして、港湾ロジスティクスのどういったものをテーマに議論していこうかという論点について私どもから提示させていただきつつ、また、関係団体として、港湾荷役システム協会、日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会、国際フレイトフォワードーズ協会、日本倉庫協会、それから日本冷蔵倉庫協会という関係団体の皆様からプレゼンを頂いたということでございます。今後、3月16日に第2回、それから4月の取りまとめを目指しながら、今後議論を深めていこうという段階でございます。

具体的に私どもからお示いたしました資料の一部について、御説明させていただきます。3ページを御覧ください。

これにつきましては経済安全保障という危機管理投資の観点が非常に大きくテーマとなるものですから、課題・リスクについてまとめている部分でございます。冒頭局長からもありましたが、このリスクの厳しさを増す経済安全保障環境ということがありますので、他国に過度に依存することによる非常時等の物流遅延・途絶等のリスク、これは具体的にコロナの時になかなかトランシップ貨物においては外国での積替え時に留め置かれたとか、そういったことも現象としてありましたので、物流の観点からは海上在庫になってしまうようなものになりますので、そういった部分についてもメーカーの皆さんからもダイレクト航路の必要性を言われたところもございます。

2点目でございます。厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大ということで、数年前の名古屋港でのサイバーテロの問題がございました。コンテナターミナルが一旦途絶してしまうと非常に大きな物流への影響を与えることへのリスクに対応していかなければいけないという観点がございます。

それから3点目でございます。これも少子高齢化・人口減少に伴う労働人口の減少ということで、物流産業、とりわけ港湾労働者におきましても同じでございます。こちらのサービス低下・機能停止のリスクが顕在化している状況であるということでございます。

続いて4ページを御覧ください。そういったリスクを踏まえた論点ということで、これも下の箱を見ていただければと思います。これは繰り返しになる部分もございますが、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築、あるいは港湾の生産性向上、DX・脱炭素の取組の推進、それから倉庫等を含む物流サプライチェーンの機能強化という観点から、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化を論点としたいのが1点目。

それから2点目としては、先ほど申しましたサイバー攻撃などへの対応ということで、サイバーあるいは地震等への対策も含めて、サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化。

それから3点目としては、少子高齢化・人口減少に伴っての担い手不足という中で、労働環境の改善や生産性向上が必要不可欠であるという観点から、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成が論点としてあるのではないのでしょうかということで、事務局側から提示させていただいたところでございます。

それ以降、5・6・7の3ページについては、各構成員の先生方から頂いた御意見について載せているものでございます。一部御紹介させていただきたいと思っております。

5 ページでございます。港湾は、日本のものづくりをしている企業、輸出企業それから輸入企業にとって生命線であるということでございます。日本の港湾を選んでもらうためには、どれだけ貨物があるか、いかに効率よく運営されているかが重要という御指摘を頂いてございます。

それから2点目です。企業によっては洋上にある貨物を在庫として抱えることがありますので、国際基幹航路があることは有事のみならずふだんから重要であること。

それから、国際基幹航路がなければ、日本企業による海外での生産が増え、日本の技術力が流出するなどといった観点もあるのではないかと。

それから少し飛びまして、大規模港湾の整備を進めながら、諸外国よりも日本が選ばれる状況をつくる必要があるだろうと。

それから1つ飛びまして、日本の港湾が選ばれるには何よりも施策実現のスピードが求められていることをおっしゃっていただいたところでございます。

それでこのページ最後の一番下でございますが、産業政策と連動した形での港湾政策を進めていく必要があるだろうという御指摘も頂いたところでございます。

続いて6 ページを御覧ください。こちらは港湾における自動化、DX、GXの観点からということでございます。荷役作業の効率化、港湾労働者の確保の観点から、荷役機械の自動化・遠隔操作化を着実に進めていかなければならないこと。

2点目でございますが、こういった取組がカーボンニュートラル化にも有効な手段であること。

またそういった中で、コンテナターミナルのレイアウトだとか、ターミナルオペレーションシステム、いわゆるTOSですけれども、これの改善など、ハード・ソフト両面からのバランスのよい取組が必要であろうということです。

また、そういった荷役機械の調達・保有やメンテナンスを行う仕組みなども要るのではないかとといった観点も御指摘いただいたところでございます。

一番下のところです。倉庫を含む物流サプライチェーンにつきましては、倉庫を含む内陸部は内航海運との組合せなど、一連のネットワークを整備していく必要があることを言っていたところでございます。

7 ページを御覧ください。こちらはサイバーセキュリティ対策でございます。サイバーセキュリティ対策につきましては、今後自動化・遠隔化を進めていくのであればますます重要になってくる場所。そういったサイバーセキュリティの対策を行う上では、専門知識を持

つ人材の確保とか、場合によっては全国的な組織なんかもつくっていかねばいという  
ことを言っていたいてございます。他国の事例や他の分野の事例など、そういったことも  
しっかり踏まえながら進めていくようにと言われてございます。

最後の項目でございますが、労働者不足、担い手の確保に関しましては、労働者不足に関  
しましては自動化がやはり重要なので、そこについて今のうちから進めるべきであること。  
また、オペレーターに求められるスキルもいろいろ考えていく必要がありますということ。  
また、港湾にはゲートオープン時間や年末年始荷役、寄港時の事前協議などの制約があつて、  
これらが原因で日本の港が選ばれないことのないようにしてほしいといった観点で、使い  
勝手のいい港をつくっていくようにという御指摘を頂いたと思います。

以上が第1回で頂いた主な論点でございますので、今後第2回以降でこういったものにつ  
いて議論を深めていきたいと思つてございます。

また8ページを御覧ください。官民連携での投資を進めていく観点で、これは全体の成長  
戦略分野17分野共通の話ですが、主要な製品・技術に着目して取り出して、こちらの投資  
ロードマップをつくっていくようにというものも動いてございまして、こういったものも  
議論の俎上になってございます。

