

令和8年 6月23日(火)

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100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100回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和8年 6月23日（火）

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	開志創造大学院大学 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
齊藤 由里恵	中京大学経済学部 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 院長 (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）
 - ・大阪港（一部変更）
- ② 令和八年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）
- ③ 港湾計画業務改善について（報告）
- ④ 港湾ロジスティクスについて（報告）
- ⑤ 洋上風力発電の導入促進に向けた最新の状況について（報告）

交通政策審議会第100回港湾分科会

令和8年6月23日

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会第100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。第100回を迎えることとなりましたこの港湾分科会、皆様御多忙の中、今回も御出席いただきましてありがとうございます。

この100回の間に港湾計画の変更291回、C o p i l o t 調べということですが、1回当たり3件弱の審議をいただけてきました。そのおかげで各港での計画が進んでいます。大変ありがとうございます。

また、本日の御報告として、審議事項として2つありますけれども、1つ目は内航フェリー、R O R O の拠点となる大阪港の一部変更について御審議いただければと思っております。2つ目は特定港湾施設整備事業基本計画、我々、起債事業と言っておりますけれども、公共事業の予算と並んで非常にとても大切な事業について御審議いただければと思っております。

また、先般取りまとめました港湾ロジスティクスほかについても御報告できればと思っております。

本日もどうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

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14名に御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されています定足数、過半数の9名に達しているという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ので、よろしくお願いいたします。

以降の進行は、分科会長にお願いをさせていただきたいと思います。それでは、分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、今日の議事に入っていきたいと思います。本日は審議事項が

2件、報告事項が3件でございます。

まず最初に、審議事項の大阪港港湾計画の一部変更について審議を行いたいと思います。それでは、事務局から御説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 計画課でございます。それでは、大阪港の港湾計画の一部変更について御説明をさせていただきます。

資料1の1ページを御覧ください。大阪港は、大阪湾に位置する国際戦略港湾でございます。港湾管理者は大阪市でございます。大阪港は、多くの地区から構成されているところですが、このうち今回の計画変更箇所は、夢洲地区と南港地区でございます。夢洲地区は、コンテナターミナルを有するとともに、新たな国際観光拠点の形成が進められているところであり、昨年は大阪・関西万博も開催されていたエリアとなります。もう一つの南港地区は、コンテナ、フェリー、RORO等の多様な貨物を取り扱う拠点としての役割を果たしております。

資料2ページを御覧ください。まず、南港地区の変更内容でございます。

南港地区には、新門司航路が1日2便、東予航路が1日1便、合計1日3便の定期フェリーが就航しておりますけれども、使用しております既設の栈橋は昭和40年代に整備がされておりまして、老朽化が進んでおります。また、岸壁背後が狭隘なため、慢性的なヤード不足が発生しており、非効率な荷役を強いられているところでございます。

さらに、フェリーのリプレースに伴う大型化に加え、同じ南港地区内の既存のROROTerminalの利用水準が高い中、将来的なRORO船の新規就航ニーズ、こういったものも確認されておりまして、現在の計画では今申し上げたような課題に対応することができないということから、今回、所要の延長ですとか水深を有する岸壁の新設、また、埋立てによる埠頭用地の拡張を計画するものでございます。

具体的には、既設の岸壁が3バースあったところを、新たに岸壁を2バース位置づけまして、水深を7.5メートルから9メートルに増深するとともに、延長を270メートルに延伸する計画としております。また、岸壁の間を埋め立て、埠頭用地の拡張を計画しております。あわせて、これらの施設について大規模地震対策施設の位置づけも行います。

続いて、資料3ページを御覧ください。こちらは夢洲地区の変更内容となります。

夢洲地区におきましては、2030年秋頃にIRの開業が予定されている等、国際観光拠点の形成が進められているところでございます。この国際観光拠点への海上アクセス機能の向上やトランシップ輸送の効率化を図るため、東予航路について、南港地区からこちらの

夢洲地区に移転をいたしまして、これに必要な施設を新たに計画する内容となっております。

トランシップ輸送の効率化につきましては、現在、東予港からフェリーで南港地区のフェリーターミナルまでコンテナを輸送し、そこから夢洲コンテナターミナルまで貨物を陸送した上で海外へのトランシップ輸送を行っておりますところ、東予航路をこちらの夢洲地区に移転することで、横持ちの距離を約4キロメートル短縮できる見込みとなっております。

具体的な変更内容についてでございますが、東予航路の就航に必要な水深7.5メートル、延長270メートルの岸壁及び背後の埠頭用地を計画いたします。また、これらの岸壁、埠頭用地にアクセスする臨港道路を位置づける内容となっております。あわせて、これらの施設について、大規模地震対策施設の位置づけを行います。

続いて、4ページは、南港地区の既定計画と今回計画の計画図の対比となっております。

次の5ページも同様に、夢洲地区の既定計画と今回計画の計画図の対比となっております。

最後の資料6ページでは、今回計画の内容につきまして、基本方針との適合を資料のとおり確認しております。

大阪港の計画変更に関しまして、私からの説明は以上となります。どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 ただいま御説明いただきました大阪港の港湾計画の一部変更につきまして、御質問、御意見等ございましたら御発言いただきたいと思います。よろしく願います。

【委員】 御説明ありがとうございます。

とても細かいことかもしれないのですが、今回、夢洲地区の港湾計画の変更について、東予航路を移設するというお話だったと思うのですが、資料の中で3ページ目にクルーズ船の受入れにも対応可能というふうに書かれているのですが、これはどの程度のクルーズ船を想定されているのか、もしお分かりになれば、結構巨大なタイプのクルーズ船も入港できるのかどうかについて、少しお伺いさせていただければと思います。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。

基本的に、大阪港内ではクルーズ船、3つのバースで受入れをしているところでございまして、メインは天保山にございます岸壁のところ受入れをしてございます。ただ、最近の

クルーズ船のニーズの高まりによって、少しピーク時には受入れが難しいとなっていることから、こちらの東予航路の就航が予定されております夢洲地区でも、空いているところで少し受入れということをしていきたいと考えているところでございます。

大きさについては、イメージされているようなそこまでめちゃくちゃ大きなものというよりは、中型ぐらいの大きさのものをこちらで受け入れる形になろうかと思えます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかございませんか。よろしくお願いします。

【委員】 ありがとうございます。

今の質問に関連してなのですが、大阪港はI Rが開業する予定なので、大きな大型クルーズ船で来て、楽しんでということが想定されるかと思うのですが、その受入れについては、また別のところで対応するという感じになるのでしょうか。

【分科会長】 事務局、いかがでしょうか。

【港湾計画審査官】 船の大きさにもよろうかと思えますけれども、メインは天保山にまづはなと思います。ただ、将来的にそういったニーズが高まってくれば、改めてこちらの夢洲地区でもそういった大型の客船も受け入れることは今後考えていかなければいけないかと思えます。現時点での計画では、そういった対応になろうかと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

せっかく東予航路の変更等もあったので、ここを結節点にして四国とか、それから、西日本全体に広域観光みたいな形の場所になるように整備していくといいのかなというふうに個人的には考えております。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 お願いいたします。

【委員】 御報告ありがとうございます。

2点質問させてください。今回の計画一部変更以降ですけど、例えば災害時において、物流機能を維持するために耐震化のことは出ていたのですが、この大阪港一帯で、災害時の物流機能についてどのような機能が発揮できるようなことになっているのかということ等が出ておりましたら、教えてくださいというのが1点です。

2点目は、こちらに東予航路を移して、うまいこと分けるということですけども、船が着いた後、陸路との接続で、この間の道路において非常に混雑めいたところもありますので、

そのところも一体的にどのように機能させていくのかということも、この一部計画の変更において何かございましたら教えてください。この2点です。

【分科会長】 お答えできますか。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。

まず、1点目の災害への対応というところでございますけれども、現状でも大阪港内ではほかにも耐震強化されている岸壁、既設でもございますし、今後の計画としても位置づけているところでございます。今回の計画変更におきましては、その中でもさらにフェリー対応の岸壁についても耐震強化を持たせるということで、さらなる災害時の機能向上を図るという変更内容となっているところでございます。

