

令和5年6月22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89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89回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和5年6月22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
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部 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
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
齊藤 由里恵	中京大学経済学部 准教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
友田 圭司	(一社)日本船主協会 常勤副会長
松本 真由美	東京大学教養学部 客員准教授
南 健悟	日本大学法学部 教授

<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令和5年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）	5
②クルーズの最近の動向について（報告）.....	10
③カーボンニュートラルポート（GNP）の形成について（報告）.....	14
④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）.....	21
⑤港湾計画業務改善について（報告）.....	25
⑥全国の外貿コンテナ貨物量推計について（報告）.....	28
⑦港湾の中長期政策「PORT2030」の進捗状況について（報告）.....	36

交通政策審議会第89回港湾分科会

令和5年6月22日

【総務課長】 すみません。定刻より少し早いですけれども、委員の皆様におかれても、オンライン参加の方も含めて全員、既にそろっていらっしゃるようでございますので、たゞいまより交通政策審議会第89回港湾分科会を始めたいと思います。

議事に入る前と後の進行につきましては、私が務めさせていただきます。

それでは、まず初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 皆様、おはようございます。港湾局長でございます。本日はお足元の悪い中、またお忙しい中、分科会長はじめ委員の皆様方におかれましては、交通政策審議会第89回港湾分科会に御参加賜りまして、心から感謝を申し上げます。

また、今回から新たに御就任いただきました3名の委員の方々には、この場をお借りいたしまして厚く御礼を申し上げます。御指導、御鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

本日の港湾分科会でございますけれども、テーマがたくさんございますが、令和5年度の特設港湾施設の整備事業基本計画、いわゆる起債の事業の審議とクルーズの最新の動向であったり、カーボンニュートラルポートの形成であったり、またその最後にありますけれども、「PORT2030」の進捗状況等々、6件の御報告がございます。

今回の報告の中で、特にクルーズやカーボンニュートラルポート、洋上風力発電といった取組につきましては、先週16日に閣議決定されました「骨太の方針」においても掲げられているということでございます。結構踏み込んだまとめ方をいただいているところでございます。港湾局として着実に取組を推進してまいりたいと考えておるところでございますので、よろしく願いいたします。

本日の分科会におきましては、極めて限られた時間ではございますけれども、議案も多くございます。皆様方の活発な御審議のほうをよろしく願い申し上げますということで、冒頭の私からの御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは続きまして、ウェブ会議システムについて御案内を申し上げます。本日はウェブ会議システムを活用し、委員の皆様には会場とオンラインにより御出席をいただいております。また、傍聴につきましても、会場とオンラインの併用ということにさせていただきます。オンラインで傍聴されている方におかれましては、カメラ及びマイ

クは常にオフとしていただきますようお願い申し上げます。

続いて、オンラインで出席いただいている委員の皆様の発言の段取り等について御説明申し上げます。会議中はマイクを基本的にオフにいただき、発言を希望される場合は挙手ボタンをオンにしてください。分科会長により御指名がございましたら、マイクをオンにして御発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、挙手ボタンとマイクをオフにいただくようお願いいたします。あるいはまた、チャット機能を利用して発言の意思を示していただくことも可能でございます。分科会長から御指名がありましたら、マイクをオンにした上で御発言をお願いいたします。

続いて、先ほど港湾局長からの御挨拶でも御紹介がございましたが、新任の委員の皆様について簡単に御紹介を申し上げます。新たに3人の委員の方々に御就任いただいております。名簿順に御紹介いたします。まず、慶應義塾大学経済学部教授の河端瑞貴委員です。

【委員】 河端です。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、本日はオンラインで御参加いただいております、中京大学経済学部准教授の齊藤由里恵委員です。

【委員】 中京大学の齊藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日はオンライン参加で失礼いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 続きまして、日本大学法学部教授の南健悟委員です。

【委員】 日本大学の南と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 以上、3名の委員の方々に新たに就任いただきました。どうぞよろしくお願いいたします申し上げます。

続いて、分科会長代理についての御報告でございます。今回から、多々納裕一委員に務めていただくことになりましたので、御報告申し上げます。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしくお願ひします。

【総務課長】 また、本日は委員が御欠席されておりますが、委員に代わって専門的な御意見をいただくため、同協会の理事に御出席いただいております。

【理事】 よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 それでは、委員の出席状況を御報告申し上げますと、本日は委員15名のうち12名の方に御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数8名に達しているということを御報告申し上げます。

それでは、議事に入ります。カメラの撮影はここまでということにさせていただきます。

思います。議事の進行は、分科会長にお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。早速ですけれども、議事に入らせていただきたいと思います。本日は審議事項1件、報告事項6件を予定しております。よろしく申し上げます。

まず、令和5年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）についての審議です。事務局より説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 港湾産業課長でございます。令和5年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について説明をいたします。

港湾整備促進法では、国土交通大臣は特定港湾整備事業について、会計年度ごとに交通政策審議会の議を経てその基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならないとされておりました。この規定に基づき、本日、港湾分科会にて御審議いただくものでございます。

まず、資料1がございしますが、これがその基本計画の案でございます。中を見ていただきますと、施設ごとに数量、事業費、それから港名が取りまとめられております。本基本計画（案）の概要につきましては、参考資料1－1で御説明をしたいと思います。

1ページ目をお開ください。まず、港湾整備の枠組みと概要について説明をいたします。港湾整備は国土交通大臣が定める基本方針に適合した港湾計画に基づいて実施されます。左側の青線の囲いは、港湾法に基づき実施される港湾整備事業です。岸壁や防波堤など国費の充当が行われる事業で、国や港湾管理者が実施をするものです。

一方、右側の赤線の囲いが、本日、御審議いただきます特定港湾施設整備事業です。港湾管理者が起債事業として、自ら資金を調達して実施する事業でございます。この事業は、埠頭用地や荷役機械など収益が見込まれる事業であるため、国費等の充当が行われませんが、港湾管理者にとっては大規模な事業となることから、国による資金の融通のあっせんを行っています。

2ページ目をお開きください。特定港湾施設整備事業で実施する事業は、赤で着色した港湾機能施設整備事業と、青で着色した臨海部土地造成事業に分かれます。赤の施設は使用料収入で償還、青の施設は造成した土地の売却収入などで償還を行う施設です。これらの施設が公共事業で整備を行った岸壁などと一体的に整備利用されることにより、港湾の産業空間としての一体的な機能が確保されます。

3ページ目をお開きください。本事業の対象となる港湾は、全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び政令で定められた地方港湾、合計で206港になります。本事業の対

象となる主な施設と事業内容、港湾整備促進法の記載箇所は表のとおりでございます。

4 ページ目をお開きください。基本計画の作成と資金融通等の手続について説明をいたします。まず①で、港湾管理者から事業に関する資料の提出をいただき、国土交通省が②として特定港湾施設整備事業基本計画を作成いたします。作成した基本計画の案について、本日の港湾分科会にお諮りし、その後、内閣の承認をいただいた上で、財務省、総務省に対し基本計画の提示をし、対象事業について資金の融通のあっせんを行います。また、政府が特定港湾施設整備事業を行う場合には、港湾管理者に対し財政融資資金を融通するよう努めなければならないとされているところがございます。

5 ページ目をお開きください。基本計画を取りまとめるに当たりまして、個々の事業について、記載のとおり要件の確認を行っております。具体的には、①港湾整備促進法に定められた対象工事であること。②各港の港湾計画と整合した事業であること。③岸壁などの港湾整備事業の実施と整合した事業であること。④事業実施に向けた調整が整っている事業であることを確認いたします。なお、個々の事業に関する確認結果については、参考資料1-2に取りまとめております。

6 ページ目をお開きください。こちらの令和5年度の基本計画（案）では、表にありますように全国の70港において、798億円の事業が計画されております。内訳としましては、上屋は18港で49棟、事業費としては39億円。荷役機械は27港で42基、事業費は145億円。埠頭用地は62港で185.1万平方メートル、事業費は344億円。港湾関連用地等は16港で64.5万平方メートル、事業費は244億円。工業用地は7港で8.9万平方メートル、事業費は26億円となっております。

7 ページ目をお開きください。事業費の推移について取りまとめたものでございます。特定港湾施設整備事業費の総計についての推移は、右の上のグラフのとおりとなっております。近年は横ばいからやや微増といったところでございます。

8 ページ目をお開きください。ここからは、施設ごとに代表的な事例を紹介いたします。まず、青森県の青森港における上屋の建て替えの事例でございます。こちらは県営上屋が老朽化をしたため、令和3年度に解体をしたというものでありますが、その用地に新たな上屋を建てるという事業でございます。

9 ページ目をお開きいただきますと、現在、上屋がないため、港内の港の中のほかの倉庫に輸送されておりますけれども、この上屋の建て替えによりまして、作業効率が直下の岸壁の背後の上屋で扱えますので、作業効率が向上いたしまして、さらには新規の貨物の取扱い

というものも見込めるということでございます。

10ページをお開きください。次は、茨城県の茨城港常陸那珂港区におきまして、老朽化したガントリークレーン2基を更新する事業でございます。

11ページをお開きください。この荷役機械は供用から23年が経過をしております、故障が頻発しているということで、荷役機械を更新することにより、荷役不能のリスクの解消と、増大する維持管理費の削減を図ることが可能となります。また、安定した港湾サービスを提供し定時性を確保することで、コンテナ取扱量の増加にも寄与することとなります。

次、12ページをお開きください。苫小牧港におきます新たな埠頭用地を整備する事業でございます。

13ページをお開きください。苫小牧港の東港区浜厚真地区では、現在1バースで、2つのフェリー航路とバルク貨物とが併用しながら使用しているため、船舶のバース待ちが発生をしています。労働基準法の改正によりまして、今後トラックドライバーの労働時間の規制が厳しくなることから、海上輸送の利用が進むものと考えられますが、現状ではバース不足によりまして、柔軟なダイヤの設定等が困難な状況にあります。このため、右上の写真の黄色で着色してあります新たな岸壁などの整備を併せまして、背後の埠頭用地、赤で着色している箇所の整備を行うものでございます。この埠頭用地の整備によりまして、フェリーの同時係留が可能となりまして、柔軟なダイヤ設定が可能となるものであります。

14ページをお開きください。こちらは福岡県の苅田港におけます臨海部土地造成事業の事例です。高速道路のインターチェンジや空港に近接をし、各種の輸送モードとの連結が容易な新松山地区において、大規模な埋立てにより新たな港の拠点づくりが進められています。