これ自体は第2回のワーキングよりも先立つ形になりましたが、先日3月10日に行われ  
ました第3回日本成長戦略会議の資料の中からの資料の抜粋になりますけれども、港湾  
荷役機械に着目して、これらの遠隔化・自動化の肝になってくる部分でございますので、着  
目した投資計画の概念図を示したものでございます。

制約要件・不確実性ということで、この荷役機械については荷役機械メーカーさんのプレ  
ゼンの中にもありましたが、生産能力の不足をしていること。それから自動化・遠隔化が我  
が国においては非常に遅れている状況。一方で、世界的にはこれらの動きを国際標準化して  
いこうという話もある中で、早急にこの体制づくりをしていかなければいけないという外  
部環境にあらうかと思つています。

そういったことを進めていくためには生産に必要な設備投資への支援を行っていく必要  
があるでしょうし、港においては自動化・遠隔操作化、それらを行うことのできる荷役機械  
の導入支援をもっとしていく必要があるだろうと思つているところでございます。

こういったことを、生産機能の強化や投資の拡大を進めていく中で、自動化・遠隔操作化  
を進め、あるいはそれに伴つて脱炭素化を進め、さらにそういった市場を拡大していくと、  
具体的には海外港湾への展開なんかも行っていくような形で好循環を生み出していこうと

考えてございます。

目標として国内の生産体制の強化などを図りながら、国内はもちろんのこと、海外での市場シェアを拡大していこうという動きを進めていきたいと思っているところでございます。引き続き、それ以外の製品についても今後こういったものを整理しながら、併せて全体の施策の取りまとめについて進めていければと考えているところでございます。

私から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。

いい機会だと思います。御意見、御質問等ございましたら。

**【委員】** 選ばれる港になるための創貨についてのコメントです。この資料の中にもあるように、物流施設を含めたロジスティクスに注目して貨物を集めていくような政策になっていますが、やっぱり本丸は産業集積だと思います。

サプライチェーンに大きな変化を起こさせようということなので、そういう方針は確かに難しいですけれども、今ちょうど港湾局さんも含めてサーキュラーエコノミーポートを打ち出されていますが、サーキュラーエコノミーポートは、単に資源循環とか静脈物流のための拠点というよりは、そこに工場を造って資源が安定的・低炭素で手に入り、それによって製品に付加価値をつけて出荷できる可能性があります。新たな産業立地を生み出す施策でもあると思います。

その例のように、港からの産業政策という位置づけにして、サプライチェーンにゲームチェンジを起こして、港湾エリアに産業集積させて創貨するという仕組みをつくれないうことかということです。

他でサーキュラーエコノミーを扱っているところでも意見しているのですが、単に環境に優しいとか資源を上手に使うだけでなく、産業構造を変えられる可能性があるので、その特性を活かして創貨してはどうでしょうか。サーキュラーエコノミーポートは港湾局なので、自分たちでやれるのではないのでしょうか。

**【計画課長】** ありがとうございます。港湾のロジスティクスという観点で言うと、先生がおっしゃるとおり、我々が何のためにやっているかということ、結局日本の産業立地環境をよりよくするためにやっていて、その時のアプローチとして、サーキュラーエコノミーポートみたいな切り口もあるだろうということかと思います。

もちろん港湾局だけでできる話ではありませんが、産業立地環境をいかに整えて、海外に出ていった日本の生産拠点なんかを一部呼び戻したり、あるいは新しい切り口での産業立

地の促進については今まで以上に行っていきたいと思います。今回の港湾ロジスティクスについては、いわゆる港湾周りのものが中心にはどうしても議論としてならざるを得ない部分がありますが、何に役立っているのかということをお忘れずに、やはり産業立地環境、あるいは新しい企業立地の形を求めることに反映できるように、うまく連携させながら進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに御意見ございませんか。理事。

【理事】 日本港運協会でございます。

資料の8ページの荷役機械について、港湾ロジスティクスWGにおいて荷役機械に関して取り上げていただきありがとうございます。私どもの会長も昨年12月に、遠隔操作のRTGの導入につきまして、昨今の物価高騰の下、整備費に対する補助2分の1を頂いている状況にもかかわらず、その購入に民間事業者が苦勞しているのが現状でございます。遠隔操作のRTGの導入のさらなる支援についての要望を大臣にさせていただきました。

港湾ロジスティクスに取り組む大きな位置づけの場ができておりますので、ぜひ遠隔操作のRTG、加えて今回新たに遠隔操作のガントリークレーンにも取り組んで、その補助も検討していただいていると聞いておりますので、ぜひ進めていただけたらと思います。

【計画課長】 ありがとうございます。今御紹介いただきましたように、遠隔操作RTGについては既に補助制度を設けていて、かつガントリークレーンにつきましても、令和8年度予算が認められましたら、補助制度も創設できるような形で、予算の内容をセットしているところになってございます。

これに加えて、もちろん今回の生産体制みたいな話を強化していく必要があるだろうと思っている部分の1つとしては、当然市場が拡大していけば物の価格も下がってくることも期待できる場所もありますので、そういった部分についての安定的な供給みたいなことも含めて取り組めればと思っております。ありがとうございます。

【理事】 関連しまして、8ページの中で海外港湾への展開も位置づけていただいております。カンボジアのシハヌークビルという港では、新しいコンテナターミナルの整備、その後の運営につきまして遠隔操作のRTGの導入を想定した計画づくりを進めております。海外港湾への展開というところも大事な施策になるのではないかと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【計画課長】 ありがとうございます。当然日本と関連の深いプロジェクトについては、