【計画課長】 計画課でございます。

2点目、御質問いただいた道路との関係について、フェリーの移設、夢洲のほうに移設された後に、道路混雑等の影響への対応みたいな話もあろうかと思っておりますけれども、これについては、万博会場だったものですから、万博のときに渋滞の問題というのは非常に地元も注目して、いろいろ道路の拡幅とか様々な工事を実は行っておりまして、道路混雑等の問題は、万博においても特に大きな問題は生じなかったという形になってございます。そういう意味では、比較的周辺への道路の整備網という意味では、充実したものに今はなっているのではないかなと思っています。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

今現状のほうで混雑をする形になっているので、恐らくこちらで離してというか、散らばしてということだと思うのですが、そのところを話していただきたかったということです。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【委員】 もう一点、先ほどの1つ目の質問のほうで、物流の機能という意味では、耐震強化の岸壁のこと以外では何かございますかということを質問していたつもりでした。

【港湾計画審査官】 失礼いたしました。背後の道路についてもそういった耐震機能というか、地震時にも使えるような形で整備を行うということにしております。

【分科会長】 よろしいですか。続いて、申し上げます。

【委員】 夢洲地区の件ですけれども、2030年秋頃か、まだはっきりはしていないのですが、IRが開業すると。このIRのお客さん、フェリーというか、この港湾を利用し

て来場される方々は、どのぐらいの割合を想定しているのか。その辺が気になっているので、分かれば教えてください、クルーズ船も含めて。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。

I Rに来場されるお客さんは、基本的には陸路が恐らく多いのであろうということは想定されると思います。ただ、そういった海上での来客のお客さんもいらっしゃるものが想定される中、今回の夢洲のフェリーターミナルから来られる方は、全体の数%行くか行かないか、それぐらいのオーダーだと思います。

【委員】 それほど低い数字を見込んでいるのですか。

【港湾計画審査官】 そのぐらいかと思われます。

【委員】 やはり陸路のほうが多いと。

【港湾計画審査官】 多いかなと。ただ、それ以外にも、I R事業者側でもそういった海上で来られるお客さんを想定して、独自に栈橋等も整備されて、I R側でもそういった海上アクセスということも現在計画されているという話も聞いています。それを合わせればもう少し増えてくるかとは思いますが。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【分科会長】 お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

今回の南港のターミナルについては、御説明があったとおり1970年ぐらいにでき、50年以上たっている中で、整備しなければいけないということと、現在かなりキャパシティ的に厳しいということで、必要性は理解しています。

いつもこの場で聞くことですが、大阪港全体としてどうなのかということと、大阪港を考えると当然、すぐ近くに神戸港というのがあって、現在港湾運営会社が阪神国際港湾という形で1つになっているという意味では、大阪と神戸をどうトータルで見ていくのかということが、重要なことになるのかと思っています。

まず、大阪港については、東京と同じように背後に一大商圈を抱える場所ですから、それに大きなスペースが必要であることは理解はしています。今回、南港がフェリーのターミナルがキャパシティ的に厳しいということで、東予港の四国航路を夢洲のほうに持っていきますけれども、場所的な制約はあるかもしれませんが、本当に分散させられることがいいのか、1つの場所にフェリーを集めるほうがいいのか、このことについてはどのように御検討されたのかなというところです。

また、先ほどクルーズの話もありましたけれども、当然クルーズはI Rだけではなく、クルーズの商圏という意味では神戸と一緒にいる中で、神戸を含めた阪神全体の中で大阪をどのように今後位置づけていくのか、当然そこには神戸をどのように位置づけていくのかとあわせて検討すべきだと思います。今回の場合、フェリー、R O R O全体の話だと思いますので、その辺について何か今後の将来の展望なり、お考えがあれば教えていただきたいなというところです。

【分科会長】 おそらく、神戸港と大阪港の関連については皆さんがお聞きになりたいところだと思います。今日の審議よりは広い話であり、直接お話しいただくのは少し大変かもしれませんが、I Rも含めて、全体の構想の中でこの計画変更がどういう位置づけになっているのかというのをお知りになりたいのだろうと思います。

もし今の時点で何か資料があれば、その辺りについて御説明いただいたらいいですし、難しければ何かいい機会に、今日は東京港を見せていただきますけれども、阪神とか、あるいは重要な港湾が幾つかある地域で、特に連携してやっているようなところについて、少し御説明いただけると、この計画の理解が進むかなと思いますので、御検討いただければと思いますが、どうでしょう。現状で何か御説明いただけますか。

【港湾計画審査官】 まずは私のほうから少しお話しさせていただいて、もし課長、事務局の中で補足があればと思います。

まず簡単なところから。今回、フェリーについて分けるような計画になっているけれども、それがどうなのかというお話があったかと思いますが、その点については、どうしても今回のニーズに対応するためには、南港地区では対応し切れないというところの中で、今回の一部変更の中では分けるという判断を、全体を見ても分けるという判断をさせていただいたというところになっております。

もう一つの大きな話のほう、阪神港全体として、神戸とのすみ分け等々をどう考えていくかというところのお話については、まさに今回のような一部変更ではなくて、改訂のタイミングで考えていくべき話かと思っております。阪神港を含みます大阪湾全体については、過去も大阪湾全体の基本構想みたいなものを近畿地方整備局が中心となってまとめまして、その後、それぞれの港の港湾計画の改訂という段階を踏んでおります。

これはやはり今、委員ですとか分科会長もおっしゃっていただいたように、その港だけではなくて、近隣の港も含めてどういうふうな形で役割を果たしていくのかというところで、まさに大事なところでございますので、それぞれの港の港湾計画の前段として湾全体の基

本構想というものをまず打ち出しをして、それぞれの港の改訂という段取りを踏んでおります。こちらの大阪湾の基本構想について、近々そういった検討をしていきたいという話も整備局から聞いておりますので、そういったところの動きが出てまいりましたら、こちらの分科会の中でも御説明をさせていただけたらと思います。

【分科会長】 委員、よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 重要な御指摘ありがとうございます。

ほかございませんでしょうか。よろしくお願いします、理事。

【理事】 日本港運協会でございます。

1点だけ質問させていただきます。夢洲地区のRORO機能の移転につきまして、国土交通省港湾局で、高規格ユニットロードターミナルについていろいろな検討が進められていると思います。夢洲のこのエリアは、国際観光の拠点もあり、国際ターミナルもあり、いろいろな機能が関わってくるところかと思うのですが、高規格ユニットロードターミナルとしてのこのエリアのレイアウトの検討をするかどうかという辺りを教えていただけたらと思います。

【分科会長】 事務局、どなたかお答えになれますか。

【計画課長】 御質問ありがとうございます。

高規格ユニットロードターミナルへの対応ということでございました。具体的には、これから事業者さん等と一緒にレイアウトや具体の配置、あるいは導入する技術みたいなことについては相談していくという話になってこようかと思いますが、基本的にはそういった取組を進めてほしいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。いろいろ課題もまだあるということではあると思いますが、今までの御意見をお伺いしておりますと、この案について何か問題だという議論はないかのように思いますが、いかがでしょうか。もしそうであれば、港湾計画についての変更案というのについては、御異存があまりないのではないかなと拝察いたしますが、よろしゅうございますか。

では、答申としましては、大阪港について「国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については、適当である」という答申でお返ししたいと思います。よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。御異論がないようですので、答申案のとおり報告

いたします。

それでは、大阪港の港湾計画の一部変更についての審議はここまでとさせていただきます。次、次の審議に移りたいと思います。

令和8年度特定港湾整備事業基本計画（案）の審議です。事務局より御説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課でございます。

参考資料2-1に沿いまして御説明いたします。資料2が基本計画の本体なのですが、分かりやすいように参考資料2-1のパワポのほうで説明したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

1 ページ目、御覧ください。まず、港湾整備の枠組みですけれども、2種類ございまして、左側の青で囲っているところ、これは港湾法に基づいて岸壁、航路、泊地等を港湾整備事業として国直轄あるいは港湾管理者の補助事業等で実施しております。一方、右側の赤枠でございますけれども、埠頭用地、荷役機械、上屋、土地造成については、利用料だったり土地を売ったり、収入が見込めますので、港湾管理者による債務を起こして特定港湾施設整備事業として実施しております。

この特定港湾施設整備事業ですけれども、実施の際には、黄色の枠内に書いてありますとおり、国土交通省が特定港湾施設整備事業基本計画というものをつくって融資、あっせんをしていくというような枠組みになってございます。

資料2 ページ目を御覧ください。特定港湾施設整備事業ですけれども、繰り返しになりますが、港湾管理者が債務を起こして資金調達をし、施設の使用料収入や土地の売却、あるいは貸付け等を行って償還を行うものです。