15ページ目をお開きください。新松山地区にはマイナス5.5メートルからマイナス7.5メートル、マイナス13メートルの岸壁が合計で7バース整備供用されております。港湾整備と一体となった用地造成が進められているところです。平成27年4月に分譲を開始した陸側の区画について、令和2年3月までに約36ヘクタールの分譲が完了しております。右手側にはバイオマス発電事業者3社が立地をしております、岸壁との近接性を生かした事業を進めています。昨年4月には新たに約30ヘクタールの分譲を開始しました。また、さらに沖合の用地約30ヘクタールの造成も進められています。立地企業による設備投資や雇用創出など地域経済に利益がもたらされるのと同時に、新たな物流拠点の形成により、港の活性化が図られているところでございます。

以上、起債事業の御説明をさせていただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明がありました令和5年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について、御質問等ございましたら御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

【理事】 荷役機械についての起債事業の関係です。今回、茨城港の荷役機械の事例が紹介されており、老朽化に対する対応ということでの要望事業だと理解しております。

今後、例えば荷役機械の脱炭素化という取組も、各自治体、各管理者で検討していかれることがあろうかと思えます。そうしたときには、脱炭素化に関わる、例えば水素燃料を活用するとか、電気のハイブリッドを活用するとかが考えられます。その時に、この起債事業と別途、何か他の環境、脱炭素化に関する支援制度の組合せなどが可能なのかどうか。その辺、今後各港湾管理者が、荷役機械の脱炭素化などを考えていく際に、どういう支援制度が活用できるのかが知りたいのではないかと思います。起債事業とその他の支援制度とどのような組合せが今後可能なのかその辺りを教えていただけたらと思います。

【分科会長】 御質問ですので、よろしく願いいたします。

【産業港湾課長】 起債事業の対象につきましては、荷役機械ですと固定式の荷役機械とかレール式が対象になっておりますが、現在そういったものの多くは既に電化をされていると思っております。これからは電化されたものをCN化するとなりますと、電気をCN化していくような流れになってくるのではないかと思います。理事が言われた、水素を使う荷役機械となりますと、もう少し小型のRTGですとか、そういったものが対象になり得ると考えられます。それらに対しては現在でも様々な支援制度はございますけれども、今後、CNPの流れも踏まえて、様々な検討をしていく必要があると考えております。

【分科会長】 よろしいですか。

【理事】 はい。

【分科会長】 それでは、そのほかの御質問、御意見ございましたらよろしく願いします。いかがでしょうか。

【委員】 すみません。4ページのところの話と、その後ろのほうで出てきた例の話で少しお聞きしたいのですが、後で出てきた例はほとんど継続事業のお話が多いですけれども、この4ページで見えていますと資金の融通のあっせんというような話が入っているので、どちらかというと新規事業等を視野に置いたように見えてしまうのですけれども、言い方を変えれば継続事業についても、ここでの審議によってこういうあっせん等の計画が止めら

れるような場合があり得るということを想定しているのです、こういう形になっているのかどうか。これが1点で、もう一点は、今回の案件の中で、例えば多分こういう議論の中で、新規事業についてやはりウエートを置いて議論したほうがいいのではないかなと思うのですけれども、その辺りのところは特に今回気にしなくてもよいのであろうかどうかということについて、教えていただけるとありがたいと思います。

【分科会長】 　　ぜひよろしくをお願いします。

【産業港湾課長】 　起債事業の対象事業か否かという要件の審査については、5ページ目に書いてございまして、先ほど説明したような4点ですね。こちらを基本的には確認をするということにしています。したがって、継続事業についてはおおむねそれが満たされているというケースが多いかと思っておりますので、おっしゃるとおり、どちらかというところまず新規に重点を置いて確認をする。実質的に、事務方としては、そういった視点で確認を行っているということでございます。

【委員】 　　分かりました。

【分科会長】 　　よろしいですか。

【委員】 　　はい、結構です。

【分科会長】 　　では、そのほかはいかがですか。よろしいですか。

はい、お願いします。

【委員】 　　御説明ありがとうございました。

先ほどの荷役機械についてですが、資料の11枚目の老朽化が著しいことについて、荷役機械の耐用年数を事前説明のときにお尋ねしましたところ、17年ということでしたので、耐用年数が17年ということ、例えばこちらの説明資料に併記していただくと、確かに老朽化して整備が必要であると思えますので、今後、御検討いただけましたらと思います。

以上です。

【産業港湾課長】 　御指摘ありがとうございます。そうですね。耐用年数は、今、荷役機械は起債の償還期限が17年となっておりますので、それに準じて耐用年数17年という形で考えておりますので、ちょっと分かりやすいように、資料の作り方をまた工夫していきたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 　　ありがとうございました。よろしいですか。予定の時間が大体来ていますが、オンラインの方、よろしいですか。

それでは、答申案につきましてお諮りしたいと思います。答申、令和5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させていただきます。

それでは、本議題についての審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。報告事項のクルーズの最近の動向について、事務局から説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 それでは、資料2に基づきまして、クルーズの最近の動向について御報告をいたします。

クルーズにつきましては、特に国際クルーズにおきまして、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けておりましたけれども、本年3月に外国クルーズ船の日本寄港が再開されるなど新たな動きがありましたので、本日はこうした動きを含め、最近の動向について御報告をさせていただきたいと思っております。

1 ページ目をお開きください。まず国際クルーズにつきましては、新型コロナウイルス感染症の影響により、世界中でクルーズの運航休止を余儀なくされておりましたけれども、2020年7月から、最初は欧州から北米、アフリカ、中東、南米、オセアニア、アジアと徐々に再開をされ、北東アジア地域におきましても、本年3月に日本、韓国、それから6月には中国で運航が再開をされております。

2 ページ目を御覧ください。我が国におきましては、2020年3月以降、国際クルーズの運航が停止をしておりましたが、昨年10月11日の水際対策の緩和を受けまして、外国船社から成る日本国際クルーズ協議会のJICC、日本船社から成る日本外航客船協会のJOPA、港湾管理者等から成る日本港湾協会、これら3つの業界団体がそれぞれガイドラインを作成し、邦船社におきましては昨年の12月から、外国船社におきましては本年3月から国際クルーズの運航を再開しております。

また、5月8日以降は新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが5類感染症に変更され、政府の方針として、業種別ガイドラインは原則廃止をすることとなり、クルーズに関する業界のガイドラインにつきましても、JOPAと日本港湾協会については廃止をしています。一方で、JICCについては一部見直しを行い、継続しているといった状況でございます。

3 ページ目を御覧ください。左のグラフはクルーズ船の寄港回数を示しております。2013年以降、順調に増加傾向にありましたが、2020年からの新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しました。直近の2022年は国内クルーズのみで720回の寄港となりましたが、2023年は、現時点で国内・国際合わせて1,826回を予定しております。新型コロナウイルス感染症拡大前は3,000回弱でしたので、凡そ6割程度まで回復するというような見込みでございます。

また、2023年に日本に寄港する外国船は右の一覧に示しております。34隻、クルーズの本数で272本のクルーズが予定をされています。この中には様々なクルーズのクラスがあり、最も上質なものがラグジュアリー、次にプレミアム、それからカジュアル、エクスペディションといった探検船があります。そういった多様なクルーズの中で、最近の特徴としましては、ラグジュアリー、エクスペディションといった上質なクルーズの寄港が増加していることとなります。また、6月18日から中国発着の日本向けのクルーズが再開し、昨日、博多港、長崎港に初めて寄港しました。

詳細につきましては、10ページに、中国発着のクルーズについて記載しております。ブルードリームインターナショナルと招商バイキングクルーズの2社がそれぞれ昨日、博多港と長崎港に寄港しております。両社のクルーズ船は乗客が1,000人以下の規模であり、中国政府はまだ団体旅行の日本への渡航というものを認めておりませんので、パイロット事業というような位置づけで行われております。なお、2024年4月以降は、一番右にありますようにロイヤル・カリビアン・インターナショナルが、非常に大きな、乗客4,000人を超えるような大型クルーズ船の上海発着の日本向け寄港も予定をしているところでございます。

4 ページ目を御覧ください。こちらは、本年3月31日に閣議決定されました観光立国推進基本計画で位置づけられたクルーズの目標でございます。令和7年に向け、3つの目標値を掲げており、1つ目に、訪日クルーズ旅客数をコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させること、2つ目に、外国クルーズ船の寄港回数をコロナ前ピーク水準の2,000回を超えること、3つ目は、外国船が寄港する港湾数を、コロナ前のピーク水準は67港を上回る100港にすること、そういったことを目標にしてございます。

5 ページ目以降は参考でございますので、省略させていただきます。

駆け足ではございましたが、以上で説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいまの内容について御質問、御意見ございましたら。

【委員】 御説明ありがとうございました。私から1点だけお話ししたいと思います。

4ページにクルーズ寄港の「お断りゼロ」を実現するということが宣言されております。クルーズ船を迎え入れるために、各港湾でかなり港湾整備等を進めてきたことは承知しておりますが、今後いろいろなクルーズが日本を訪れたいとなったときに、やはり事前にきちんとどういうクルーズ船なら日本はとでもウエルカムだよということを含めた優先順位をつけて、クルーズ船は経済効果が思ったより少ないということも言われておりますので、莫大な投資をしてクルーズ船を迎え入れるわけですから、そういう単に「お断りゼロ」というよりも、きちんと経済効果に見合ったおもてなしをすることが肝要ではないでしょうか。向こう側、来ていただく方にも、こういった優先順位で迎え入れておりますということを明示していただけたらと思いました。

以上です。

【分科会長】 それでは、お願いします。

【産業港湾課長】 先ほどの観光立国推進基本計画におきましても、クルーズの経済効果を最大化させるために、上質な寄港地観光造成を進めていこうとしております。特に今後の狙いとしましては、プレミアムやラグジュアリークラスのクルーズ船による日本発着クルーズの誘致を積極的に進めていきたいとも考えており、そういったメッセージをしっかりと伝えられるような取組もし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。

【委員】 先に質問された内容とちょっと絡みますけど、これは皆さんも多分御存じだと思いますけど、このコロナを挟んでクルーズに対するいわゆる有力観光地の見方が変わったという報道が多くされているのは御存じですよ。私、先ほど気になったのですが、ヨーロッパとかカリブとかで船がどんどん戻ってきているとおっしゃっていましたが、一方で、例えばヨーロッパだったらバルセロナとか、あるいはヴェネチアとかジェノバとか、もともとすごくそういうのが来ていたところが、一斉にちょっと考え直したいというのを出していますよね。寄港の回数制限みたいな形も出ていたと思うのですが、それはカリブに至っても同じような形でなっていると。要は、オーバーツーリズムというのに、物すごく今、反省されているという状態なんですね。