そういったものの市場展開としては中心になってくる1つかなと思いますので、御意見ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。委員、どうでしょう。これを最後にしたいと思いますが。

【委員】 よろしくお願ひいたします。港湾荷役の自動化や遠隔操作化は非常に重要な観点だと思いますし、シンガポールの港などでもかなり高度化された自動化施設などが行われていると伺っておりますが、その1つの課題として、自動化や遠隔操作を行うことができるオペレーターをどのように育てていくのかといったところも重要になってくるのかなと思います。

港湾荷役に関する特徴的な技能を持っている方が少なくなっているのではないかなというところもあるかと思いますが、国土交通省として、そういった港湾荷役の自動化や遠隔操作化に対応できるような人材の育成はどのように考えていらっしゃるのか、もしあれば伺わせていただければと思います。

例えば、港湾カレッジなどがあると思うのですが、そういったところとの連携などはどのように考えていらっしゃるのか、もしあれば教えていただければと思います。

【計画課長】 ありがとうございます。今まさに重要な御視点かなと思います。先ほど御紹介したワーキングでの委員からの御指摘の中にもスキルの話が触れられたところがございますので、こういった部分を日本はまだ導入し始めたところがございますので、そういった導入した企業さんとも議論しながら、いかにそういうオペレーターの育成をしていくかということについては港湾局としても考えてまいりたいと思います。

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。御意見、どうもいろいろありがとうございました。議論は尽きないところがあるかと思いますが、サプライチェーンの再編のようなものまで含めた話と、それから今の技術開発の話、それを輸出まで持っていくときの日本のシェアのようなものがそもそもどれだけあるかと、そこからの議論だと思います。その中で、これから港湾ロジスティクスの部分をどのように成長戦略という形で力強く位置づけられるか、これはなかなかない機会だと思うので、ぜひ頑張ってください、進めていただければと思います。

委員の皆様方もこの機会だけではなく、チャンスがあれば港湾局の皆さんと議論してい

ただいて、御知見を御提供いただければと。委員がおっしゃった話も、そのままできるかどうか分かりませんが、大事な視点だと思いますので、ぜひまた御検討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、次の報告事項に移りたいと思います。次は「国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について」です。よろしくお願いいたします。

【室長】 港湾経済課でございます。よろしくお願いいたします。

それでは資料3に基づきまして、国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況について御報告させていただきます。

1 ページ目になりますけれども、今年1月21日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を開催させていただきました。その時の内容をもって状況報告とさせていただきます。この委員会の位置づけですけれども、令和6年2月に、そこからおおむね5年間の取組の方向性を取りまとめていただきました。それ以降、おおむね1年に1回、進捗状況を御報告させていただきまして御議論いただくというものでございまして、直近1年間程度の取組状況を報告させていただいたものでございます。

まず議事要旨ということで、委員の皆様からの主な御発言ですけれども、直航便利用によるリードタイムの短縮は在庫削減に直結する、戦略港湾は全てのターミナルで一体利用を実現するなど、思い切った取組が必要だといったこと。

また2つ目は、欧州直航航路の抜港については極めて深刻に受け止めているということで、昨年の年末に、現状で欧州直航航路を運航している船会社から、今年の春にその欧州直航航路の日本寄港を取りやめるという発表がございました。我々としても、我が国で数少ない欧州直航航路でございましたので、非常に危機感を覚えて様々な取組を進めたところでございますけれども、別なヨーロッパの船会社から、先月の終わりになりますけれども、日本に寄港する欧州直航航路を新しく開設するという発表がなされました。結果的にはこの春から直航航路の数としては維持されることになりましたので、一喜一憂をどうしてもしてしまうのですが、目先のことに過度にとらわれずに、引き続きこの戦略港湾政策をしっかり進めていこうと考えているところでございます。

3つ目の意見につきましては、効率・稼働率の高いターミナルを目指して、国・港湾管理者等とともに取組を進めていきたい、大型船が迅速につける港でないと船社から選ばれにくい、スピード感・アピール感を見せる工夫が必要等こういった御議論を頂いたところでございます。

2ページ目から、委員会でも報告させていただきましたこの1年の主な取組を簡単に御紹介したいと思います。まず、集貨・創貨・競争力強化という3本柱でこの政策を進めておりますけれども、集貨の中の、多様な輸送モードを活用した集貨につきましては、外航船と内航船の接続を強化する「Sea & Seaプロモーション」ですとか、あと「Sea & レール」と言えるかと思っておりますけれども、貨物の鉄道輸送と外航船との接続の強化、こういったことを進めてございます。

また、アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築ということで、3国間輸送の国際トランシップ貨物を集める取組の一環としまして、関税法上の取組の手続の改善も財務省関税局と連携して実施したところでございます。

国際コンテナ戦略港湾における積替えの円滑化ということで、コンテナターミナルの一体利用に向けた実証輸送等も進めてございます。

港湾運営会社による取組の推進として、国や港湾運営会社等が共同でトップセールスを実施、国内や海外でのポートセールスのセミナーを開催といったことをしてございます。

創貨につきましては、国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化ということで、新しくロジスティクス施設が竣工・営業開始されている状況を報告させていただいております。

3ページ目になりますけれども、船舶の大型化・積替え円滑化等に対応した施設の整備等ということで、大阪港のヤードの拡張、また横浜港のD5ターミナルで一部運用を開始してございます。冒頭触れました、新しく欧州航路を開設いただく船会社はこのD5ターミナルを借り受けている船会社でございまして、そういう意味では戦略港湾政策の効果ということもあるかなと思っております。

次がDXの推進ということで、ゲート前渋滞の解消・緩和を目指した「CONPAS」というシステムの活用推進を進めているとともに、港湾における新しい技術開発を目指すということで、3件の新しい案件を採択しております。先ほども言及がありました遠隔操作ガントリークレーン導入に対する補助制度につきましても、国会で成立を頂ければ来年度から使える状況になってございます。