下のポンチ絵にありますとおり、特定港湾施設整備事業につきましても2種類ございます。ピンク色のほうが港湾機能施設整備事業といいまして、我々、機能債と呼んでいますけれども、引き船や荷役機械、上屋、埠頭用地、これについては使用料を取って償還をする仕組みになっています。一方、青いほう、臨海部土地造成事業、我々、臨海債と呼んでいますけど、これについては土地をつくって売却したり貸し付けて償還を行うスキームになってございます。

資料3 ページ目を御覧ください。対象となる港湾については、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾が対象となりまして、加えて、必要性がある地方港湾についても81港対象になってございます。下の表の対象となる工事は先ほど説明しましたものに加えて、貯木場も

入っていますが、今ほとんど需要がないというような状況です。

資料4 ページ目を御覧ください。資金融通の手続ですけれども、右側から御説明いたします。真ん中に国土交通省がごございますけれども、我々、まず港湾管理者から特定港湾施設整備事業に関する資料を提出いただきまして、必要性等の確認をいたします。この交通政策審議会港湾分科会で答申をいただきまして、内閣の閣議決定をいただいて、その後、財務省、総務省にあっせんを行うという流れです。国による貸付けも行いますので、財務省にもあっせんをするというような仕組みになってございます。

資料5 ページ目を御覧ください。特定港湾施設整備事業の基本計画ですけれども、施設ごとの各年度の数量、事業費、実施対象港を定めたものになってございます。

対象事業の要件につきましては、1つ目、港湾整備促進法の対象工事であること、2つ目、各港の港湾計画と整合した事業であること、3つ目、港湾整備事業の実施状況と整合が図られている、いわゆる我々の直轄事業と矛盾しないようなものになっているかという確認をいたします。最後ですけれども、地元関係者調整が整っているということを国土交通省のほうで確認し、基本計画を作成してあっせんをするというような流れになってございます。

6 ページ目を御覧ください。これが基本計画の中身でございますけれども、ピンク色の港湾機能施設整備事業につきましては466億円で対象港が70港、ブルーの臨海部土地造成事業につきましては296億円で16港、トータル762億円で、重複がございましたので全体72港で基本計画をつくってございます。

7 ページ目は、これまでの特定港湾施設整備事業費の推移で、左のグラフの緑がここ10年程度の特定港湾施設整備事業の事業費の推移になってございます。最近は大体800億円弱で推移しているという状況になっています。右側、内訳を示してございますけれども、今回説明は割愛いたします。

それでは、8 ページ目以降で具体的な事例について御説明したいと思います。

まず、国際コンテナ戦略港湾関係でございますけど、左下の写真のとおり、先ほど一部変更の御説明がありました咲洲のコンテナターミナルにおきまして、リーファーコンテナ用の電源を設置しまして、内航フィーダーの受入れ環境機能を強化するというような事業になってございます。

続きまして、資料9 ページ目でございます。左下の写真にあるとおり、高松港の朝日地区におきまして、今直轄でフェリー対応の岸壁を耐震強化岸壁として整備しておりまして、特定港湾施設整備事業によりまして、埠頭用地を背後に整備するものになってございます。

10ページ目を御覧ください。GX関係でございますけれども、こちら、苫小牧港の入船埠頭におきまして、シャーンが並んでいる埠頭用地でございますけど、照明のLED化を実施しています。これについては、各港でカーボンニュートラルポート推進計画というものをつくってまして、こちらの計画にも位置づけがなされている状況でございます。

続きまして、資料11ページ目を御覧ください。GX関係の2番目でございますけど、広島港の海田地区におきまして、こちら、ガントリークレーンの3基に照明がついてまして、こちらについてもLED化を図っていくというものになってございます。

資料12ページ目を御覧ください。国土強靱化関係でございますけど、こちらについては下の右のほうの写真にあるとおり、既存の上屋が新しい建築基準を満たしていない状況になってございますので、これを新設して耐震化を図るというものになってございます。

続きまして、資料13ページ目を御覧ください。国土強靱化の2つ目になります。右下の写真にあるとおり、国際バルク戦略港湾の一環として、小名浜港で電力事業者向けの石炭の輸入拠点を整備しました。こちらについては耐震強化岸壁ということで、東日本大震災の地震動でも機能するような強靱化を確保しています。石炭の輸入に使います左の写真のバケット式アンローダというのがあるのですが、こちらについて特定港湾施設整備事業で部品の交換をして、国際バルク戦略港湾の機能を確保するというような内容になってございます。

14ページ目を御覧ください。こちらについては茨城港の常陸那珂港区でございますけれども、建設機械メーカー、物流企業等の進出の話がございまして、その立地を図る土地造成を行うものになってございます。

最後、資料15ページ目でございます。離島交通の安定確保に関する事業としまして、鹿児島県の奄美の名瀬港でございますけど、現在、埠頭用地が、右の写真のとおり、舗装に凸凹が発生し、舗装が悪くなっている状況になっていきますので、その補修を行う事業になってございます。

説明は以上となります。どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。

それでは、ただいま説明のありました令和8年度特定港湾施設整備事業基本計画につきまして、御質問等ございましたら御発言よろしくお願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

私から1点質問させていただきたいと思います。この事業の対象となる事業なのですが、

例えば、上屋だったり、ガントリークレーンだったり、照明だったり、いわゆるインフラの基本中の基本に結構資金が入っているかと思うのですが、例えば最近、船が進化して、給電だったり水素充填とか、いろいろなエネルギー充填等をしなければいけないということにもなっているかと思うのですが、こういうのに例えばGX投資という形で港湾のこの事業からお金を出していただいて、一旦、経費を借りられるみたいな取組というのもされているのでしょうか、できるのでしょうかという確認をお願いいたします。

【産業港湾課長】 御質問ありがとうございます。

まさにカーボンニュートラルポートということで、しっかり取り組んでいるところですが、別途、補助事業がありまして、それを使ってしっかり陸電供給施設等を造ってもらう仕組みにしていますので、起債の対象ではないのですが、別途手当てをしているというような状況になっています。

【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。

ほかございませんでしょうか。

【理事】

先ほどのご質問と関連しまして、カーボンニュートラルポートとの関係ですが、今回、起債事業で整備をするところは、基本的にはカーボンニュートラルポートの考え方があって、それに基づいて照明のLED化ということを位置づけするというのが望ましい感じがしますが、その辺り、カーボンニュートラルポートとこの起債事業との関係を教えていただけたらと思います。

【産業港湾課長】 私、去年の7月にこの立場になりまして、担当をお願いしたのは、起債事業をチェックするときにCNP計画とぜひ照合してくれという話をしました。理事のおっしゃるとおり、今は起債事業が先でCNPのほうが後なのですが、それをうまく逆転の発想をしていきたいなというふうに思っていて、いいアイデアをいただいたと思いますので、しっかり対応を検討していきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかございませんか。

僕のほうから1つだけ。建築基準法などは個人のものが多いので、法律が改定されて耐震基準が変わっても、基本的にはそれ以前に建っている建物については、新たな法律は適用されないということになりますね。

ただ、土木関係の施設になりますと、公共施設を運営している管理責任があるので、基準

改定されたら基本的には対応されていると理解をしているのですが、そういう観点に立って聞くと、港湾地区にあるいろいろな民間の施設については、耐震性に対する対応、あるいは先ほどのカーボンニュートラルなどについてのリクエストへの対応も、建築基準法的な考え方に従っていくのかなとは思いますが。そういった際にも、こういう民間のプラント等の耐震強化についての起債があるようにも見えるのですが、この制度というのは、実はそういうところを改善していくことにも非常に役に立つということなののでしょうか。どういう仕組みになっているか、少し御説明いただけるとありがたいです。

【産業港湾課長】 この起債事業なのですが、港湾管理者が整備するものに対してあっせんを行うというのが基本になっています。一方で、分科会長のおっしゃるとおり、メインの航路があつて、民間の護岸がその脇にあつたりしまして、民間の護岸が地震で壊れた場合は航路に影響があるという懸念は生じております。ただし、それについては起債事業で手当てしているわけではなくて、民間の事業者が護岸を耐震化するときに、無利子貸付けで対応しているという状況です。