ですから、港湾局サイドで船を呼んでくるというのはもちろん大事なことではあるのですが、これはやはりちょっと冷静になったほうがいいんじゃないかと。先ほど過剰投資の話

もありましたけれども、クルーズってもうばれていますが、相当上のグレードの船が来ない限り地元には金が落ちないということが言われていますよね。これはいろいろところで報道されていますし、だからそこをちょっと冷静に見ないと、これは数ばかり出ているので、本当にそうですかということをおっしゃっているんですよね。

例えば私は熊本の八代に行きましたけれども、あそこでもあれだけ頑張ってやっているのだから、それなりにやはり見合ったものを作ってもらわないといけない。先ほどの御指摘のとおりなのですが、とにかく数ばかりやらないほうがいいんじゃないですかねということをおっしゃりたいです。

以上です。

【産業港湾課長】 御指摘ありがとうございます。委員御指摘のとおり、世界的にもオーバーツーリズムというのは非常に問題になっておまして、クルーズ船の寄港による渋滞や近隣環境への影響などにより、寄港を制限するといった対策が世界的にも行われるというのは承知しております。

日本では、現段階では近隣環境への影響等を理由にクルーズの寄港を断るところまでの動きはございませんが、今後、持続的なクルーズ振興というのは非常に重要なことでございますので、クルーズ船社と寄港地で十分対話を行い、持続可能なクルーズ船の受入れに向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

先ほども観光立国推進基本計画の話をおっしゃいましたが、やはり上質な寄港地観光造成といった方向が一つの流れかなと思っております。数だけではなく、そういった質、それからこういった形で地域に経済効果をもたらすかといったこともしっかり考えて取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

その他、それではオンラインの委員、お願いします。

【委員】 御説明等ありがとうございました。

先ほど御説明にもありましたが、ラグジュアリー船ですか、あとはエクスペディションなんかの船が増えているというような状況もあるということでした。私も先日、大型外国船に乗船してきましたが、船社さんの自主クルーズでございましたが、そこでは外国の方が、ちょっと肌感覚で申し訳ないのですが、3割、4割ぐらいはもう外国の方だったなということで、これまでの日本発着クルーズ、日本人の方が多かったものから、少しずつやはり変わり始めているなというところで、またそういった船の違いなんかも先ほど御説明いただい

たように、日本のクルーズも変わっているというようなことも実感をしていたところです。

一方で、自治体なんかに聞くと、いまだにまだ港湾使用料ですとか着岸に関する費用を取っていないというような声も聞かれました。これもこの10年ぐらいずっとそういう形で、またコロナ禍で落ち込みがあって再開というところで、まだ取れないみたいな感じも少しあるのかなとも思いましたが、ただ、これだけの投資もしているということですし、そこはしっかりときちんと取っていかないと、今後成り立っていかないとということもあろうかと思えます。

今、オーバーツーリズム等の問題も各委員から指摘もされましたが、やはりそこできちんと取って、そういった問題をその費用も使いながら解消していくという方法もあるのではないかと考えております。ですので、やはり各港は少し意識を変えてもらうということもまたステップとして進む段階なのかなというふうに感じたところでございますので、また国交省さんからも、そういったところは少し、何かこう、自治体さんのほうに調査をしていただくとか、実態はどうなっているのかというところで、次のステップに進むために各自治体がどういうふうにしていくのかということも考えていかないといけないのかなというふうに考えております。

私からは以上でございます。

【分科会長】 そのほかありますか。よろしいですか。

クルーズだけじゃなしに、これはやはりこのコロナが終わってから、観光全般の傾向が変わってきている可能性も大いにあります。さらに、バーチャル観光とか、何か新しいのも出てきています。やはり、観光庁を中心にいろいろ戦略委員会、全体的な戦略を詰めていただく。そんな感じで、やはりクルーズのあるべき姿というが、その辺の議論をしっかりと幅広くしていかないといかん問題ではないかと、そういうふうに思っていますけれども、引き続きよろしく御検討のほどをお願いいたします。

それでは、次の議題に移ります。カーボンニュートラルポートの形成について、事務局から御説明をお願いします。

【産業港湾課長】 それでは、カーボンニュートラルポートの形成について、御報告をいたします。資料3でございます。カーボンニュートラルにつきましては、昨年11月の港湾分科会にて報告をさせていただいておりますけれども、それ以降の動きを中心に報告をしたいと思えます。

1 ページ目をお開きください。CNPの形成を推進するために、令和4年に港湾法の改正

を行いまして、港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成し、同計画に基づいて各関係者がそれぞれの取組を進める体制というものが構築をされました。

また、同計画の作成をするプロセスを取りまとめたマニュアルといったものも作成をしております、協議会へも国交省の職員が参加をするほか、計画作成に係る経費を補助するなど、港湾管理者による計画作成というものを今、支援しているというところでございます。

2 ページ目をお開きいただきますと、その計画作成のマニュアルでございますが、ちょっと中身は細かいですけれども、左にありますような基本的な方針、計画の目標、これは短期・中期・長期と段階的に目標を設定しております。港湾脱炭素化促進事業、これはかなり具体的な、誰がいつやるかといったことまでしっかり書いてもらうようなイメージでございます。それから、計画の達成状況の評価に関する事項、計画期間等を記載するといったことにしております。

3 ページ目をお開きください。CNPの形成の進め方の流れを示しておりますが、昨年12月に改正港湾法が施行されまして、各港湾において順次法定協議会の設置が進められております。また、本年3月の基本方針の変更を踏まえまして、法定計画の作成作業も今進められております。さらに後ほど説明いたしますけれども、日米豪印の枠組みなどで、グリーン海運回廊（グリーン SHIPPING コリドー）の発展に向けた協議も行われております。加えまして、本年3月には制度を取りまとめたコンテナターミナルを対象としたCNP認証制度、こういったものの試行も今年度から進めてまいりたいと考えております。

4 ページ目をお開きください。各港における協議会等の設置状況であります。本年の5月31日時点で、全国65港において協議会が設置されておまして、そのうち赤で書いてあるものが法定協議会として立ち上がっているものでございます。21港でございます。

5 ページ目をお開きください。コンテナターミナルを対象としたCNP認証制度について御説明をいたします。昨今、消費者の環境意識の高まりを受けまして、港湾・海運を含むサプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主などが増えております。このため、コンテナターミナルの脱炭素化の取組を促進するために、その取組を客観的に評価する認証制度というものを創設するものであります。これは国内にとどまらず、海外港湾との連携等によりまして、取組の標準化を目指してまいりたいと思っております。

具体的には右のグラフにありますけれども、荷役機械等、排出シェアの大きな部分に係る脱炭素化の取組を評価いたしまして、多段階で認証するといったことを考えております。右

下にスケジュールを書いておりますが、本年度に制度案の試行を行いまして、来年度以降に運用を開始したいと考えております。

6 ページ目をお開きいただきますと、CNPの海外展開でございます。まず、日米間では2021年の日米首脳会談以降、ワークショップの開催等で両国の協力を進めてきております。本年3月には国交省とカリフォルニア州の間で覚書に署名し、グリーン海運回廊の発展に向けて議論を深めていくことを確認しております。また、日米豪印（QUAD）では海運タスクフォースが立ち上げられまして、2025年から2030年までのグリーン海運回廊の設立を目指して議論を進めているところであります。

さらに、先週、三重県で開催されましたG7交通大臣会合におきましても、2020年代半ばまでに少なくとも14のグリーン海運回廊の設立を支援すること、さらに、ゼロ及びニアゼロエミッション燃料のバンカリングやゼロ及びニアゼロエミッション荷役機械等の共通かつ具体的な取組が、グリーン海運回廊の設立に貢献すると認識し、港湾の脱炭素化に向けて協働する際に港湾や他の関係者の取組を支持するといったことが合意をされているところでございます。

7 ページ目をお開きください。政府全体の動きになりますけれども、本年6月6日に改定をされました水素基本戦略について御紹介をいたします。まず、水素導入目標というのは、従前は2030年が300万トン、2050年2,000万トンとっておりましたが、今回は2040年1,200万トンという中間的な目標が設定をされております。また、需給一体の国内市場の創出ということで、供給面では効率的な供給インフラの整備支援、需要面では港湾等における「塊」の需要という表現をしておりますけれども、それへの重点的な支援についての記載というものもされているところでございます。

8 ページを御覧ください。水素戦略の中で、港湾関係を抜粋したものでありますけれども、上の段ではサプライチェーン構築のために、全国的な観点から拠点の最適配置が必要であること。さらに、今後10年間で大規模拠点を3か所程度、中規模拠点を5か所程度整備すること。港湾臨海部では水素の大規模な需要創出のポテンシャルを有することから、既存設備等を有効に活用しつつ、効率的に水素の拠点を整備することも可能であること。CNPと連携して切れ目のない支援を実現することが記載されております。

また、下の段では、先ほどの「塊」の需要を生み出していくことが必須として、港湾がその一つとして想定をされています。さらに、燃料電池技術の導入においても、港湾の荷役機械が期待されておるところであります。最後に、CNPについても記載がされているという

ことでございます。

以上、駆け足ではございますが、最近のCNPをめぐる動向について説明をさせていただきました。

【分科会長】 それでは、ただいまの内容につきまして、御質問、御意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、お願いします。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。

4 ページ目の日本地図について、日本の港湾制度からしてやむを得ないところはあるのですが、港湾管理者それぞれが協議会をつくって議論するというところでたくさんあるのはいいようにも見える一方で、近隣の港湾同士で協力するとか、国全体としてのゴールを効果的に達成するためにどのように全国の港湾をうまくマネジメントするべきなのかについて考えるべきだろうと思います。

先ほどの御説明だと、水素に関しては戦略的にハブとなる港を指定するようですが、もう少しそれを広げて脱炭素化全体として港湾をどのようにうまく取りまとめていくのかとか、場合によっては地域でうまくまとめながら効果的に目標を達成するにはどうしたらいいのかという点について、もし方針などがあるようでしたら、教えていただけないでしょうか。

【分科会長】 お願いします。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。このCNPの取組については、大きく2つの流れがあると思っております。1つが水素とかアンモニアとか、そういったエネルギーの拠点として、それを様々な立地企業にも広げていくというような流れと、もう一つはサプライチェーンとしての港湾、ターミナルの脱炭素化という流れがありまして、後者のほうはある意味個々でやっていけばいいと思っております。前者のほうについては、やはり先生がおっしゃるように近隣の港と連携をしながら進めていくということが非常に重要だと思っております。先ほど説明しました水素基本戦略の中でもそうしたコンセプトが書かれています。

この水素というのは、当然アンモニアとかいろいろなものも概念としては含まれておりますので、こういった大きな流れの中で関係省庁とも連携しながら進めていくという流れはできております。ただ、まだこれからしっかり議論していかないといけない部分はございますので、引き続き御指導いただきながら、検討を進めていきたいと思っております。