GXの推進につきましては、メタノール・水素の利用促進に向けた取組、またCNP認証の開始といったことがございます。

物流の2024問題につきましては、フェリー・RORO船のターミナルにおけるシャーシ・コンテナの位置等を管理するシステムの導入に向けた検討を進めております。

港湾労働者不足につきましては、アクションプランを6月に策定・公表し、「港湾運送事業における適正取引等推進のためのガイドライン」につきましては、検討委員会を開催し、今年2月にガイドラインを公表させていただいております。これは次の議題でも御報告させていただきます。

また、セキュリティ対策につきましては、安全ガイドラインの公表、サイバーセキュリティ監査を開始、また、事前審査を開始といった動きを御報告させていただいております。

今回の委員会では、これに加えて、ターミナルのパフォーマンス指標の検討状況についても御報告させていただいております。5ページ目になりますけれども、荷主のニーズに対応するため、外航コンテナ船社は定時制をより重視する傾向にあります。予定どおりの所要時間で離着岸や荷役作業を終えることができるとともに、その所要時間の短縮や柔軟なバースウィンドウ活用により、他港での遅れを取り戻すことに貢献できると、日本の港の価値も上がると考えております。

また国内的に見ましても、人手不足や働き方改革などに伴い、内航コンテナ船の滞船やトラックの渋滞を縮減する必要性がますます高まっているということで、コンテナターミナルのさらなる効率的な運営、及びその能力の最大化を目指すために、関係者の役割分担と連携の強化に向けた、見える化のツールとしてのパフォーマンス指標の導入を今検討しているところでございます。

最後の7ページになります。今議論中でありまして、パフォーマンス指標の案としてこういったものを考えているところです。大きく3つの観点から整理して、1つ目は、船やトラックの待ち時間をできるだけ減らそうという観点。2つ目が荷役作業の効率化ということで、ターミナルの効率性をいかに確保・向上できるかという観点。3つ目が、施設の能力をいっぱい使って使いますと逆に非効率になってしまいますので、一定程度の施設の余裕を確保できるかという観点。こういったことに基づきまして、現在、検討・議論を進めているところでございます。

戦略港湾政策の取組状況については以上でございます。

【分科会長】      ありがとうございました。

いかがでしょうか。御意見はございませんか。よろしく申し上げます。

【委員】      今の資料の最後のところで少しお尋ねしたいのですが。検討されている指標のところで、例えば荷物を積むときの正確性はこういったところに分類されるのでしょうか。

【分科会長】      事務局、お答えはありますか。

【室長】 御質問ありがとうございます。ターミナルを運営する事業者や港湾運送事業者と議論をしていますと、間違いがないかとか、もしくは事故を起こさない、これは当然のことであるということで、指標をつくって検討するというよりも、それが不在状態の100%を目指すのは前提で考えていきたいという意見が多く、指標上は入れていない状況です。ただ、引き続き議論・検討を進めていきますので、今、先生に頂いたような御意見も改めて議論しながら進めていきたいと考えております。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 オンラインで失礼します。

1 ページ目で委員会の開催状況について御報告をいただきました。その中の委員の意見で、直航喪失に対する荷主の声が社会に届いていないというものがありました。私もその通りだと思うのですが、その次に示されている「直航が日本経済や経済安全保障にどう影響があるのか見える化すべき」という点について、どういった取組が既に行われてきているのでしょうか。当然何らかの見える化のための努力が行われているのだらうと期待していたのですが、そうした意見が出たということは、まだ十分な資料が作られていないか、エビデンスが少ないことを意味しているようにも思われます。状況を教えていただけたらありがたいです。よろしく願いいたします。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【室長】 御指摘ありがとうございます。この直航航路の与える影響につきましては、これまで我々の資料でも用意して公表しているところもございますけれども、改めて最新の状況を把握・整理して公表したいと考えておまして、今、様々な企業への具体的なヒアリングですとか、影響の程度の把握に努めているところでございます。

具体的には、やはり直航航路ですとリードタイムが短くなり、在庫削減に貢献できる、あとはトランシップの際の荷傷みですとか時間のロス、こういった輸送品質の確保などなど、具体的な意見も頂いておりますので、近いうちに改めて対外的に説明していきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。理事。

【理事】 港運協会でございます。

国際競争力の競争力強化の3 ページについてのDX・GXの推進に関するところがございます。既に遠隔操作のRTGやガントリークレーンの導入について施策に取り組んでいただいております。ありがとうございます。

また、そこまでの遠隔操作でなくても、例えば1つのコンテナの中に貨物を積み付けていくときの自動ロボットの開発とか、A Iを活用したヤードの管理等、そういった工夫も今されていると思います。港湾運送事業者と話をしたときも、こうした現在、実際に取り組んでおられるような工夫とか、A I技術を活用した新たな効率化についても要望がありますので、ぜひ国際コンテナ戦略港湾の施策の中でも取り組んでいただけたらと思います。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。御意見はいろいろあると思いますが、次の話題に行きたいと思います。

これは前からやられている非常に重要な議論だと思います。指標もつくられて、成果をきちんとフィードバックで見えていけるようにしていこうということだろうと思います。ぜひその方向で進めていただかないといけないと思います。要するに、我が国の港湾がどれだけ競争力を持っているかを客観的に見えるようにし、その中でどういう優位性があるのかを訴えていかなければいけないと思うので、ぜひ今日の御意見等も御参考にしていただいて進めていただければと思います。

また、時間の関係で少し意見を遮ったところもありますが、ぜひまた担当の方に直接御意見を頂いたりするようにして、よりよい施策が進んでいきますように御協力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。