【分科会長】 分かりました。おそらくさっきのお話とも似ているのですが、計画上はできるだけ耐震性を高めていく。それから、港湾機能が、例えば災害を受けた後でも、このレベルで維持されるということを目指しているものがあると思うのですが、それは実際どうやって担保できるのかという話で、施設更新なり機器の更新も進められていくと思います。耐震の話だけではないですが、計画との関連で御説明いただけるようになると非常に分かりやすくなるかと思しますので、また御検討いただければと思います。

【産業港湾課長】 分かりました。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかがございませんでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。

総額規模が減っているというところが少し気になっていまして、今回御説明いただいた国土強靱化ですとかカーボンニュートラル、まだまだやるべきことがたくさんある中で、また、建設費が継続的に上がっている中で、総額が減っているというのは、たまたま今回そうなってしまったのか、それとも何か趨勢的に規模自体が縮小していく傾向にあるのか、その辺りを教えていただけますでしょうか。

【産業港湾課長】 資料7ページ目を御覧いただきたいのですが、左のグラフの上に港湾整備事業費があつて、その下に緑の起債事業の推移があります。実は港湾整備事業、これより古くはかなり予算があつた状況になっていまして、そこまで見ると、実は港湾整備事業予

算と起債事業の間にはリニアな関係があります。

最近の小さい凸凹は、それほどトレンドを示しているわけではないのですが、もっと港湾整備事業の投資が進めば、管理者の投資意欲も高まって起債事業も増加していくのではないかとこのように考えています。

【委員】 ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。

いろいろ御質問、御意見いただきましたが、全体としますと、ここに出てきているそれぞれの計画、あるいはそこについての課題が何かあるかという議論ではない気がいたしました。そういう理解でよろしゅうございますか。

そういたしますと、御異議はないということでございますので、答申としては「令和8年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」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いたします。ありがとうございました。

それでは、この案件についての審議はここで終了させていただきます。

それでは、次の議題のほうに移ります。報告事項の「港湾計画業務改善について」です。事務局のほうから御説明いただけますか。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 計画課でございます。

それでは、港湾計画の業務改善について御説明をさせていただきます。

資料3の1ページを御覧ください。直近では、令和5年6月の港湾分科会において御説明をさせていただいたところではございますけれども、令和4年に港湾計画の業務改善検討会というものを設置させていただきました。その中で検討を進めまして、令和4年度、具体的には令和5年の3月に業務改善の策を取りまとめさせていただいて、順次取組を進めてきております。

具体的な取組につきましては、7ページに参考資料としてお付けしております。時間の関係上、説明については割愛をさせていただきます。

続いて、資料2ページを御覧ください。今年度検討を始めるということに至った背景を少しまとめさせていただいております。

昨年末に、改めて計画改訂の状況を港湾管理者のほうに調査させていただきました。その

結果、目標年次を10年以上超過した中で、長期構想等にもなかなか進んでいないというところが125港中38港と、全体の3割程度ございました。その原因なのですが、取扱い貨物が減少して縮小計画になるおそれがあるということですか、計画上、未着工の施設が多いということから計画の改訂に進めないと、そういった御意見が出てまいりました。そういった中で、なかなか改訂に進んでいないという状況になっております。

こういった背景を踏まえまして、令和4年度に一度改善策を取りまとめましたけれども、もう一步踏み込んだ改善策の検討が必要じゃないかというふうに考えたところでございます。

資料3ページを御覧ください。今回の検討の概要になります。

上のところにあります現状・問題認識の1つ目と2つ目は、今御説明したとおりというところになります。3つ目の丸に記載をしておりますけれども、港湾のニーズというのは現在、多様化をしております、整備のみならず利用ですとか管理、こういったものも含めた生産性の高い港湾マネジメントの推進が求められるというところの中から、港湾計画の果たすべき役割も見直していく必要があるというふうに考えているところでございます。

こういった問題認識を踏まえまして、下に対応ということで書かせていただいておりますけれども、港湾の適正な開発・利用・保全に向け、多様化する港湾のニーズを的確に捉えつつ、時代に即した港湾計画の在り方を改めて整理した上で、効果的・効率的に港湾計画業務を行うためのさらなる方策を検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

続いて、資料4ページを御覧ください。ただいま御説明した対応を基に、具体的な運用の改善案を4点示させていただいております。

1点目は、港湾の能力の考え方の整理となります。現状では、貨物量に応じて施設を計画するという方向性となっておりますけれども、実態といたしまして、港湾のニーズというのは貨物量によらず、様々なものであるということになっているかと思えます。貨物量だけでは真に必要な施設が位置づけられないと、そのようなこともあるのではないかというふうに考えております。こういったことに対応するために、貨物量以外の要素を整理ですとか例示をすることによって、港湾の能力をできる限り広く把握して、真に必要な港湾の能力に応じた計画を位置づけていけるようにしたいというふうに考えております。

2点目は、各種港湾施策の反映というところになります。今申し上げた1点目に近い話になりますけれども、今の港湾計画というのは、どうしても整備計画としての色が強い形にな

っているというふうに考えております。これに対して、各種施策との結びつきを強めて、整備計画にもより施策の要素を反映するという事で、その施策の効果を港湾管理者さんですとか利用者、こういった方々が享受しやすいようにしていきたいと考えているところでございます。

3点目が目標年次に着目した改訂ということになります。未着工となっている施設を残したまま改訂を行うというような運用を考えたいというところになります。港湾の能力が変わらない、動かしにくいエリアをそのまま据置きにする形で、別のエリアでのニーズを捉えることによって改訂を行えるようにしたいというのが、こちらの③の考え方ということになります。

4点目は、複数の港湾の一体的な改訂となります。例えば小規模な重要港湾の改訂をしようとしても、改訂するためのネタがなかなかないということですか、予算の確保が難しいと、そういったことからなかなか改訂ができないということもあるのではないかとこのように考えております。それに対して、例えば比較的大きな港の変更をする際に、小規模な港湾もまとめて改訂または長期構想の策定、こういったことをできないかというふうに想定をしております。これによって、例えば環境ですとか航行安全、こういったものに関する調査の経費についても抑えられるのではないかとこのように考えているところでございます。

最後、資料5ページを御覧ください。今年度のスケジュールをつけさせていただいております。先月、第1回の業務改善の検討会を開催いたしまして、今御説明させていただいたような内容を各委員に説明をしまして、今年度のキックオフをしたところでございます。今後、全国の港湾管理者とも意見交換しながら、今年度末には取りまとめをしたいというふうに考えているところでございます。その際には、こちらの分科会でもまた御報告をさせていただければというふうに考えているところでございます。

私からの説明は以上となります。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました内容につきまして、御質問等ございましたら御発言をお願いいたします。

【委員】 御説明いただきありがとうございました。大変重要な話だと思いました。

二点あります。まず、貨物が減っていつているということ自体はゆゆしき事態だと確かに思います。港湾区域内を対象とするのでやむを得ないところもあるのだと思うのですが、創貨がこれまでも言われているわけで、背後圏の産業開発等との連携を、もう少し明確にうた

ってもいいのではないかという印象を持ちました。

二つ目は、ハード整備に関わるものが中心だったという反省を示しておられて、そのとおりだと思うのですが、今後、1960年代、70年代に整備された港湾インフラが老朽化する問題があちこちで出てくるはずで、そう考えたときに、現状の老朽化の状態を点検すると、少なくとも国全体としてどういう状況にあるのかを把握した上で、システムチックに維持・更新等をするとも考えるべきなのではないでしょうか。以上の点について、もし何かお考えがあれば教えていただければと思います。

以上です。

【分科会長】 よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 御意見ありがとうございます。

まず、1点目のこういった港の計画ですとか将来を考えるに当たっては、港のエリアだけではなくて背後のエリア、産業との連携、関連を考えていく必要があるというのは、まさにおっしゃるとおりかと思っております。ただ、なかなか港湾計画の中でそれをどのように取り込むかというところが難しいかと思っておりますけれども、港湾計画の前段として、大体各港では長期構想というものを取りまとめいたしますので、そういった長期構想を考える中では、当然そういった周辺ですとか産業との関連というところは検討しないと不十分になるかと思っておりますので、そういった中で、今言ったような要素も含めて検討していくということが大事なかなという形でお伺いをさせていただきました。

あと、老朽化が進んでいるところの観点については、現状でも確かに各港でかなり課題になってきているところでございます。それぞれの港湾管理者のほうで考えを持って、定期的に予防保全等も含めて実施をされているところかと思えます。それに対して、国としての方向性のようなものをというお話だったかと思えますけれども、なかなかこの場でお答えするのが難しいところですが、まさにそういったところは大事かと考えているところです。