【分科会長】 よろしいですか。

【理事】 資料の5ページのCNP認証についてです。非常に大事な取組だと思います。その中で、今後のスケジュールの中で制度案の試行に関し、今年度、国内・海外の港湾で試行、令和6年度、国際展開を含む運用と書かれております。令和5年度、特に海外の港での試行については、今後、日本でのCNP認証を進めていく上で、海外でもそれが評価されるというのは大事なポイントかなと思います。この海外での試行について、具体的にどのようなことを考えていらっしゃるのか教えていただけたらと思います。

【分科会長】 お願いします。

【産業港湾課長】 具体的にはこれからではありますけれども、先ほどグリーン海運回廊というお話をいたしました。今、日米等でいろいろな検討が進んでおりますので、そういったグリーン海運回廊の対象となるような港も、連携して取り組む候補になり得るのではないかと考えております。ただ、具体的にどの港というのは、今後、協議になりますし、相手方のある話でございますので、今後、調整をしていきたいと思っております。

【理事】 ありがとうございます。1点、補足させていただきます。JICAの港湾アルムナイの中でこの取組を提案することも考えられます。ASEANやインド太平洋地域の港湾との協力連携の取組がありますので、そうした場も活用して試行を行うことも考えられると思われました。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まず、ASEANとか、そういった地域は我々も非常に大事な連携する地域だと認識をしておりますので、考え方としては同じかと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは。

【委員】 ありがとうございます。私からは1点質問させていただきたいと思えます。

まず、2ページの川崎重工業の水素受入基地の整備ですが、私も4月に視察をさせていただき、積極的に取り組んでいるということに感嘆した次第です。

そこで、8ページにありますが、今後10年間で、産業における大規模需要が存在する大都市圏を中心に大規模拠点を3か所程度。産業特性を生かした相当規模の需要集積が見込まれる地域ごとに、中規模拠点を5か所程度整備するとあり、大変期待するところです。欧州においては、ロッテルダム港が既に水素のハブ港として動き出している状況ですが、今後10年間で、水素のサプライチェーンの拠点を港でつくっていく計画は、今年度から議論を始めるという認識でいいのでしょうか。いつ頃から議論を始めるのか、その点についてお伺いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【産業港湾課長】 この水素の拠点につきましては、主となりますのは経済産業省の資源エネルギー庁になりますので、そちらが今後、この取組をメインでは進めていくことになり
ます。

一方で、その対象となるところが港になる場合も多いと思いますので、そういった場合
においては、私ども国土交通省のほうもしっかり経産省と連携して検討を進めていくとい
うことになります。今の段階ではスケジュール、いつから進めるとかはちょっとまだ申し上げ
にくい状況でございますので、またそういう動きがありましたら、御報告等させていただけ
ればと思っております。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【分科会長】 じゃあ、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

宿願のカーボンニュートラルポートの作成マニュアルを基にした、各地での活発な活動が
進んでいるということは非常に喜ばしいことと感じております。この計画の推進の過程に
おきまして、局長様から面の展開をするのだという、我が国としてのある意味で世界に類
のない、港湾の港だけの部分のカーボンニュートラルではなくて、そこに立地する周辺産業も
含めた面展開でいくのだという御指摘がございました。

そこでいきますと、このCNPの作成マニュアルの中で、港湾脱炭素化推進協議会の構成
員の中で「等」となっているのですが、港湾利用者とはなっておりますけれども、物流事業
者がメインに書いてあるのですけれども、周辺の産業の位置づけというのをもう少し明確
にアナウンスしていただければというのがありますし、それから、その全体の面の展開とい
うのは、我が国全体としての展開がどのようになっていくのかということにおいては、港湾
局さんの各地の港湾管理者のアクティビティの取りまとめと、先ほど御指摘があった種々
の港湾の機能の効率的な調整指導といいますか、そういうことを一番最初に審議のありま
した特定港湾の施設整備計画なども含めた形で総合戦略として進めていただければと思
いますので、そういったトータルピクチャーを、ある一定のタイミングで対外的にもアナウ
ンスしていただければと思います。

以上です。

【分科会長】 それでは局長、お願いします。

【港湾局長】 まずこのカーボンニュートラルポートの取組というのは、見方として2つ
あるんですけども、ターミナルの脱炭素ということと、場としての港として立地している

産業の面的な取組をしっかりと進めていくという、この2つの側面があると思っています。1つ目の側面については各港共通ですね。共通課題。そして、2つ目の点については、産業立地は港によって様々ですから、百者百様というか、その港ごとの解があるだろうと思っています。

この後者の取組については、当然物流事業者だけではなくて、産業を担っている鉄鋼であったり電力であったり、様々なプレーヤーに入ってもらわなければいけないということで、まさに先生御指摘のとおり、物流業者だけではない、「等」というか、実は関係者というのはもう全部包含しているとは思っているのですけれども、そういった方々に入っていくのが極めて重要だと思っています。

そういう意味では、今立ち上がっている協議会においても、そういう方々にもしっかりと入ってもらうように、我々も一緒に考えながら進めているというのが実情であり、実際にはそういう形で進めているということでもあります。

それから、経産省とは、先ほど拠点の話がありましたけれども、これはいつ何がどうこうとは言えないですが、しっかりと連携しながらやっています。お互いに情報を密に共有しながら、どこでどういう産業が、どういう企業が、どういう展開をするのか。G I基金を使った取組であったり、今後出てくるであろうG X経済移行債がどういうふうに使われる、これからなんですけれども、そういうところも踏まえながら、しっかりと実効性のある取組をしようということで、結構トップレベルの話をさせていただいているような状況なので、そういう意味ではこれから徐々に年末に向けて、いろいろな姿が見えてくるのではないかと考えておりますし、見せていかないとまずいなと思っています。

私は実は5月の連休に、アメリカへ行ってきまして、サンフランシスコ、オークランド、ロサンゼルス、ロングビーチ、そしてマイアミまで行ってきて、脱炭素の状況をずっと見てきました。カリフォルニアにおいては、カリフォルニア州知事の強力なイニシアティブで、2030年や2035年などの期限を決めて脱炭素化に取り組んでいました。例えば、2030年にはロサンゼルス港の港湾ターミナルの脱炭素化を実現する。2035年には港湾ターミナルに出入りする車両、トラックの脱炭素化を実現する。実現できない場合は、そのトラックからペナルティを取るといったようなことをもう明言してやっているのである。

そういう意味では、我々は、そういうところとパートナーシップを組んで進めていくということになりますので、さっきのCNP認証の話もアメリカでしてきましたが、かなり彼らも関心が高いということでもありますので、具体的にこれから仕込んでいきたいなと思って

います。今年の秋にはAPECがサンフランシスコでありますので、そういうタイミングをとらえながら、国際連携をさらに深めていきたいと考えています。

とにかくまだまだ動き始めたばかりの話ですし、例えば水素をとっても、液化水素なのか、アンモニアなのか、MCHなのかとか、いろいろな解があり得る。恐らく先ほどのコングロマリットになっていくと思うのですけれども、日本全体でそういう取組がどんどん進んでいく中で、ある意味考えながら走りながら取り組んでいくということになりますので、皆様方の御知恵も拝借しながら、実効性のある取組を進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議題に移りたいと思えます。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、説明をお願いいたします。

【海洋利用開発室長】 それでは、洋上風力発電導入促進に向けた最近の状況について御報告をさせていただきます。

次のページをお願いします。前回分科会で御報告した以降の主な動きについて記載をしております。大きくは港湾の新潟港の指定に関する動きと、案件形成、北海道の海域、有望な区域5区域を追加したということに関連する動き。そして、5月末に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ているという話でございます。以降の資料で、またそれぞれ説明をさせていただきます。

次をお願いします。まず、基地港湾の指定に関係してですけれども、基地港湾は国土交通大臣が洋上風力発電設備の設置及び維持管理の拠点として利用される埠頭を有する港湾を指定いたしまして、当該埠頭を発電事業者に長期間貸し付ける制度でございますけれども、この上の枠組みに書いてありますが、案件の形成状況、また指定済みの基地港湾を最大限活用するといったことを踏まえて、この左下の囲みに記載されている指定に係る基準への適合を確認した上で指定をするという制度でございます。新潟港について、このたび指定の判断をさせていただいたということでございます。

次、お願いいたします。こちらは新潟港の該当箇所でございます。新潟港は村上市・胎内市沖の促進区域と一体となって利用する港湾として公募占用指針に記載いたしまして、昨年末より公募を開始しておりましたけれども、その後新潟港のこの当該埠頭の新規事業化を経まして、先ほど御説明した基地港湾の指定基準への適合性について、洋上風力促進小委員会での審議を経まして、4月28日に基地港湾に指定を致しております。今年度より新潟

港、この東港区南埠頭地区において、洋上風力発電設備の設置に必要な地耐力を有する埠頭への地盤改良、地盤への強化と前面の泊地の浚渫などの事業を令和5年度から令和8年度、4か年かけて実施をするということになってございます。

次、お願いいたします。次は案件形成の状況について、北海道のお話になりますけれども、北海道の動きの前に、今お示ししているのが再エネ海域利用法に基づく区域の指定、公募の流れになります。後ほど御紹介する北海道5区域、有望な区域に整理されているということでございますけれども、有望な区域については協議会の設置、地元の利害関係者による協議会の設置について、利害関係者の同意がまず得られているかということ。そして、この右下の枠囲いにも書いてありますけれども、系統の確保ですとか風況などの自然条件等、こういった促進区域の指定基準に適しているといったことが条件になってございます。

次のページをお願いいたします。真ん中の図に北海道の5区域をお示ししておりますけど、ちょっと図が白黒反転しますが、この5区域に関しては、系統確保の条件を満たしていなかったということと、協議会の設置に関して地元の利害関係者の同意が得られていなかったということで、先ほどちょっとお示しをした区域の指定の流れの中で、一定の準備段階の案件ということで整理されておりました。

その後、系統確保につきましては、個々の事業者が系統確保するといったことを前提としていた従来のスキームではなくて、資源エネルギー庁が自らの事業者に代わって出力規模、また系統接続の蓋然性を調査しまして、一般送配電事業者と調整の上に系統確保が見込まれるということになったということでございます。そしてさらに、協議会の設置につきまして利害関係者の同意が得られたということで、このたび5月にこの5海域を有望な区域として整理をしているということでございます。