それでは次の議論に進めていきたいと思います。次は「港湾労働者の人手不足対策等について」でございます。こちらの御説明を事務局からよろしくお願ひしたいと思います。

**【室長】** 引き続き、港湾経済課でございます。

資料4に基づきまして、港湾労働者の人手不足対策等について御報告させていただきます。

1 ページ目を御覧ください。最近、港湾労働者不足による港湾荷役作業の遅延の発生などが生じており、これに対応するため、作業時間変更等を行う港湾が出てきてございます。ここに幾つか事例を書いておりますけれども、小樽港の場合ですと土曜日を終日クローズにする動き。また、北九州港の門司の太刀浦コンテナターミナルにおきましては日曜の荷役を完休とする、また土曜日のゲートを終日クローズする。こういった動きが顕在化してきております。

2 ページ目になりますけれども、そういったことへの対応としまして、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の策定・公表を今年度の6月にさせていただいております。

す。大きく3本柱で整理しております。

1つ目が港湾運送の魅力の発信等ということで、あまり一般の方に知られない業界という悩みも抱えてございます。官民で連携をしながら、この港湾運送の魅力を伝えるPR活動なども実施していくことにしており、退職自衛官の再就職の支援にも取り組んでいるところでございます。

2つ目が取引環境の改善でございます。荷主団体や船社団体に対して港湾運送事業に対する適切な価格転嫁を、これも国交省と業界団体と連携して要請しているところでございます。加えまして、港湾運送事業の取引実態に関する調査を踏まえ、取引適正化のためのガイドラインを策定し、先月公表させていただきました。また、監査業務の運用の見直しを検討ということにも取り組んでいるところでございます。

3点目が安全性向上・労働環境の改善ということで、女性、高齢者等にも働きやすい労働環境の整備の推進。その一環となりますのが、荷役機械の遠隔操作化等につながる技術開発を行うとともに、開発された技術の社会実装を推進していきたいと考えております。先ほどからいろんな技術の導入というコメントがございました。大型の荷役機械の自動化・遠隔操作化だけではなくて、どういった場面で事故のリスクがあるかをワーニングする技術や、港のヤードの中のコンテナの置き方をより効率化することで全体の効率化につなげる、そういった様々な技術開発を進めておりますので、社会実装まで含めて取り組んでいきたいと考えております。また、コンテナターミナルの一体利用の推進や先進的な海外事例の調査等を進めているところでございます。

3ページから、今も触れました「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」を公表させていただきましたので、その内容を簡単に御説明させていただきます。

賃金の引上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃・料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要であります。一方で、船社・荷主と港湾運送事業者の力関係等により、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しいという声が多く寄せられたところでございます。

このためにガイドラインを作成し、船社・荷主と港湾運送事業者、及び港湾運送事業者間で交わされる取引について、中小受託取引適正化法、いわゆる取適法や、独禁法、港湾運送事業法などの関係法令に抵触するおそれがある行為類型を整理し、望ましい取引事例等を具体的に示したものでございます。

3章におきまして、取引上の問題点と望ましい取引形態を幾つかの具体事例なんかも交

えまして記載しております。例えば運賃・料金の設定、運賃・料金の適切な協議というところでは、原価計算を提示したが一方的に低い運賃・料金を設定されるとか、運賃・料金の見直し協議を求めても、運送委託者が、これは荷主とか船会社になりますけれども、応じない。また、運送委託者から追加作業員の要請があった場合の料金設定について協議に応じてもらえないといったことにつきましては、望ましい取引形態として、双方の事業環境や経済状況等について定期的に情報共有や意見交換を行う。また、運送原価だけでなく、必要な指標・データ等を活用し、価格転嫁の協議を行い、運送委託者は真摯に応じ、価格転嫁の受入れを検討する。こういったことを記載させていただいております。

次のページになりますけれども、第4章では、取引適正化の実現に向けた具体的な取組として、港湾運送業界における具体的な取組例としては、運賃・料金協議においては、適正な原価計算に基づくことを原則とし、港湾運送業界の課題について運送委託者と日頃から情報共有を図るように努める、業務の効率化のために、自動化・遠隔化された荷役機械の導入等にも取り組む、こういったことを記載させていただいております。

また、船社・荷主における具体的な取組例としましては、港湾運送事業者から運賃・料金に関する協議の申出があった場合は真摯に応じ、十分な協議を踏まえて適正な運賃・料金を決定する。船社においては、港湾運送の費用を可視化した上で、荷主等に対して適正な価格転嫁を行うよう努める。こういったことを記載させていただいております。

引き続きこのガイドラインが実効性を確保できるように、我々国交省としても取組を続けてまいりたいと考えております。

報告は以上になります。

【分科会長】 今の御報告についていかがでしょうか。お願いします。

【委員】 国の働き方改革との絡みは港湾労働者の場合はどうなっているのでしょうか。

【室長】 他産業と同じように労働時間の上限枠は設けられております。

【委員】 今、どういう中身になっているのですか、どういう上限枠になっているのでしょうか。

【室長】 今、数字が具体にはお答えできません。

【委員】 港湾労働者にもその上限枠があるのですね。

【室長】 はい、あります。

【委員】 でもこれ、一言も触れていないですね。不足の一つの要因として、その上限枠は影響していないのかについてお聞きしたい。

【室長】 今回のこのガイドラインにつきましては、船会社もしくは荷主と港湾運送事業者の間の取引関係のことにフォーカスをして策定させていただきました。他方、今御指摘のありました労働時間の規制ですとか働き方改革につきましては、労働者不足対策のアクションプランなどを踏まえまして、業界の皆様とも意見交換しながら進めてまいりたいと考えております。