どなたか補足あればお願いします。

【計画課長】 計画課でございます。御質問ありがとうございます。

2点、大きくいただいたと思います。産業との連携につきましては、港湾計画の今のアウトプット自体は絵姿という形になってしまうので、エリアが特定されるようなものになるのですが、背景として、当然背後の産業との関係というのはあると思いますので、それをどのように書き込んでいくかという御示唆だと思います。これはあり方について大きいお話でもありますので、引き続き検討させていただきたいと思います。

もう一つ、老朽化の話について、実は個々で老朽化施設の判定はしっかりやっています、それに基づく整備計画のようなものもあつたりはするのですが、必ずしも港湾計画そのものとのリンケージというのは取れていないというのが現状なので、そういったものをうまく載せていきながら、老朽化の手順、要は整備、対応によっては絵姿のあり方が大きく変わってくる部分も多分にあると思っていますので、そういったものの整合性を取りながら、しっかりと進めていくという観点は重要だと思いますので、しっかりと取り組んでいければと思います。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 御説明ありがとうございました。

ネットのほうからですが、御質問あるようです。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしくお願ひします。

コメントですけれども、4ページのこの資料を見させていただきますと、よくある需要追従から、需要創造にしようとしていると見受けられます。需要創造は、背景に価値創造というがあるので、価値創造をしようとしていると読み取れて、それはすごくいい方向だと思っています。

ここでは洋上風力発電や災害対応が、価値創造の例として書かれていますけれども、ワールドチェーン、サーキュラーエコノミー、ブルーカーボン、次世代エネルギーとか、あるいはサプライチェーン上のデジタルハブになることとか、さらには地域の経済プレミアム空間になるとか、他にもあると思いますので、この検討会が従来型の集貨、創貨の話だけではなくて、今申し上げたような価値創造のクリエイティブな議論の場になることが大切なのではないかと個人的には思っています。その方向で検討会を実施されてはどうかと思っていますというコメントです。

【分科会長】 ありがとうございます。

今のコメントで何かお答えはございますか。

【港湾計画審査官】 御意見ありがとうございます。

まさに貨物だけではない港の価値というのは多様にあるというふうに考えまして、御説明をさせていただきました。まさに先生がおっしゃるとおりの考えも持っておりますので、先生からもエールを送っていただいたというふうに捉えまして、しっかり検討してまいりたいと思います。

【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した。

需要を追随しないといけない時代から、今度新しく価値を創り出さないといけない時代に大分前から変わってきている気がしています。その中で、もともとつくられてきた計画から、次の新しく対象にするような計画案に移っていく際に、ちゃんとしたインセンティブの継承ができるのかと。要するに、規模が大きくなるときに拡大する方向に向けての助成金なり何なりがあるからこういう計画をつくろう、ということをしていたのが、今度は逆に縮小する議論になったときに、計画をエンカレッジできるような基盤となる制度が後ろにあるかということが必要になってくると思うのですが、その辺のことも含めて、新しい方向性に向けて、よりクリエイティブで多面的な価値をきちっと計画に盛り込むというのは非常に重要な観点だと思います。ぜひ頑張って進めていただければと思います。ありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思います。報告事項の「港湾ロジスティクスについて」、事務局から御説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【計画課長】 計画課でございます。私のほうから、港湾ロジスティクスについて御報告をさせていただきたいと思います。

港湾ロジスティクスにつきましては、前回の3月審、3月12日の港湾分科会におきまして、中間報告という形で、日本成長戦略の17分野の1つとして位置づけられた港湾ロジスティクスにつきまして、国土交通大臣を座長としてワーキンググループで議論を始めましたということの御報告をさせていただいたところでございます。その時点では第1回までしかまだやっていなかったのですが、その後、3月16日に第2回、4月15日に第3回、5月20日に第4回と回を重ねまして、取りまとめを行わせていただいたところでございます。本日はその御報告とさせていただきたいと思います。

1ページを御覧ください。こちらは取りまとめの概要ということで、1枚紙にまとめたものでございます。こちらにつきましては、前回の分科会におきまして、リスクをまとめる必要がありますということを私のほうから説明させていただきましたが、それが2番目の段のところに書かれてございます。厳しさを増す経済安全保障環境という中で、物流を他国に過度に依存することによる非常時等の大幅な物流遅延や途絶等のリスクへの対応が必要であると。

それから、厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大という背景の下、ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能の停止のリスクがあるのではないか。また、少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少ということで、港湾ロジスティ

クスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う物流サービスの低下や機能停止のリスクがあるということを問題提起させていただいたところでございます。

これに対して講ずべき施策ということで、大きく3つの柱に取りまとめてございます。1つ目が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、2点目がサイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、それから、3点目が港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成ということで、大きく柱立てをしているというところでございます。

それぞれの項目につきまして、こちらの表にございますように、施策をぶら下げているというところがございますので、それについて簡単に御紹介させていただきたいと思います。

1番目のところでございますが、これまでの大水深・大規模コンテナターミナルの整備、あるいは既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進ということをしつかり行っていくことを前提としつつ、ターミナルのさらなる生産性の向上、AIターミナル2.0と、これは後ほど説明いたします、取り組んで進んでいきたいと思います。また、これらの運営を行う港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財政基盤の強化も重要であるということを書いてございます。

1つ飛びまして、港湾荷役機械の生産機能の強化ということ、それから、幾つか飛んで、ii)の2番目の丸になりますが、自動化・遠隔操作化、荷役機械の導入促進という荷役機械に着目した施策、それから、さらに1個飛びまして、サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続のデジタル標準化ということ、3ポツの一番最後の行になりますが、次世代倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化ということを進めていこうと考えてございます。

2点目の項目につきましては、サイバーセキュリティの機能強化であるとか、あるいはフィジカル面では災害対応によるサプライチェーンの強靱化とか、あるいは、ちょっと戻りますけれども、真ん中にありますように大規模停電等への対策なんかも必要であろうと考えているところがございます。

③番の担い手の確保の部分につきましては、労働環境の改善ということ、それから、港湾運送事業者はどうしても取引の関係で弱い立場にいるということもありますので、取引環境の改善を行う、それから、人材育成に取り組んでいくということを取りまとめているところでございます。

こういった取りまとめの中で、今回の成長戦略につきましては、官民投資ロードマップを作成せよというのが17分野の横串の1つのパッケージというふうに位置づけられている

ということがございまして、一番下の箱の中の2番目のポツ、矢印のところですが、港湾荷役機械、サイバーポート、それから、次世代型倉庫について官民投資ロードマップを作成するという位置づけをしているところでございます。

続いて幾つか、これは今お話しした内容についてのもう少し詳しい内容についてお話をさせていただければと思います。

2ページを御覧ください。ターミナルのさらなる生産性向上ということで、A I ターミナル2.0を進めてまいりたいと思います。これまでA I ターミナル、いわゆる港湾のコンテナターミナルのDX、こちらにつきましては、いろいろな個々の取組、ここの下のポンチ絵にありますような、いろいろな取組をそれぞれで進めていく。技術開発したりとか、個々の補助メニューを設けたりとか、導入していますが、これらを統合的に進めていくということとをさらに推進していきたいと思ってございます。そういったことの結果、港湾労働者の安全性の向上であるとか、労働環境の改善にも大きく寄与するのではないかとこのところでございます。

それから、3ページを御覧ください。先ほど申しました港湾を運営する港湾運営会社につきまして、国や港湾管理者から埠頭群を構成する港湾施設を借り受けて一体的に運営することを主たる業務としているものでございます。

一方で、我が国のターミナルの生産性ということに見ますと、非常にオペレーターが優秀だということがありまして、ガントリークレーン1基当たりの生産性、1基が取り扱う能力というのは非常に高いのですが、諸外国の港湾におきましては、非常に荷役機械をたくさん投入するという、数で勝負するということでございまして、結果として、船からのサービスレベルということで見れば、船が寄港してから出ていくまでの荷役機械の要は荷揚げの早さ、こちらにつきましては大きく見劣りするというのが、左下の表にありますBMPHという指標で整理したものになりますが、日本の港湾は海外諸港に比べて遅れを取っているというところでございます。