北海道でのこの国、資源エネルギー庁による系統確保の取組を踏まえまして、下のほうにも書いてありますけれども、今後は都道府県と事業者からの系統に係る情報提供を踏まえまして、事業者の保有する系統を活用しない場合には、国が公募対象となる発電出力規模の範囲を設定し、接続検討申込の条件を整理することで、複数の事業者による重複した設備形成を防ぎ、系統接続の合理化を図るということとしまして、この方針について、経産省と国交省の審議会の合同会議で御審議をいただきまして、承認をいただいております。

系統確保についての取組については、以上でございます。

最後に、洋上風力の導入促進に向けた港湾の利活用に向けて検討会を設置しまして、検討を始めているということでの御報告でございます。これまで洋上風力発電導入に関して、発

電設備の設置組立てを行う基地港湾の埠頭を中心に、規模ですとか配置などの検討を進めていたところでございますが、その後の案件形成の具体化、そしてまたそれに伴いまして、国内でも工場の進出ですとか、あとは作業船などの各種船舶建造といったサプライチェーンの形成も進展してございます。

設置組立ての際に利用する基地港湾の埠頭に限らず、国内への洋上風力産業の立地、また、サプライチェーン形成を促すといった観点から、港湾を利活用するために必要となる港湾の機能を整理するということを検討項目といたしまして、この基地港湾あり方検討会を解消いたしまして、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設置いたしまして、検討することにしてございます。

洋上風力に関する動きということで、大きく3点程度、御報告をさせていただきました。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの内容に関しまして、御意見、御質問、いかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。

洋上風力発電については、再生可能エネルギーという観点から見ても非常に重要な政策だとは思っております。今回御説明いただいた内容に、利害関係者の同意があるということが、協議会の設置の後、有望な区域として指定されるという一つの要件にされていると思うんですが、関係漁業者団体等の利害関係者と様々な調整をされているのかなというふうに思いますが、洋上風力発電ではありませんけど、陸上に設置される風力発電については、近時、環境問題、再生可能エネルギーの問題である一方で景観を破壊するとか、そういった環境保護という観点から逆に問題であるというような指摘もあり、例えば今回御説明いただいた北海道のケースですけれども、北海道の小樽で最近風力発電の開発を中止するというような報道も出たかと思えます。地元の方々の同意が得られなかったというようなお話も少し報道等でされておりましたが、洋上風力発電についても、景観という点では一つ大きな問題にはなり得るところではあるのかなというふうには思います。この利害関係者というのが、漁業関係者団体さんが多分最も重要なステークホルダーになるかと思うのですが、その他地域住民の方とかとの調整というのは実際に行われるのかどうかというのがもしお分かりになれば、教えていただければと思います。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。景観に関しても、確かに洋上風力発電、

比較的近いところで洋上でも設置される可能性がありまして、そういった話が話題になる
ときがございます。

利害関係者は、法定協議会の中に今お話があったように漁業関係者も当然入っておりま
すけれども、地元の自治体の代表ということで首長さんも入っております。当然、環境、景
観の行政だとかも所掌している地元の首長さんも入っておりますし、あとは都道府県も知
事も入っておりますので、そういった様々な声を代表している方々のお声も聞きながら、
協議会としての意見を取りまとめしているということになっております。また、議論につい
てももう全て公開をして議論を進めておりますので、そういった方々の御意見もいただき
ながら、また案件形成を進めているという状況でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。そのほかいかがですか。

【委員】 御説明ありがとうございました。

ノンファーム型接続を前提としてセントラル方式に行こうという全体の流れがある中で、
系統の接続スキームが変わることで港湾にどういう影響があるのでしょうか。接続の方針
が変わることによって、港湾の対応が何か変わり得るのでしょうか。教えていただけるとあり
がたいです。

【海洋利用開発室長】 系統の接続のスキームが変わったことによって、何か港湾に影響
があるかということでは、今のところは影響はないというふうに考えてございます。いずれ
にしましても、系統また港湾、様々な要因がそろって初めて案件が動くということになりま
すので、港湾がないことによって案件が進まないということがないように、港湾側でも準備
をしてまいりたいと思っております。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 はい。それでは、よろしく。

【委員】 2つです。1つは、報道もされている話だと思うのですが、今回の事案には出
てきませんでしたけれど、確か五島のところで設置でトラブっているはずなんです、そう
いったやつは結構気になる話というか、これをやるときに、また何か同じようなことが起こ
らへんかなというのがあったりするもので、もしその状況、恐らく把握されているはずですけ
ど、簡単に説明していただければと思うのと、もう一つ、これは洋上風力と言ってはいるも
のの、結局は、オフショアで再エネを港湾局絡みで頑張るんだったらどれがあるかね
という案件で、恐らくこいつは出てきていると私は理解しているんですね。同じ理屈で考え

ると、これ、物すごくフォーカス当たってすごいどかんと出てますが、同じようにオフショアでやるんだったら、潮流発電も近所でやっていますけどというのがあって、そっちは全然フォーカスしないのはちょっと不思議だなと思ったのですが、その辺もし御意見あったら教えてください。

以上です。

【海洋利用開発室長】 すみません。まず最初に五島の浮体の関係でございますけれども、こちらに関しては、浮体の基礎に関して不具合が生じているという話は伺っております。現在事業者におきまして原因究明中だという状況でございますが、ただ、プロジェクト自体に問題があって止まるといった話ではないという状況でございます。まだちょっとこういった状況の情報しか、今は聞いてございません。

あと、潮流発電に関してですけれども、こちらについては、技術的には潮流発電というのは存在しているのは承知しておりますけれども、これを大規模に導入していくという話に関して、日本の近海で行われるという話に関して、ちょっとまだ我々としてもキャッチできていない状況でございますので、こういった動きについても、資源エネルギー庁とも連携しながら的確に捉えて、案件がもし動きがあるのであれば、しっかりと対応してまいりたいと思っております。

以上です。

【委員】 30秒だけいいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 どうも。ちなみに、先ほど申し上げたのは、口之島というところでNEDOのプロジェクトが2017年から既にやっているはずです。それ以外のところの五島でもやっています。

以上です。

【分科会長】 まだまだ維持費とかいろいろ解決すべき問題がいろいろあるだろうと思えますけれども、他はいかがですか。よろしいですか。

それでは次に移りたいと思いますが、報告事項の港湾計画業務改善について、説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。港湾計画業務の改善ということで御説明したいと思います。本件については、昨年の6月と今年の1月の港湾分科会でも御報告させていただいておりますけれども、今年の3月に最終の検討会を行いまして、改善策の取

りまとめを行ってまいりましたので、その結果について御報告していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

それでは、資料1ページを御覧ください。これまでの経緯ですけれども、港湾計画の業務改善については、資料の下段のほうに記載しておりますけれども、昨年6月に港湾管理者の皆様と港湾局で構成される検討会を立ち上げまして、検討を進めてきたというところでございます。

次のページをお願いします。検討の経緯についてですけれども、第1回検討会を開催しまして、その後、港湾管理者の皆様を対象としましてアンケート、それからヒアリング、そういった形で様々な課題等情報をいただきまして、それらを踏まえた上で今年の3月の第3回検討会で取りまとめを行ったという形で進めてきたというところでございます。

次のページ、よろしく申し上げます。改善策として、本検討会で最終的に取りまとめを行ったものでございます。表の左側に検討項目を整理してございます。中央部分に先行して取り組む事項として、昨年度中に行った取組の内容を検討項目ごとに記載してございます。また、一番右の列ですけれども、中長期的に継続して取り組む事項ということで、今年度以降に取り組む予定の内容について整理をしたというものでございます。次のページ以降で、先行して取り組むとした事項について説明をさせていただきたいと思っております。

資料4ページを御覧ください。港湾計画策定業務に関する港湾管理者への技術的支援についてということでございますけれども、国のほうから港湾管理者に対して行う技術的支援の内容を明確化していきたいということで、港湾局のほうから各地整等に通達を発出してございまして、その通達を掲載しております。具体的な技術的支援の内容については、資料右側に記載しております。3項目でございます。

1点目は、データや知見等の提供ということございまして、日常業務で扱っている全国的または国際的なデータ等を地方整備局が必要に応じて港湾管理者に提供していくといった内容でございます。

2点目は、調査等の結果の提供ということございまして、地方整備局等が直轄事業に関する調査等を実施している場合に、その結果を必要に応じて港湾管理者に情報提供するという内容でございます。

一番下、3点目ですけれども、その他としておりますけれども、これは従来どおり、港湾管理者の皆様に対して、港湾計画策定に係る技術的な助言を引き続いて実施していくという内容でございます。

続きまして、資料5ページを御覧ください。港湾計画改訂業務の作業全体を見える化していきたいということで、本検討会において標準工程を作成させていただきました。この標準工程は、今回の検討会に参加していただいた10の港湾管理者の皆様からそれぞれ情報をいただきまして、それらの情報を集約して作成したというものでございます。したがって、この工程を必ず守らなければいけないといった位置づけのものではございませんけれども、各港湾管理者の皆様が今後、改訂作業を行っていく場合の進め方の参考として活用していただきたいという形で取りまとめてお示したというものでございます。

続きまして、資料の6ページを御覧ください。情報共有という観点で3点、改善策を実施したということでございます。

1点目ですけれども、他港の港湾計画の変更の事例を閲覧しやすくしたいということで、ウェブ上でリンクページのほうを集約したということでございます。このページの下段に記載しておりますけれども、国土交通省港湾局のページから各地方整備局等のページを経由して、各港湾管理者のページにアクセスしやすくしたということでございまして、このリンクをたどっていくことによって、各港の港湾計画の情報にたどり着きやすくしたというような内容でございます。

2点目ですけれども、港湾管理者の間で相互に連携しやすくしたいということで、各管理者の業務担当者の連絡先の名簿を作成いたしまして、それらを共有したというものでございます。

3点目ですけれども、補助メニューという観点でございますけれども、こちらについては、次のページを御覧ください。7ページでございます。各港湾計画策定に活用できる可能性がある補助メニューについて、既存のものを一覧表の形でまとめまして、この結果について各港湾管理者の方に周知したというものでございます。

続きまして、資料8ページを御覧ください。昨年度につきましては、先ほど申し上げましたとおり、検討会の中で港湾管理者の方と意見交換を行ってきたということでございますけれども、今年度以降も引き続き管理者の方と意見交換を行いながら進めていきたいということでございまして、各地方整備局において、地方整備局港湾管理者等連絡会議といった既存の枠組みがございますので、そちらの中で業務改善に関する検討の内容の説明、それから意見交換を行っているというところでございます。本年度既に4つの整備局、四国、沖縄、東北、中国、これらの整備局では既に実施済みとなっております。今後、また他の整備局についても順次、説明、意見交換を実施していきたいと考えているところでございます。