【委員】 上限枠がある中で、上限枠は今どういう数字ですかと聞いている。

【室長】 すみません、数字自体すぐ答えられないのですが、年間何百時間という上限枠はございます。

【委員】 分かりました。結構です。

【分科会長】 よろしいですか。

【技術参事官】 一般的な上限ですね、月45時間で年間360時間、そういうものがございます。それは港湾運送事業者にもかかっております。その上で、港湾運送事業者さんの置かれている、特殊な環境、荷役の業界が実施されていないだとか、人不足であるとか、そういうものを踏まえて、港湾運送事業者に関してこのアクションプランをつくってガイドラインをつくっていると。なので全体のお話としてはありまして、その上港湾運送事業者についてはこうやるという、業態ごとの検討が進んでいる状況です。

【委員】 だから、働き方のその上限規制はもう踏まえた上のガイドラインということですね。

【技術参事官】 はい。この業界についてどういう取組が必要かというものを検討していますよということを御説明したという。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。

まず1点目ですが、港湾労働者の人手不足対策と関わってくるのが、厚生労働省が出している港湾雇用安定計画でしたでしょうか、6大港湾について厚生労働省でも計画を出されていると思います。できれば労働者に関連する問題については厚労省の資料も今後つけていただくと議論はしやすいのかなと思いますので、1点御要望をお願いできればと思います。

2点目ですが、港湾労働者が人手不足ということで、子供の頃から港湾というものになじみがないような地域もあると伺っております。そういったPRを引き続きやっていただき

たいなといったところですが、さらに、より直近で港湾労働にも目を向けていただきたいということであれば、港湾労働とはどういう特徴があるのかという、社会人向けのPRも必要なのかなと思います。

ただ、他方で、ある資料によると、港湾労働者の雇用環境に関しては、労働時間が長いことが指摘されております。賃金は比較的高いものの、労働時間がやや長時間となっているといったところが1つ課題となっており、その点に関する雇用環境の改善に注目すべきところなのかなと思います。そのため、人手不足対策として、労働時間を少なくとも全産業の平均に近づけるような対策を取っていただいたほうがよいのかなと思いました。

すみません、長くなりましたがよろしくお願ひします。

**【分科会長】** 大変有意義な示唆だと思いますが、いかがでしょうか。

**【室長】** 貴重な御指摘をありがとうございます。厚生労働省の資料につきましては検討させていただきます。また、小さい子とか社会人へのPRについては地方運輸局を中心に組み出したところがございます。そういった方々もターゲットにしなごら、例えば学生さんに入職していただこうと思うと、親の影響力もあるということで、多方面に対してのPRが必要かと考えております。

また、労働時間が長いこともこの業界の抱える大きな悩みの1つでございます。加えまして、不定期性といいますでしょうか、船が遅れてくるとそれに合わせて作業時間が変わってしまうということで、今の若い方々は休みが取れるか、きちんと土日が休めるかということが、給料よりもむしろ重視されるとも言われておりますので、そういった点も踏まえながら、このアクションプランも含めて対応してまいりたいと考えております。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】** ありがとうございます。

**【委員】**

国際コンテナの話の中でもあったのですが、日本の生産性がよくないということで、ランキングで横浜が1港、20位以内に入っていたということだったと思います。インランドデポとかをもっと活用していただいて、直接港湾に入れて直接港湾から出して、一方通行だけではなくて、一旦どこかに置いて適宜そこから持っていく。それはもう別途、定時で輸送します等、そういった体系にしていかないと、いつまでも狭隘な取っ散らかった港湾の中で拡張しないといけないとか、場所がないとか、そのために渋滞してしまっているとか、よくな

いことがいっぱいあると思いますので、もう少し別の、一見非合理に見えるようなインランドデポを使った配送システムが実はいまはまって生産性を急激に向上できるようなところもあると思いますので、検討していただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

**【分科会長】** 有益な御示唆をありがとうございます。あと何件か手を挙げられていらっしゃるのですが、まず質問をお聞きして、そこで御回答いただけるようでしたらまとめて御回答いただければと思います。

**【委員】**

先ほどの2ページでもありますけれども、港湾運送の魅力の発信等というところで私も質問したいなと思っていました。いろいろなことがこれまでの歴史の中でありますけれども、昨今でいいますと、空港のグランドスタッフのところでもいろんな取組をされているかと思うので、先ほどの厚労省のこともありますけれども、もうこれは今だけのことでなくて、これからのことがありますので、うまく知見等を共有しながら、日本経済の土台を支える、空港も港湾も同じですので知見を共有しながらいけることがあるのではないかなと思います。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。では、お答えいただけますか。

**【室長】** 1点目のインランドデポの活用につきましては、やはり御指摘のとおり港だけでの対応は難しいので、外の設備との連携は非常に大事だと考えております。例えば今渋滞の激しい東京港ですと、夜間に一旦その近くのデポまで持ってきて、ゲートが比較的空いている時間にターミナルとの間の出し入れをするといったことを、幾つかの荷主さんとか運送事業者が連携して取り組まれております。こういった取組も引き続き進めたいと思っていますし、一定の時間帯にトラックがまとまって来ますとどうしても渋滞も発生しますので、先ほど少し触れましたCOMPASという予約制を使って、この平準化をするという取組も並行して進めていきたいと考えております。

また、先ほどの空港などのほかの業界との連携につきましても、御指摘も踏まえまして進めていきたいと考えております。ありがとうございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。大変有益な御意見です。特に労働環境の話だけではなく、周りのことも含めて考えていかなければいけないということは、この前に御説明いただいた話も関係していると思います。

ノーベル経済学賞をもらったダロン・アセモグルさんの新しい本「技術革新と不平等の1000年史」では、オートメーションを図ることは結局人々を幸せにしない。むしろ、人間が今までやっている仕事を機械が手伝ってくれるようにする、あるいはそのまま人間のスキルが生産性向上に貢献できるようにする技術革新があると、それは我々の給料も高くするし、労働環境もよくするとされています。