例えばこれは1つの例でございしますが、こういったサービスレベルの向上のためには、運営会社の機能強化ということとを、非常にこれから力を入れなければいけないと思ってますし、そのために必要な財務基盤の強化ということも図ってまいりたいと思っているところでございます。

続いて、4ページを御覧ください。先ほど申しました官民投資ロードマップで取り上げた3つについて書かれたものでございます。それぞれについて、官民投資ロードマップを取り

まとめたものについて御紹介したいと思います。

次のページを御覧ください。5ページでございます。

まず、港湾荷役機械でございます。こちらにつきましては、背景事情ということで左下のほうに書いてございます。まず、日本のメーカーにおきまして、この港湾荷役機械、ガントリークレーン等の荷役機械について、生産能力が非常に今不足しているという現状がございます。かつての納期よりも1.5倍ぐらいかかるような状況で、なかなか注文しても出てこないというような状況がある中、他国との競争環境が非常に激化しているということで、はっきり言えば中国製品が世界市場的には席卷しているというような状況にあります。これに伍していかなければいけないという課題があるということでございます。そして、何より我が国のコンテナターミナルの自動化、遠隔操作化が遅れているというところでございますので、しっかりとてこ入れしなければならないということでございます。

具体的には、右の真ん中の黄色い箱にあります。生産に必要な設備投資へ支援していこうということ、それから、コンテナターミナル側においては、自動化・遠隔操作化等の港湾荷役機械の導入支援を行っていこうということを考えてございます。これらはまさに今、国際標準化の話も出てきておりまして、そういったものへの対応もしてまいりたいと思っております。

最終的には、目標というところに書かれてございますが、国内生産機能の強化によって国内市場を引き続き維持しながらも、アメリカとかアジア地域等の海外市場の拡大も行っていきたいと考えている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、サイバーポートになります。

こちらにつきましては、サイバーポート、これまで何回かこの分科会でも御報告させていただいているところでございますけれども、国のほうでつくりました物流プラットフォームということでございます。まだまだ利用者に増えていただかなければいけないということとか、あるいはサイバーポートそのものの機能強化も図っていかなければいけないという現状がございます。このため、黄色の四角にあるようなサイバーポートの機能強化とか、あるいはデジタル標準化で物流の流れをつくっていこうということをより強化していきたいと思っております。

最終的には、目標ということで右上に掲げてございますが、サイバーポートの利用登録状況につきましては、現状は約1,100社ぐらゐの利用がなされているところでございますが、これを10倍の1万1,000社、これは大体NACCSの利用者数に相当するという

ことですが、こういった形を目指していきたいと思ひまして、これが実現できれば、日本の物流のデジタル標準化が進んでいくのではないかと思ひているところでございます。

続いて最後のページ、7 ページでございます。これは次世代型倉庫というふうでございます。これは港湾局というより物流・自動車局が中心になって進めている、連携しながら進めているというところでございます。

こちらにつきましても、なかなかこれまで臨海部で整備してきた倉庫が老朽化・陳腐化しているという現状がございまして、臨海部はなかなか土地もないというような状況でございます。こういったものへの対応として、低利融資とか税制特例による倉庫の集約とか再編等の支援を行っていきたく思ひまして、最後、目標に掲げていますような貨物の取扱いが多くて、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾の周辺において、次世代型倉庫の整備を進めていこうと考えているところでございます。

駆け足になりましたが、私からは以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの御説明ありました内容につきまして、御質問等ございましたらよろしく願ひいたします。

【理事】 2 点質問をさせていただきます。

第 1 点は、5 ページの港湾荷役機械の件でございます。その中で、国内港湾の高度化と、海外港湾への展開ということを入れていただいています。特にお聞きしたかったのは、海外港湾への展開というところについてなのですが、私に関わっておりますカンボジアのシアヌークビル港では、2 0 2 9 年、2 0 3 0 年の段階で遠隔操作の R T G を導入するという方向で円借款の整備を進めております。

日本企業さんが海外港湾で遠隔操作の R T G を導入する場合に、遠隔操作 R T G の運用に不可欠な電気的环境とか、W i - F i 環境がきちっと使えることが前提です。特に海外の途上国の場合には、そういう電力関係が不安定なところがありますので、遠隔操作 R T G とか自動化を進めようとする、こうしたインフラ面の課題がございまして、こうしたところについてぜひ、J I C A やその他 O D A 機関の支援が求められます。民間企業が海外に進出しようとする場合には、国等による関連するインフラの整備ということが大事になってくるのではないかと思ひます。

もう 1 点は、最後の 7 ページの次世代型倉庫というところについて、当協会の会長は、海外から部品や製品を輸入して、日本の港で輸入した製品と国内の製品とを再混載をして、そ

のまま海外に出すといった再混載が可能になるような、創貨につながる総合的な保税制度を活用した高機能倉庫の整備が進み、民間港湾運送事業者が活発に活用できるような環境をつくっていただけたらと、かねがね言っております。

再混載に関わることについては、財務省との関税関係のいろいろな手続の効率化などについても調整を進めていただいているとお聞きしておりますので、その辺りの現在の状況を教えていただけたらと思います。

以上、2点でございます。

【分科会長】 他の委員からも御質問いただいて、併せて御回答いただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。重要な取組について御説明いただき感謝します。

港湾が海上輸送と陸上輸送との結節点であることを考えると、ロジスティクス全体のスムーズな流れをつくる上で、情報をうまく活用していくA Iターミナルが重要になるというのは私も同感です。

ただ、そのときに港だけがD X化してもおそらく意味がなくて、海上輸送側と陸上輸送側も当然D X化を進めていく必要があります。海上輸送側はグローバルスタンダードでD X化が比較的進んでいく可能性も考えられる一方で、陸上のほうはドメスティックな事業者がたくさんいて、D X化についていけないという実情があるのではないかという気がしています。

サイバーポートもしくはA Iターミナル化をどのように陸上側と協力しながら進める予定があるのか、なにか計画はあるのか、この点について教えてください。

【分科会長】 まとめてお答えいただければと思いますが。

【計画課長】 ありがとうございます。

まず、カンボジアの事例で、R T Gを導入しようとしてもいろいろな周辺環境の整備が必要だという御示唆ありがとうございます。その点、非常に重要だと思いますので、これは円借款でのプロジェクトということになるので、J I C Aさん等との御相談ということにはなってくると思いますけれども、非常に重要な御示唆でございますので、他国に展開する上でもそういった部分は参考になると思います。また詳しい理事からお話を聞かせていただきたいというふうに思います。

日本港運協会会長からも、関税局との関係で次世代型倉庫とか再混載についてはしっかり進めるようにというお話をいただいています。非常に重く受け止めてございますので、また関税局とは随時意見交換をしているということなので、また改めて状況について御報告

をさせていただきたいと思います。

それから、DXの陸上の部分、こちらとの関係ということでございます。まさにそれは非常に重要でございまして、サイバーポートをもともと進める動機づけの1つも、日本の国内の各企業さん、個社ではいろいろなシステム化を進めているということなのですが、情報のやり取りをする際には、なかなかそれが構造化されたデータになっていなくて、一旦PDFにして送るとかFAXにして送るという、こういう状況が非常に多いという中なので、サイバーポートをつくっている1つは、上流から下流まで情報を1つのプラットフォームで一気に流してしまうということを目的としてございます。

さらに、手続に着目したのがサイバーポートなのですが、実際の物流にも当てはめるということで、今、COMPASという仕組みで、例えば陸上、トラックの運転手さんが、陸運さんがゲートの予約をするというときに、いろいろ物流の持っている貨物の情報等も入れなければいけないということなので、サイバーポートをもってCOMPASという仕組みに入れ、さらにそれが荷役機械の要は荷繰りといって、順番にどのタイミングで荷役をしますか、取りに来るやつに対応しますかとか、そういったことへも対応をするということで、一連の流れを全部デジタルで結んでいこうと考えているところでございます。

こういった部分のメリットも、皆さんに提供できるような形を持ちながら参加を促していきたいと思っているというところで、いずれにしても、そういったデジタルでつながることで生産性が一気にぐっと上がるということだと思いますので、しっかりと取組を進めていければと思います。

以上でございます。

【分科会長】 少し時間が押しているようなので、ここまでにしたいと思うのですが、最後、どうぞお願いします。

【委員】 ありがとうございます。

7ページの物流のところなのですが、これは全て必要なことだと思っております。ただ、これは港湾のエリアに集中させるという意味ではないですよ。港湾のエリアで老朽化されているところもあるけれども、分散をさせておかないと、災害時であるとか津波等以外もそうですけれども、その点の確認が1点。