こういった形で、引き続き改善策一覧表にございましたガイドラインの策定なども掲載しておりますけれども、そういったものを含めまして業務改善の取組を進めまして、港湾管理者が効率的に港湾計画の策定ができる環境の構築を目指していきたいと考えているところでございます。

なお、昨年度の検討会の中で、港湾管理者の方が行う貨物量推計の参考とするために、全国の貨物量の見通しについても示していただけると非常に参考になるといった意見もいただきましたので、この次の報告事項として、全国の外貿コンテナ貨物量推計についてということで、別途御報告させていただきたいと考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 これ、続いて説明していただいたほうが効率よく回るかな。じゃあ、すみませんが、引き続きお願いします。

【港湾システム研究室長】 それでは続きまして、全国の外貿コンテナ貨物量の見通しについて御報告いたします。

まず、1ページを御覧ください。報告の背景でございますけれども、私どものほうにおきましては、定期的に外貿コンテナ貨物量、全国の貨物量であるとか、それがどの港湾を使うかという流動の状況の将来予測を行ってきております。これにつきましては、内部資料として政策の企画立案あるいは港湾計画の審査に活用してきているという状況でございました。タイミングといたしまして、昨年度に新たな枠組みで日本全体の貨物量、外貿コンテナの貨物量の推計を実施したという状況でございます。

また、今御説明がございましたが、港湾計画業務改善検討会において、貨物量推計の議論が出ておまして、具体の中身を左の上のほうにお示ししておりますが、そもそも検討手法における課題で最も多かったのが貨物量推計であるということ。それから、港湾管理者において、具体の意見として、「推計に苦慮している。」であるとか、「全国の貨物量の見通しを示してほしい。」、あるいは、「最新の知見を提供してもらいたい。」、こういう御意見がございましたところから、本日、御報告を申し上げることになった次第でございます。

推計手法でございますけれども、左の下のほうにございますが、SCGEモデル、応用一般均衡モデルという、貿易等の状況が経済にどのように波及していくかというところを反映できるモデルを用いておまして、インプットとしてGDP、人口、関税率等を入力して、将来時点の貿易額を得るというモデルを用いてございます。

右側の上のほうですけれども、将来推計の枠組みでございますが、このSCGEモデル

(G T A Pモデル)の現況再現年が2014年値の現状でございますので、ここから2019年の推計を行いまして、この現況再現精度を港湾貨物量の実績値を確認した上で、その状況を踏まえまして、2035年／40年のモデルの推計を行っております。ただ、そのモデルの推計につきましては、社会構造の変化、例えば脱炭素化であるとか新型コロナウイルスの影響の残りであるとか、こういう部分については含まれていないので、これについてはモデルの外で考慮するという形を取っております。

右の下、コンテナ量への変換でございますけれども、航空・海運に貿易額を分けて、トンに換算してコンテナ化率を掛けて、TEUの量を最終的に推計するという流れになってございます。

2ページを御覧ください。経済社会フレーム、モデルにおいて与える経済社会の設定でございますけれども、ハイとローという2つのケースを設定して、推計値についてもハイ・ローで計算するというようにしてございます。

具体的にはGDPにつきましては日本の内閣府の試算がございまして、これを用いている。さらには、海外についてはIMFの予測を基本として用いております。左側の上のほうが高ケースのGDPの設定でございますけれども、日本については2%程度の伸びを続けるというような設定になってございまして、中国やインドについては非常に高い伸びを続けるというような設定になってございます。

それから、人口・労働力につきましては、日本は国立社会保障人口問題研究所、海外については国連の推計を使用して、これもハイ・ローで設定しておりますが、左下のほうにローケースの伸び率をお示ししております。

あと、このような推計につきましては、従来は為替の影響というのを考慮してまいりました。円高・円安に振れた場合に輸出・輸入のボリュームが変化するだろうということを随分言われていて、推計において考慮してきたものでございますが、昨今の円安の状況におきまして、輸出量が増えないということが報告されております。その要因を各分析で見たところ、例えば、「価格弾性値が極めて低い構造にもう変貌している可能性が高い。」であるとか、あるいは、「完成品を輸出していたのが、最近は部材や素材の輸出にシフトしているところから、値下げしても販売数量を増やすことは相対的に行いにくい。」こういう御指摘が随分見られる状況になっておりまして、今回は為替については考慮しないこととしてございます。

あと、モデルの外で考慮するというお話をしました脱炭素化について、その考え方の例を

お示ししてございますが、右の下のほう、エネルギー源の転換につきましては、それぞれのエネルギー源のシェアを2019年時点、それから2030年エネルギー需給見通し、これは資源エネルギー庁で発表されているものです。それから、2050年のカーボンニュートラル、この状況を基にハイ・ローというケースを御覧のと通りの形で設定をして、2035年/40年のシェアを基に貨物量算定をするという考え方を取っております。

また、自動車のEV化というのが大きく影響を与えるだろうと考えておりました、FCV（従来車）が減ってEVが増えていくという中で、自動車部品あるいは産業機械のボリュームが減る代わりに、電気機械が増えていくというような算定も行ってございます。

3ページを御覧ください。推計結果でございますけれども、外貿港湾貨物量につきましては、2021年11.4億トン、2008年13.0億トンに対して、ローケースだと2040年でも同じくらいまでしか到達しないというような状況になっております。外貿コンテナ貨物量については、左のほうにお示ししておりますが、2019年1,880万TEUという実績に対して、2035年は2,250万から2,620万TEU、2040年が2,370万から3,010万TEUというような幅を持った推計になってございます。

今後の作業でございますけれども、この日本の全国のコンテナ量が、どの港湾を使うのかという推計をしております。右の上のほうにそのモデルの概念図を示しておりますが、日本の207の生活圏からどの国内港を使うのか、その国内港から海外の目的港には直行なのか、海外のトランシップ港湾を経由するのかという将来の流動状況を、モデルを用いて算定していくという予定になってございまして、そのモデルの開発状況でございますが、右の一番下のほうに、海外の相手地域というのが2018年のコンテナ流動調査の結果でございますけれども、欧州、北米、北東アジア、東南アジアの地域について流動モデルを開発しております、9割程度の流動について、港湾や経路の推計ができるような状況になっていきます。

報告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す。2つの報告を併せてしていただきましたけれども、どちらの報告の内容でも結構ですけれども、御意見いただければありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 2番目の、今、出てる外貿コンテナのやつですね。2つだからいつももめるといふか、出ている話題というのは、要はいわゆるオリジン・デスティネーションのOD貨物

量ですよね。OD貨物量をより精密に出しましょうということが1つ。もう一つは、経路交通量が分かれば、結局、各ノード、つまり港の要求されているスペックが分かるということなのですが、これ、前者と後者で相当荒さが違うはずなんですよ。

僕の知る限りですけれど、後者はやり方によっては外れまくるというやつですよ。そこはどれぐらいのリスクを想定しているのか。言い換えると、前者は真面目にやれば相当近いところに行くだろうという話なんです。ODは多分、かなり国総研さんのほうで詰めてやってると思うんですよ。でも、後者の経路交通量は、これは当たるも八卦の世界を含んでいるので、どうなんだろうということをおもうのですけれど、その辺りどうでしょう。

【港湾システム研究室長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます、経路交通量につきましては多面体というか、あっちを押さえるとこっちが変わる、あっちを押さえるとこっちが変わるというような状況になっておりまして、私共の観点といたしましては、基本的には大きな港湾、戦略港湾などで、どのくらいの貨物量が、どういう経路で輸送されているかというようなところを一番の目的として見ているというところでございますので、例えば地方の港湾でどのくらいあるかどうかということ、そこはちょっと難しい、目をつぶらなきゃいけない部分もある、そのような考え方で開発をしております。

【委員】 だから、結局、後者のやつをやろうと思うと、もうかなり大まかなことしかやれませんというのを最初に宣言しないと危ないと思うのですよ。細かいところまで、例えば道路ネットワークを細かくやっていますというのは自滅の道が見えているので、もう絶対当たらないものが出てくるので。ということです。

以上です。

【港湾システム研究室長】 ありがとうございます。生産消費地が207生活圏になっており、その207生活圏の市庁舎から貨物が出ているという設定ですので、その時点からして、おっしゃるとおりだと思っています。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、オンラインの委員、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。ちょっと音声途切れたところもあって、聞き漏らしてありましたらすみません。

後者のほうの御説明いただいた中で、3ページの中でコンテナ貨物の輸送港湾経路を推計して、各港湾への配分を行う予定であるという箇所がございました。この場での各港湾への配分を行うということは、これはどのように行われるということですか。その政策的な在り方といいますか、そこをちょっと御説明いただきたくお願いいたします。

【港湾システム研究室長】 御質問ありがとうございます。「配分」という言葉が少し誤解を招いてしまったようで申し訳ございません。これにつきましては、私どもの推計作業として、まず第1段階として、今日お示しした外貿コンテナ貨物量の全国の貨物量推計をするということをしてございまして、これがどの港湾を利用するかということモデル上算定するという意味の「配分」という言葉でございます。申し訳ございません。モデル上で算定をするという意味に御理解いただければと思います。

【委員】 推計等でどういったものがどのような動き方をしているのかとか、その経済状況のことで分析というのはとても有用だと思うんですけど、実際このように我々が港湾を利用していただきたいということが、その船社であるとか、あるいは荷主企業等にどのようにそこが絡めてできるのかということも、ちょっと次のステップもあるかなと思います。ですが、そういった実態の分析は必要なことだと思います。

ただ、これをどう動かすか。先ほど今の道路の話でも出ておりましたけども、どうやって来ますか、どうやって行っているかというところは、よりまた別の視覚からのことが要るかなと思っております。御説明ありがとうございます。

以上です。

【港湾システム研究室長】 ありがとうございます。御指摘もいただきましたとおり、いろいろな荷主さんの状況であるとか、あるいは政策がどういうふうに進むかというところを踏まえて、計算を進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 じゃあ、委員。

【委員】 御説明ありがとうございます。

見通しのデータをどう使うのかを議論すべきという気がしました。一般的に交通需要予測では、予測結果を将来実際に実現する値だとみなして予測が当たるかどうかの議論を始めてしまうのは、将来のことは神様でもないのに分かるはずもないのであまり意味がなく、あくまでも計画を立てるうえでのある種の想定値としてみなすのが一般的な理解だと思います。想定値みたいなものを設定しないと計画が立てられないために、この見通しというのを作っているのだと理解しているのですが、個々の港湾計画とこの見通しとの関係性について改めて整理をしていただけるとありがたいです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今後出てくるであろう港湾別のこのシミュレーション結果と、個々の港湾計画の観点の2つですけれども、まず港湾計画における貨物量推計の性質としては、個別の港のデータ・状況を基に、より地元のそれぞれの港の特性を