まさにそのとおりで、今やられようとしているところは単純な機械化ではなく、多分スキルを持った方を育成するという議論をされていると思うので、そういう話につなげていただけのように工夫いただければいいのかなと思いました。

大変貴重な御意見をたくさん頂きましたが、ぜひそのあたりもまた忌憚のない御意見を言っていただいて、いいアイデアを使っていただいてよりよい状況をつくっていただければと思います。どうも御説明ありがとうございました。

時間がもう大分押してしまっていて大変恐縮ですが、最後の話題に移りたいと思います。「洋上風力発電の導入促進に向けた最新の状況について」です。事務局から御説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

**【海洋・環境課長】** 海洋・環境課でございます。

それでは、資料5に基づきまして御報告をさせていただきます。表紙をおめくりいただければと思います。最初、1ページ目は前回の分科会以降の動きを一覧表にまとめさせていただきました。以降のページで、それぞれ御報告をさせていただきたいと思います。

2ページ目になります。こちらは洋上風力発電の促進区域等の状況をお示ししてございます。右側でございますけれども、区域そのものに関しては大きく変更はございませんけれども、大きな動きといたしましては、長崎県の五島市沖のいわゆる再エネ海域利用法に基づく第1号の案件が今年1月に運転を開始いたしました。それから、港湾区域内での事業になりますが、北九州港内で今年2日にこちらでも商業運転を開始いたしました。

このほか、促進区域という第3ラウンドのところ、9番、10番になりますが、事業者から提出のあった計画について認定がなされた等の進捗がございます。

続いて3ページ目をお開きください。こちらは今年度、各海域に設けております法定協議会の開催状況をまとめさせていただいたものになります。まず、事業者の撤退がありました秋田と銚子沖の計3区域につきましては、それぞれの海域で各2回の計6回の協議会が開催されたところでございます。加えて、新規に有望区域の中から2つの区域、九十九里沖と石狩市沖で協議会が設置されて、協議がいよいよスタートしたところでございます。

それから4ページ目になります。洋上風力促進小委員会での御議論でございますけれども、こちらはいずれも経済産業省との合同会議で進めております。前回の分科会でも御報告させていただきましたけれども、昨年8月に三菱商事等の事業者が撤退を表明した事案がございましたけれども、事業者の撤退の要因分析を進めまして、洋上風力事業を完遂させるための事業環境整備、あるいはそれを踏まえた新たな公募制度について御議論いただきまして、昨年12月にその内容を取りまとめさせていただいたということでございます。

その取りまとめた内容を、エッセンスになりますけれども5ページにまとめてございます。上段に公募制度についてのポイントを書かせていただいております。事業完遂が可能な計画を高く評価するといったことが見直しの肝になってございまして、具体的には、適切な供給価格での入札がなされるための価格点の設計の見直し、より精緻な事業実現性の採点、それからスケジュールの柔軟性の確保等を次の再公募に向けて適用していくこととなります。

それから後段のところ、事業環境整備についてでございますけれども、こちらもやはり事業完遂の重要性がポイントであろうとともに、今後の公平性の観点を踏まえまして総合的に判断し、特に第2ラウンド・第3ラウンドの事業者については①番に掲げております長期脱炭素電源オークションへの参加、こちらは脱炭素電源に新規に投資される際の入札制度になってございますけれども、固定費水準の収入を原則20年得られる仕組みになっております。こういったオークションへの参加を認めることや公募占用計画の変更については柔軟な対応を認めましょうということ等が柱になっています。このほか、港湾局が担当してございますけれども、海域占用許可の更新の原則化ということで、長期に海域占用がしやすいような取組も行ってございます。

続きまして6ページになります。昨年6月に、御案内のとおりEEZでの洋上風力発電の設置の許可制度というものができました。また、昨年8月には、官民で検討を進めまして、洋上風力産業ビジョンの第2次のビジョンを策定させていただきました。この中で、これまで目標の中には明示されていなかった浮体式についての目標を掲げさせていただいておりまして、2029年度をめどに大規模浮体式の案件形成を行うこと。それから2040年度までに、トータルとしては30から45ギガ以上ということですが、そのうち浮体式に関して15ギガワット以上の案件形成を進める、こういった政府目標を明示させていただきました。

浮体式の大量導入に必要とされる港湾機能について検討する必要があるだろうというこ

とで、今回、昨年11月からになりますけれども「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」を開催し、検討を進めさせていただいております。検討項目は中段に掲げさせていただいております。浮体式に対応した港湾の施設規模の検討などを進めているところでございます。

7ページになりますけれども、こちらに政府目標を掲げさせていただいております。2029年度をめどに大規模な浮体式案件の形成、これはいわゆる促進区域の指定をイメージしてございますが、これをベースに考えますと、2030年の中頃には浮体式に対応した港湾施設を確保する必要がある。そのための基地港湾の設計・整備、あるいはそのための計画づくりなどを逆算していきますと、令和7年度から8年度にかけて、浮体式に対応した施設規模の検討などをしっかりまとめていく必要があるということで、このあり方検討会を今進めているところでございます。

下段になりますが、6年度までに海上施工シナリオというものを、それぞれ事業者の御意見を踏まえてつくらせていただきました。これを基に所与の前提条件を協議させていただきました。例えば風車の規模、あるいは発電所の規模、あるいは建設工程など、こういった諸条件を踏まえて、それを実現するのに必要な港湾施設の規模などを検討してございます。

そのイメージをお示ししたものが次の8ページになります。上段に前提条件をお示ししてございますけれども、令和7年度につきましては幾つかパラメーターを表示しておりますけれども、黒字で記載した部分を基本ケースとしてシミュレーションをしてございまして、来年度は青字になっている部分をさらに追加して、それで総合的にまとめていきたいというものになっております。