それと、あともう一つだけ。デジタル化とともに、やはり電力が相当必要となっているかと思うのですが、そういったところの手当て等も今回の港湾ロジスティクスというところでどのように行われているかという点を、もしお答えできれば。

以上です。

【計画課長】 ありがとうございます。

次世代型倉庫の立地につきましては、日本の臨海部、そもそも狭いので、なかなかそもそも臨海部だけで倉庫を立地させるということが物理的になかなか難しいというところがある中で、臨海部の集積はやはり一定程度進めなければいけないとは思っていますが、おっしゃるとおり、リダンダンシーの関係や対災害性という観点においては、いろいろな機能の分散の在り方というのがあるかと思いますので、そういった面は総合的に考えていきたいと思っています。

電力というのは、どういった観点で。

【委員】 様々なことを、デジタル化を進める中で、恐らくA I等を使われる中で、電力が港湾のロジスティクスにもこれまで以上にかかっていくかと思うのですが、それが先ほどもお話に出ましたが、カーボンニュートラルポート等も含めて、増えていく、必要になってくる電力をどういうふうに手当てしていくかということも、今回の港湾ロジスティクス等の中にも関わってくるのではないのかなと思って、その辺りがどのように手当てされるのかということをお伺いしました。

先ほどの自動化された物流センターもそうですけれども、大変な電力がかかります。また、冷蔵倉庫、冷凍倉庫等でも大変な電力がかかるかと。災害時のことも考えれば、非常時のある程度のバッテリー等も、何日か分とかもすると思うのですが、データセンターとかも含めればいろいろ要るのかと思って、どのように対応されるようになっていきますかと質問しました。

【計画課長】 ありがとうございます。

電力そのものは、非常に今、港湾に限らず全てが電力を必要としているという状況の中の話かなと思います。申し訳ございませんが、このワーキンググループの中では、平時の電力供給についての議論はしていなかったのですが、災害や大規模停電といったことにはしっかりと対応していかなければならないのではないかということについては、盛り込ませていただいているところになってございます。

いずれにしても、通常の電力については政府全体でしっかりと取り組まなければいけない話かと思いますが、個々コンテナターミナルに着目したという形では、大規模停電リスク等の検討が重要かと思っていますので、しっかりとこれに取り組んでいければと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、この件に関しての意見交換に関しては、ここで終わりにしたいと思います。

次の議題のほうに移ります。報告事項の「洋上風力発電の導入促進に向けた最新の状況について」ということで、事務局から御説明いただきます。よろしくお願いします。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課でございます。

それでは、資料のほうを御説明させていただきたいと思います。

1 ページをお開きください。こちらは洋上風力の促進区域の現況をお示しした資料になりますけれども、前回3月の分科会から特に区域の状況は変化してございませんけれども、黄色いハッチをかけた部分、最初の①の案件、長崎県五島沖の案件ですが、こちらは今年の1月に運転を開始いたしました。あわせまして、その表の一番下になりますが、北九州港内の案件につきましても、今年の3月に運転を開始いたしました。

それから、赤囲みのところになりますけれども、前回、昨年末までに三菱の撤退を踏まえた事業環境整備等について御報告させていただきましたけれども、撤退の要因分析のほうをもう少し詳しくというお話がございましたので、今回の御説明の最後にちょっと触れたいと思います。

2 ページをお開きいただければと思います。今年、令和8年に運転開始したプロジェクトということで、先ほどお話ししました五島沖の案件、左側になりますけれども、こちらは海洋再エネ整備法に基づく初の案件でございます。複数基による商用浮体式の洋上風力としては国内初の案件ということでございます。プロジェクトとしては、2.1MW機が8基設置されたものになっております。

それから、右側になります北九州港でございますけれども、こちら港湾法に基づく公募制度を活用した初めての案件ということでございます。かつ、基地港湾の北九州港を活用してつくられた案件ということでございます。こちらは着床式でございますけれども、9.6MW機が25基設置されてございまして、現時点では国内最大規模の洋上風力発電ということでございます。

3 ページをお開きください。こちらは基地港湾の整備状況等をお示ししているものになります。左側に基地港湾、上4つは既に整備は終わっておりますけれども、下の新潟港、青森港、酒田港、いずれも整備を進めているところでございますが、新潟港は今年度、それから、青森港、酒田港に関しましては来年度をめどに施設の完成を目指しておるということでございます。

それから、右側のO&M港についてでございますが、これは一部お示ししているものになりますけれども、津軽港に関しましては、管理者の青森県のほうで地域未来交付金を活用して、現在整備が進められております。また、名洗港に関しましては、港湾管理者である千葉県の方で整備を進めているという状況でございます。

続きまして、4ページになります。先ほど港湾ロジスティクスの御説明がありましたけれども、日本成長戦略の議論を政府全体としては進めております。昨年11月に日本成長戦略本部が設置されて、17の戦略分野について議論が進められておりますけれども、左側の一番下に太い赤枠で囲っていますけれども、⑨番、資源・エネルギー安全保障・GXと、こういった分野の中で洋上風力が位置づけられてございます。右側のほうにそれをお示ししてございます。

5ページになりますが、この洋上風力に関しまして、成長戦略の中の官民投資ロードマップがどのような形になっているかというものをまとめた資料になります。こちらの現状認識と日本の強みというところに概要を書かせていただいておりますけれども、まず、再エネというのはエネルギー安定供給、安全保障の鍵を握る危機管理投資であると。その中で、洋上風力は重要な電源であると。さらには、アジア太平洋地域で浮体式を含めて拡大が見込まれるものとなってございます。

それから、残念ながら国内メーカーはございませんけれども、風車の核となるナセル等の技術力は残っていること、それから、浮体式に関しては、造船あるいは鉄鋼の技術は我が国において強みを持つということでございまして、今後ですけれども、海外風車メーカーの技術、投資を呼び込んで、国内に風車のサプライチェーンを確保すると。それから、浮体式に関しましては技術開発を進め、アジア太平洋地域でのグローバルな展開を目指すということになってございます。この中に具体的に記述はございませんけれども、詳細な資料の中では、港湾の基盤整備等もこのロードマップの中に含まれているという状況でございます。

続いて6ページになります。こうした中で浮体式洋上風力発電に関しましては、最適な海上施工方法に係る技術開発を進めようということでございまして、今年度、令和8年度から技術開発制度というものを創設いたしました。これは民間企業から技術開発案件を募りまして、これを国費により支援していこうというものでございます。

テーマといたしましては、下のほうに書いてございますが、港湾または海上における施工の効率化あるいは高度化を目指すというテーマを設定させていただいておりまして、4月7日から5月15日まで公募させていただいております。現在、審査をしてございます。

ので、7月中には採択の案件を決定したいと思っておりますので、次回の分科会のほうで具体的なところを御説明できればと思っております。

続いて7ページになりますけれども、こちらは海外との間で民間ベースの技術開発協力の状況をお示ししたものにになります。6月3日になりますけれども、ノルウェーの担当大臣がお越しになられて、日・ノルウェーマリタイムフューチャーフォーラムというものが開催されてございます。

この中で浮体式洋上風力建設システム技術研究組合、FLOWCONと言いますけれども、こちらは国土交通省が認可した団体でございますが、建設会社であるとか鉄鋼系のエンジニアリング会社から成る組織でございます。こちらとノルウェーのイノベーション・ノルウェー、こちらはノルウェー政府の公的貿易機関で、日本で言うところのJETROのような機関になりますけれども、この2社の間で浮体式洋上風力の建設手法の開発のための協力体制、こちらの覚書がなされたということでございます。民間ベースでも、技術開発に係る協力がしっかり進展しているという状況でございます。

ここまでが前回の分科会からの主な動きということでございますが、最後、8ページに前回少し御説明ができていなかった点、三菱商事の撤退の要因分析の内容を御説明したいと思います。