反映した推計になっていると思っております、基本的には港湾計画は港湾管理者が全てしていくということになると、まずはそちらの推計値のところを個別の港湾の計画としては見ていくということになるのかなと思っております。

ただ一方で、今回こういった形で全国的なフレームの下に個別の港の値も分析して出てきますので、そちらについては今後個別の港湾計画の中身の審査をする上で、そういったものを参考にしながら照らし合わせて、各港が行っている貨物量推計がどの程度確からしいのかというところをチェックしていく。そういった使い方にしていくという関係性かなと考えております。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 追加でコメントさせてください。個別値を積み上げて全部足し合わせたら、全体では過大な量になるということが起こりがちなので、そういう意味で全国値とどう整合的かチェックする、そういう感じの使い方もするというイメージでよろしいですか。

【港湾計画審査官】 はい。そちらについても、それでできた値と個別に積み上げた値がどうなっているかというところはしっかり見ながら、全国的な観点で、いわゆるオーバーランニングになっていないかということも含めてしっかり見ながら進めていきたいと思っております。

【委員】 なるほど。分かりました。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

港湾計画業務改正についての資料のほうで、4ページ目の技術的支援のあり方で、「①データや知見等の港湾管理者への提供の方法」において、「全国的または国際的なデータや最新の知見等を必要に応じて地方整備局等が港湾管理者に提供する」と書かれていますが、これはどのように提供されるのか、具体的に教えていただきたいのと、もし個々の問合せが来た際に、個別にデータを提供されているようであれば、例えば6ページの整理されたホームページのように、公開できるものは積極的に分かりやすく公開していけば、同じような問合せがあったときにこちらを見て下さいと言えます。想定されるデータや知見等の提供の例として船舶の大型化のデータ、社会動向分析や貨物量推計に関する最新の知見等と書いてありますが、こうした公開して問題のないデータは積極的に多くの方がアクセスできるホームページ等で公開されるとよいのではないかと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。公開の方法について、もちろん個別に問合せがあったのものにその都度答えていくというのはもちろんそれはやっていきたいと思っていますし、特に、やはり皆さんの関心の高いような事項については、御指摘いただいたとおり、ホームページに掲載して広く見ていただけるような形も取っていきたいと思いますので、デジタル化、DXの時代でもありますので、そういったものを活用しながら、より多くの方に必要な情報が伝わりやすいように取り組んでいきたいと思っています。

【分科会長】 よろしいですか。はい。

【委員】 すみません。ほとんど同じようなことだと思うのですが、先ほどのこの業務効率改善策のところの話で、もちろんこの貨物量推計、これは一番難しいということだと思うので、最初、この今やられている分析は、内部資料としてこういうのをしているというふうに御説明があったように思うのですが、数字がどうこうというのはいろいろあるかもしれませんが、計算の仕方とか、あるいはそこのでできれば本当は精度といいますか、先ほど委員から御指摘があったように、ODのところはすごく精度が高くて、それ以外のところとか配分のところは低いんだということであるならば、逆にそこも分かるようになっていこうほうがよいかなとも思いました。

その後、技術的なペーパーみたいなものも出していただいたりしておいた上で、このガイドラインというのを作っていく必要がやはりあるのだろうと思います。そういう今のこの方向性、検討された方向性として、このSCGEが使われたりいろいろされるのは、これは的確なやり方をされているなどは思っているのですが、ほかのものについてもどういうふうに今のような技術的に、今は貨物量推計についてはこれだけ進んでいると。ほかのものについてはどうなのかと。例えば、ほとんど技術検討は進んでいて、あとはマニュアルを作るだけということなのか、あるいはやはり一から、今度は逆に議論をして、何か方法を積み上げるという、むしろ他の部分のほうが遅れているのか。その辺りのところを少し教えていただけるとありがたいかなとも思いました。

【港湾計画審査官】 まず、推計の部分について、手法も含めて考え方等も情報提供すると参考になるというお話だったと思いますけれども、まさに御指摘のとおりだと思っておりまして、先ほど部会長からも御説明ありましたけれども、今後、今回の全国推計を行うに当たって、どういった考え方で推計したのか、どういう設定を置いたのかというところについても情報をしっかり出して、各港管理者の方が使えるようにしていきたいと思っています。

その他の部分についても、まだここで挙げているだけでも環境調査、航行安全検討等挙げていますけれども、その他の部分についてもいろいろ考え方を整理できるものがあると思いますので、ニーズを踏まえながらしっかり整理していきたいと思っております。

【委員】 それぞれが多分その検討部会とか、あるいはもちろん研究所もお持ちですから、そのメンバーに入ってくださいとかあると思いますが、大学の研究者とかも協力できる部分もあると思うので、今みたいところでそれぞれ部会をつくっていただいて、できるだけ早めに標準的なものをたくさん作っておくということが、結局効率化にもつながりますし、あるいは逆に透明性にもつながると思うんですね。したがって、特にこの貨物量推計のものと何かのマニュアルというようなものが早くできそうなら、そちらのほうにまず第一歩に作って行って、改善方法をそれから考えていただくようなことがいいのではないかなと思いました。感想です。

【分科会長】 私も一言発言します。この業務改善の道筋というのは物すごく大事なことだと思います。ある意味でこれは計画便覧みたいなものを創ることがと思います。そうすると、現場はこういう手順に沿って港湾計画を策定していく。今までいろいろな形でやられていたけれども、そこに一つの流れというのが精練されてくる。

ただ、それぞれの地域、地域によって、人的資源であるとか環境であるとか環境がいろいろ異なるので、港湾管理者が自ら実施できない部分は外部発注、アウトソーシングされることになり、結局は港湾管理者だけで策定する港湾計画ではなく、地域全体として策定する港湾計画へと脱皮していく。その一つの大きなきっかけになると思います。

いきなり完成版はできないけれども、この計画プロセスの中で、何を検討事項として盛り込んでおくのかということが、極めて重要になってくる。

ただ、そのときに、委員の方々が言われましたけれども、一つ一つの港湾管理者がきちっと動いていただく、これが大前提なんです。港湾管理者でできない分析とか、やっても非効率な分析というのがありますよね。先ほどの貨物量の予測なんてその最たるもので、一つ一つの管理者、一つ一つのコンサルタントがやっていたのでは限界がある。したがって、国全体として一つの大きな方向性というのを取りまとめる必要がある。

すなわち、一つ一つの地域ごとにやるべき分析と、大きく国全体としてやったほうが良い分析とかを交通整理しておく。そのような視点で情報の流れを整理しておくことが、ひいては港湾計画に係るDXの実現につながっていく。この意味で計画便覧の作成が粛々と進められていますが、これは非常に重要なステップだと思います。

もう一つ予測の問題。それぞれの港湾管理者は、今コロナが終わって、一刻も早く元の状況に戻りたいということで、統計はいっぱい取っておられると思うんですけども、そういう意味で、この見通しとか予測の結果というか、例えばコロナ後の回復、あるいはそこから発展が順調にいくのかということが大きな羅針盤になると思います。現在、コロナ期から回復してきているとはいえ、世界はもっと回復しているような気もするので、日本の状況だけ見ていると、誤った指針や方針を与えてしまう可能性があるのも、もうちょっと広げた大所高所からの情報を、港湾計画に必要な情報として盛り込んでいただきたいと思います。

それでは、今までの御意見をまとめて事務局から発言されることがありましたら、よろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 非常に様々な視点から御意見いただいたと思います。プロセスの透明性という部分もございましたし、そういった個々というよりはもう少し大きい視点から進め方を考えていくべきじゃないかというお話まで、非常に大きなお話をいただいたと思います。今後、まずこういった形で粛々とやっている部分もありますけれども、今いただいた御指摘も含めて、今後どのように進めていくべきかということを引き続き検討していきたいと思いますので、引き続きまた御指導いただければと思います。よろしくをお願いします。

【分科会長】 それでは、最後の議題に移りたいと思います。報告事項の港湾の中長期政策「PORT2030」の進捗状況について、説明をお願いします。

【企画室長】 港湾の中長期政策「PORT2030」の進捗状況について、港湾局計画課企画室長より説明をさせていただきたいと思います。お手元に資料7と肩に書かれた資料があるかと思いますが、御準備いただけますでしょうか。

それでは、めくっていただいて3ページを御覧ください。港湾の中長期政策「PORT2030」はというところがございますが、2030年頃の将来を見据えて、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のため、港湾が果たす役割や、今後特に推進すべき施策を中長期的な観点に立ってまとめたというものでございまして、本分科会で御議論いただいた後、平成30年7月に策定させていただいたものでございます。平成30年からということでございまして、本年で約5年が経過したという状況でございます。

そういった中で、個別政策の進捗状況及び現状の課題を確認するとともに、社会情勢の変化なども踏まえながら、施策の進捗状況を確認してまいりたいということでございまして、昨年もこの時期の分科会におきまして、4年分の総括ということをさせていただいたというところがございます。

したがいまして、本日は昨年からのこの進捗状況について、要は変化の部分について中心に御説明をさせていただきたいと思えます。また、個別の施策の状況については、本日も幾つかの議題の中で報告をさせていただいたところでございますが、都度説明をさせていただいているというところでございます。よろしくお願ひいたします。次ページ以降、昨年度からの変化の部分は主に赤書きで書かれているところでございますが、こちらのほうを中心に説明をさせていただきたいと思えます。

こちらのPORT2030は、8つの柱になってございます。それぞれの柱ごとの説明となります。4ページを御覧ください。まず1つ目の柱でございます。グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築ということで、具体的には国際海上コンテナ物流についてというところの施策になります。

こちらはこれまでのとおり、主な取組といたしましては、日頃よりちょっと申し上げている「集貨」、「創貨」、「競争力強化」という3本柱に基づきまして施策を展開しているというところでございます。特に集貨に関しましては、最初のポツの部分でございますが、特に国際フィーダー航路について拡充をしているというところで、特に阪神港の国際フィーダー輸送網が拡張しているというところでございます。特に令和4年、昨年11月には日本海側と神戸港を結ぶフィーダー航路が開設され、さらにそれが秋田港、新潟港にも広がるというふうに輸送網が広がっているというところでございます。

加えて、国際フィーダー航路において最大級となる1,000TEUの内航コンテナ船が、京浜港―苫小牧港間に就航するといったような動きもあるところでございます。また、令和5年1月から神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルの一体利用を開始するなど、利便性を高め、物流を円滑に進めるということに取り組んでいるところでございます。