下段に海上施工シナリオがございましてけれども、浮体の製造、それからアッセンブリするまでの間の浮体の保管であるとかアッセンブリ、それから海域へ設置、こういった一連の流れの中で必要となる港湾施設の規模についての整理をさせていただこうというものでございます。

それから9ページになります。ハードの部分だけではなくて、基地港湾のさらなる効率的な利用に向けた制度の検討も今進めてございます。こちらは事業者であるとか業界団体の要望を踏まえまして、事業者の負担の軽減の観点、それから施工の効率化の観点、また国民負担の観点も踏まえまして、基地港湾の柔軟な利用を促進するための仕組みについて検討を進めているものになります。

右側になりますが、施工の効率化に向けた複数の基地港湾の利用を促進するための制度

を今検討しているものになります。それから例えば3番目、基地港湾の貸付料の平準化に關しまして、これは現状、各港の整備費を基に貸付料を設定してございますけれども、整備コストの多寡でやはり貸付料が決まってくる関係上、利用に偏りが生じやすい。こういった問題を解決するための平準化の取組を検討しております。

それから4番目にいきますと原状回復義務の緩和ということで、これは基本的には使った後、元どおりに回復させていただくことを基本にはしていますが、この辺りが明確になっていないということで、原状回復をしなくてもいいような事例とか条件を整理・明示させていただく取組になります。

それから最後の10ページ目になります。こちらも事業者あるいは業界団体からの要望があったことへの対応でございますけれども、基地港湾を今後柔軟に利用していこうとする際に、基地港湾の情報の見える化を進めるということでございます。こちらについては、基地港湾の利用を含めて海上工事の進捗状況を事業者間で共有できないか、また基地港湾そのものを今後改良するといったケースも出てまいりますので、そういった改良工事のスケジュールなども併せて事業者間で共有することによって、それぞれの事業者が計画を立てやすくなるようなことを目的に、事業者を集めた連絡会を開催させていただきました。

これにつきましては、昨年の法改正で基地港湾の広域的な利用調整協議会の制度をつくらせていただいておりますけれども、法定協議会は発電事業者からの要請に基づいて調整を進めますが、その前段として準備会的な位置づけとして、今回は全事業者さんに参画いただいて、マルチの集まりをつくったところが非常に大きな点かなと考えてございます。

私からの御報告は以上となります。

**【分科会長】** 御説明ありがとうございました。

それでは御意見、御質問等ございましたら、よろしく申し上げます。

**【委員】** 三菱商事の3つの案件の撤退はかなり話題になりましたけれども、撤退の動きはほかには出ていないのかどうかということが1つ。それから、新たな参入の動きがそれをカバーするぐらいの数でどんどん出てきているのか。すなわち今後、洋上風力の促進という状況はこれからも前向きに進んでいくのか、あるいはジグザグになるのかと、その辺の全体のトレンドを教えてくださいませんか。

**【海洋・環境課長】** ありがとうございます。三菱商事の撤退を踏まえて最も懸念されるのが既存の事業者である第2ラウンドあるいは第3ラウンドの事業者でございました。もともと三菱商事が撤退の理由に挙げた大きな1つが、やっぱりコストが倍に膨れ上がって

しまったので事業性がなくなって、撤退したということでございます。コストが増えることに関しましては、三菱商事関係者だけではなくて第2・第3ラウンド事業者も同じでございますので、こういった方々とも意見交換などを進めて、事業環境整備ということで様々な策を講じたところでございます。この結果、現在のところまでにそういった撤退をするといったようなことには今なっておりません。

今後洋上風力がどうなるのかといった観点で言いますと、事業者そのものではございませんが、先日の3月9日になりますけれども、これは経産省とデンマークの風車メーカー、ベスタスが、国内に風車の製造工場を設立するための合意に向けた協定を結んだ等大きなインパクトが出てきていますので、これをしっかりと実現できるように、経産省とともに国交省も取り組んでいきたいと考えております。

【委員】 明るいですか、将来展望は。

【海洋・環境課長】 はい。これが実現すると、非常に国内の洋上風力の導入促進には大きく寄与できるのではないかと考えています。

【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。高いところからの意見交換ができて非常に分かりやすくなりますね。ほか御意見はございませんか。

今のこの話で気になったのは、委員がおっしゃったところと関係しますけれども、三菱商事の撤退の要因は価格だけの問題だったのかという話を一回総括した上でやられているのだろうとは思いますが、ここで御説明いただいた内容だけを聞くと、これとこれとこれをやれば何とかなりますというように聞こえてしまうのです。だから、問題を分析し、考察を行い、解決策を提案していただけると、我々は安心して「ああ、そうですか」となるのですが、最初のまとめのところ辺りで、もうちょっとだけ御説明いただくとありがたかったです。

【海洋・環境課長】 すみませんでした。

【分科会長】 今日は時間がもうあまりないので、その辺りは次回以降にでも御説明いただければ大変ありがたいです。今後の見通し等もあると思うので、こういう施策展開をされたのでどうだったかということも併せてまた御報告いただければ、その時点でよく分かるかと思えます。

ほか御意見はございませんでしょうか。よろしいですか。

今日は重要な港湾計画の改訂の話等々がありました後で、報告事項も非常に先端的な話

がたくさんありまして、意見交換は結構できたのではないかなと思います。ありがとうございました。

それでは、ここまでで私の進行を終わらせていただきまして、事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願いいたします。

**【総務課長】** 委員の皆様には長時間にわたりまして御熱心に御審議いただきまして本当にありがとうございました。

次回でございますが、第100回港湾分科会は6月頃を予定してございますので、またよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして交通政策審議会第99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 —