昨年8月になりますが、開発中止を決定いたしまして、以降、政府のほうでは撤退の要因分析等を進めてまいりました。

大きくは2点ございます。1点目、公募当時の評価基準と事業計画についてということでございます。最初の矢印のところ、安価な供給価格とそれを誘引した公募制度とございますが、こちらの資料の15ページから16ページに記載がございますけれども、3海域全てにおいて、事業実現性評価の点差よりも価格点の点差が大きくなったと。これが価格点が大きく作用したということでございますけれども、価格点については、満点120点掛けることの当該事業者の供給価格分の最も低い価格、こういった計算式で算定してございますけれども、顕著に安価な供給価格が提案されてしまいますと価格点で大きな点差が生じ得ると、こういった評価基準でございました。実際、それが結果としては起こったということでございます。公募時の安価な供給価格も撤退を招く要因となったということは否定できないかというふうに考えてございます。

また、公募制度の中で低価格の入札を回避する、こういった方策も講じられていなかったということが、低価格の事業者提案を誘引した可能性があるというふうに位置づけてござ

います。このため、適切な供給価格での入札がなされるための価格設定というのを新たな公募制度では取り入れようということでございます。

それから、2つ目の矢印でございます。精緻な評価の不十分性でございますけれども、これはもともと5段階で評価項目を評価しておりました。その中で、トップランナーの評価がなかなかいないとか、その次に評価が高いミドルランナーという部分が多数を占める、こういった状況があつて、評価の結果で差が生じにくいと、こういう状況がございました。当時、今もそうですが、なかなか洋上風力の運転開始実績もなく、どのようなリスクを想定すべきか等がなかなかまとめられておりませんで、精緻な評価が困難であつたと。こういったことを反省する必要があるということでございます。

3つ目の矢印のところですが、地盤調査結果による設計変更等でございますけれども、公募選定後に実施した海底地盤調査によりまして、海底の地形や地層、これが複雑な構造をしていることが分かりました。その結果、風車の基礎の部分の設計変更、あるいは施工方法の見直しに伴って開発期間も長期化してしまったと。これが事業費全体の増加要因につながり、撤退を招く一因になったということだと考えてございます。

これを踏まえまして、事業実現性の評価の部分に関しましては、5段階ではなくて、数百には及びますけれども、網羅的なチェック項目を積み上げ方式でしっかりと評価しようと、こういうことを考えてございます。

大きく2点目の公募選定後の事業環境の変化についてでございます。1つ目の矢印にございます事業環境変化等による建設費用の増加ということで、3つ要因が挙げられてございます。

1つ目は、インフレや為替、金利の話でございますけれども、やはり各種の物価指数を見ますと、特に洋上風力で大量に使用されます鉄鋼あるいはメタルケーブル、こういったところで顕著な増加がございましたし、円安に関しましては、この期間で対米あるいは対ユーロ、いずれも円安が大きく進行していたという状況でございます。また、洋上風力は多額の資金の借入れを行いますけれども、近年の金利の上昇局面もありまして、建設費用含む事業費全体が押し上げられてしまったということでございます。

それから、風車の調達費用に関しましては、三菱は公募の当時から2倍以上になったというふうな説明をしておりますけれども、背景を見ますと、2010年代の後半ぐらいから風車の価格競争ですとか大型化競争が激化して、各風車メーカーの業績が2022年頃に悪化していたという状況があつたということでございます。そこにウクライナの侵攻を背景

として、欧州で再エネを導入しようという、こういった機運が一気に高まったという状況がございまして、結果として風車メーカーの製造可能枠が逼迫する、ひいては世界的にもサプライチェーンが逼迫するといったことになりまして、風車の調達コストが一気に上昇したということです。発電事業者から見ますと、見積りを取ってもなかなかその費用が固定化できない、いわゆる足元を見られてしまうような状況が生じてしまったということでございます。

それから③、洋上あるいは陸上工事費用の増加ということでございますけれども、これも三菱商事によりますと2倍以上に増加したということでございますが、例えば銅等、こういった資機材の価格が高騰したり、労務費も上昇したということに加えて、洋上工事に関しましては特殊な施工船、こちらの需給も逼迫していたということ。先ほども御説明したような地盤調査の結果を受けて、設計や施工の見直しによって工事の数量が増えてしまったと、こういったことが複合的に作用し、建設コストの増加につながってしまったということでございます。

こういったことを踏まえまして、事業の実現性評価の中の一部、迅速性の評価の部分の配点を少し圧縮して、かつ、点差がつきにくくした上で、風車メーカー等との価格交渉力が確保できるように、2年間の予備期間を設ける等スケジュールの柔軟性を確保するというところで対応しようと考えてございます。

最後の矢印のところですが、コスト増加に対応した収入確保の困難というところでございますけれども、これも今回のケースでは政府が様々な支援策等を考えておりましたけれども、FIP制度の移行ですとか価格調整スキーム、こういった措置を考慮しても大幅なコスト増を賄うだけの収入改善効果が見込まれなかったということで、三菱は撤退を決定したということでございます。

駆け足になりましたけれども、御説明は以上となります。

【分科会長】 丁寧な御説明いただきましてありがとうございます。

もう終了しないといけない時間になってきてしまっているんで、1件だけ御質問を受けたいと思いますが、御質問ございますか。では、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

2点質問があるのですが、まず、前回の反省というところでいうと、やはりインフレですとか、海外に全て頼っている状況だと、外部環境の変化で断念せざるを得なくなっているということは今後もあり得ると思います。そうした場合に、もしも国の方策として、これをや

っていくというのであれば、やはり民間と国との間での責任の所在といったものもしっかりと今後は考えていく必要もあるのではないかと思います。たとえばコストが高くなってもここまでは国も一生懸命支援するのだということなどが議論されているのか？ということが1点。

それから、風力発電の電気をつくる電源立地地域では、どうしても電気をつくるということと単体で考えてしまっているというところがありますけれども、こういう風力発電もそうなのですが、長期的な目線で、地域とのあつれきみたいなものも必ず生まれてくるので、最初の計画の段階から、コンペの段階からどのようにその地域に利益がもたらされるのかというところも含めて、単なる価格競争だけではなくて地域活性化と一体になった提示というのをしてもらおう。そういうものが、前回の反省を生かして今後出てくるのかどうなのかというところを知りたいなと思っているところです。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。

1点目、民間事業者さんとの責任分担というところでございますが、政府としてまず大事なものは、案件をしっかりと進めるということと、あと、こういった状況になっていますので、これは経産省を中心としてではございますけれども、発電事業者さんであるとか、それに関わる企業さんへの様々な支援制度、補助を入れるといったことをしっかりとさせていただきますので、政府のできる限りの支援を講じつつ、最終的にこの事業は民間の事業になりますので、政府としてはしっかりとその事業が完遂できるような環境整備を彼らの意見を聞きながら、今環境を整えているという状況にございます。

それから、2点目について、地域とのあつれきが生じないような調整ということでございますけれども、この洋上風力は、おっしゃるように地域等の御理解が極めて重要になってまいります。その関係もありまして、法定の協議会というものを立ち上げて、地域のニーズをくみ上げて、これをしっかりと事業者伝えて実行していただく、こういった枠組みをつくっておりますので、丁寧な地元への説明ですとか、御意向や御要望の承り方を事業者に伝えるといったのが政府の役割かなというふうに考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 もう一、二件は大丈夫なようですが、どうでしょう、御質問はございますか。よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。

国土交通省管轄ではないと思うのですが、ＳＥＰ船の不足が今後生じるのではないかと
いうことを少し心配しております。どういったことをこれから講じられるのかというところ
が関心事でもあるのですが、港湾の整備、これはもう順調に進められているという中にお
いて、船のほうはいかがなのかというところはいかがでしょうか。

【海洋・環境課長】 ありがとうございます。

ＳＥＰ船そのものに対する投資も、それなりには進んでいっているのではとは思ってお
ります。ＳＥＰ船に限らず大型の施工船、こういった投資に関しても資金面で支援する等、
民間の投資を促すような取組を行っています。

それから、そういったものが案件を進める上でうまくマッチングできるように、我々の中
では、事業者さんを集めて連絡会というものを立ち上げさせていただきました。こういった
中で、うまくスケジュール調整等もできないかということを取り組んでいるところでござ
います。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 重要な取組について御説明いただきまして、ありがとうございました。本
件に関しましても、順調に進めていただけたら大変ありがたいと思います。

ここまでで私の進行のほうは終了させていただきまして、事務局のほうにマイクをお返
ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは、委員の皆様には長時間にわたりまして御審議をいただきまして、
ありがとうございました。

次回、第１０１回港湾分科会になりますけれども、こちらは１１月頃を予定してござい
ます。

以上をもちまして交通政策審議会第１００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 —