こういった動きや、あるいは営業なんかコロナ禍における物流などにおいて、我が国の弱点であった北米航路の東側、北米東岸の航路がないという弱点に対して営業活動も重ねながら、ようやく令和5年3月、2年ぶりになる国内唯一となる北米東岸向けの直行輸出航路を開設したというところに至ったところでございます。

また、こういった戦略港湾施策に関しましては、本年2月より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設置いたしまして、今後の政策目標や新たな戦略等を検討しているというところございまして、今週金曜日、23日に次回検討会を行いまして、中間取りまとめということをもとめていければと思っているところでございます。

そういった中では、特に先ほども一部ありましたターミナルの一体運用や、あるいは一番

最後の施策の方向性のところがございますが、東南アジア等からの広域集貨の仕組みについて構築していきたいというところをまとめていければと考えているところでございます。

続いて、柱2でございます。5ページを御覧ください。こちらは持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築ということで、先ほどは外貿を中心でございましたが、こちらは国内ということでございます。一部輸出も触れているところでございますが、大きく2つの項目と御理解いただければと思います。

1つ目が、いわゆる物流の2024年問題、トラックドライバーの労働力不足などが進行する中で、持続可能な国内物流を維持するため、次世代高規格ユニットロードターミナルの構築に向けて取り組むということでございますが、3ポツ目、赤書きで書いてあるところですが、情報通信技術等を用いた内航フェリー、RORO船ターミナルの荷役効率化等の取組を検討するため、次世代高規格ユニットロードターミナル検討会を、今開催しているというところでございます。こちらのほうも昨日3回目の検討会を行いまして、中間取りまとめの案を御議論いただいたというところでございまして、近々、修正等を加えて、中間取りまとめについては公表していきたいと思っております。

また、これまでの主な取組のもう一個の項目で、農産品の輸出です。こちらのほうは政府全体ということで農水省さんが中心にはなりますけれども、農産品の輸出を促進していこうという中で、国土交通省港湾局におきましては「産直港湾制度」という言い方をしながら、農産品の輸出に向けてコールドチェーンを維持するための施設整備の制度をつくってきたところでございます。これについては、これまで清水港、堺泉北港と進めてきましたが、本年、志布志港についても新しく冷凍冷蔵機能のついた小口積替施設の整備に着手したところでございます。

施策の方向性としましては、特に次世代高規格ユニットロードターミナルにつきましては、ちょっとここには書いてございませんが、先日6月2日に政府全体の2024年問題に向けた政策パッケージということを取りまとめてございます。その中にも記載させていただいてございますが、赤のポツで3つ書いてございますが、船舶大型化等の輸出能力強化に対応するため、岸壁等の港湾施設の整備を推進すること。それから、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置場、モーダルシフトを促進するための小口貨物積替え施設、農産品等のコールドチェーン確保のためのリーファープラグ等の整備を推進すること。また、さらなる荷役効率化のための情報通信技術を活用したシャーシの位置管理。これはターミナルの中のシャーシの位置管理、それから入退場管理、ダメージチェックの効率化のためのシステム整備

を推進するということを目指しているところでございます。

続いて、柱3でございます。6ページを御覧ください。こちらは先ほどのクルーズの施策の報告があったというところでございますので簡単に御紹介したいと思いますが、これまでの主な取組としては、まさに国際クルーズが運航を再開したというところがあります。

また、2番目の箱の部分の2つ目のポツにありますように第4次観光立国推進基本計画、いわゆる基本計画ということ政府全体でも策定いたしまして、その中でも訪日クルーズ旅客を250万人まで回復させるなどの目標を掲げているというところでございます。

続いて、7ページを御覧ください。柱4でございます。こちらはブランド価値を生む空間形成ということで、港湾、物流に限らず、やはり港湾という場所を憩いの場として活用するといった側面も、ウォーターフロントという側面があるかと思えます。

その中で、これまでの主な取組ということで3番目のポツ、昨年12月に港湾法の改正を行ったというところで、港湾緑地等において公民連携による賑わい空間を創出する港湾環境整備計画制度を創設したというところでございます。「みなと緑地PPP制度」と呼んでございます。こういった取組を促進するために、あわせて、次のポツのところでございますが、「命を振るう港の地域振興プロジェクト」と題しまして相談窓口を設けるなど、取組を促進させようというところでございます。また、その次のポツに書いてございますが、みなとオアシスにつきましても着々と登録箇所数を増やしてございまして、昨年、新たに3か所加えて157か所の登録になったというところでございます。

今後でございますけれども、昨年つくりましたこの「みなと緑地PPP制度」をしっかり活用していただくということで取り組んでまいりたいと思っております。

続いて8ページでございます。こちらのほうには、柱5、柱6というのをちょっとまとめた形で記載させていただいております。いわゆる港湾のGX（グリーン・トランスフォーメーション）と御理解いただければと思えます。こちらにつきましても、先ほどカーボンニュートラルポートであるとか洋上風力について御説明をさせていただいたかと思えます。そういった部分は若干省略しながら説明をさせていただきたいと思えます。

洋上風力発電につきましては、先ほどもありましたように、基地港湾の指定や検討地域の追加などを行いながら取組を進めているというところでございますし、カーボンニュートラルポートにつきましては、港湾法改正の中で、計画規制であるとか、あるいはCNP認証の制度案を取りまとめるなどの動きをしているというところでございます。

それ以外の取組としまして、ブルーカーボン生態系を活用した取組を全国の港湾に拡大

するというところで、「命を育む港のブルーインフラ拡大プロジェクト」と名づけて推進しているところでございます。このブルーインフラという言葉につきましては、藻場、干潟などに加えて、生物共生型の港湾構造物なんかも新たに加えた概念として打ち出させていたでございまして、これは6月16日に閣議決定しました骨太の方針なんかでも言葉として取り入れていただいているところでございます。そういった動きを加速化するためのブルーカーボン・クレジット制度（Jブルークレジット）につきましても、昨年度は21件を新たに認証したというところでございます。

それから、施策の方向性につきましては、先ほどもCNPのほうから御説明あったかと思えますけれども、グリーン海運回廊ということで、国際的な枠組みの中での取組を進めるとともに、水素基本戦略などを踏まえて、新たな港湾における水素・アンモニア等の受入拠点の戦略的な配置整備について検討を進めているというところでございますし、特に先ほど追加で申しましたブルーインフラに関しましては、令和5年度までに短期集中的にだっと勢いよく進めていきたいと思っているところでございます。

続いて9ページでございます。こちらのほうに柱7ということで掲げてございます。この柱7については、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化とありまして、まずこちらの9ページはスマート化、いわゆるDXのほうを書いております。次のページに強靱化のところを書いているというところでございます。これまでの取組といたしましては、港湾のDXとしては、Cyber Portという取組を進めてきているところでございますが、Cyber Portは3つの分野にまたがって進めてございます。それぞれについて御説明をしたいと思います。

まず、民間事業者間の物流手続、いろいろな書類のやり取りを電子化するという取組である港湾物流分野につきましては、令和3年4月に第一次運用を開始したというところでございますが、赤書きでありますように本年3月から、NACCSとの直接連携ということで、税関のシステムと一体的に活用できるようになるというところになってございまして、利便性向上に取り組んでいるところでございます。本年の4月時点では424社が利用登録をしていただいているというところでございます。

管理分野、これは港湾管理者の行政手続ですね。例えば施設の利用許可とかそういったものを与える仕組みとか、あるいは調査統計業務などを電子化する港湾管理分野につきましては、今年の頭、1月から2月にかけてシステムの実証を4港で実施しているというところで、今後順次拡大していくということを考えているところでございます。

それから、港湾計画から維持管理までのインフラ情報を連携させる港湾インフラ分野で
ございます。いわゆるGISみたいなところに港湾のいろいろな施設の情報を入れるとい
うような仕組みをつくってございますが、これについては令和5年4月に第一次運用を稼
働と。これは全国で10港で稼働しまして、本年度末には重要港湾全体125港で展開でき
ればという中で考えているというところでございます。

これまでの取組の2つ目の大きな項目としては、いわゆるAIターミナルの話を書いて
ございます。こちらのほうは最初のポツですけど、RTGの遠隔操作に対する支援制度を創
設しまして導入促進ということで、現在3港、名古屋港、清水港、横浜港にて稼働中とい
うところでございます。これについては、引き続き対象港湾の拡大を図っていきたいと思っ
ているところです。

また、施策の方向性、最後のところに書いてございますが、今後、港湾物流分野につい
ては、商流・金融分野のプラットフォームとの連携なども図りながら、要はデータ連携の枠と
いうかネットワークを増やしていこうという取組を、今しているところでございます。また、
AIターミナルにつきましては、本年度から新たに生産性向上や労働環境改善に資する技
術開発に関する予算を頂きまして、港湾技術開発制度というものを設けてございます。これ
については、現在公募手続中というところでございます。

続いて、柱7の2つ目になります。こちらは強靱化のところでございます。強靱化の取組
のものとして新たに進捗した部分では、これまでの取組の2つ目のポツですが、ソフト施策
として、港の機能を最大限に活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命
のみなとネットワーク」というものを立ち上げているというところでございます。これにつ
いては、孤立集落なんかは災害のときに発生するような場合に、船を活用した人流、人の運
び、それから物を運ぶという点での船舶からの支援ということで考えてございます。こうい
ったものについて、ちゃんと普段から防災訓練などを実施しながら、いざというときに活用
できるようにという取組を進めているところでございます。

一番下のポツのところに、気候変動による気象災害リスクの増大の明確化や、大規模地震、
津波災害の切迫化等を含めた港湾を取り巻く環境の変化を踏まえて、この分科会のさらに
防災部会のほうで、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化の在り方について御審議いた
だいているというところでございます。これについても、本年夏に答申を踏まえた所要の措置
を実施していきたいと考えているというところでございます。

施策の方向性のもう一つ、これまでの取組であるんですけど、やはり今後、防災情報のデ

デジタル化・高度化ということをさらに推進していかなきゃいけないというところでございますし、また一番最後のところに漂流物の回収に迅速に対応するためということで、我々が持っている業務艇であるとか、海洋環境整備船であるとか、そういった船舶をうまく広域的に活用できるように耐波性能の向上とか、あるいは担務区域外でもお互い行き来できるような、そういう相互乗入れ体制の構築に関する検討などを行ってまいりたいと考えているところでございます。

すみません。最後になります。11ページ、柱8でございます。港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開ということで、港湾の i-Constructionであるとか維持管理であるとか、あるいは海外協力というところの文脈でございます。

これまでの主な取組といたしましては、いわゆる3次元データを活用することを今、政府全体としては標準にしていこうという取組をしているところでございまして、その利用率、活用率を徐々に上げていこうとしているところでございます。令和4年度は205件ということで、令和3年度は151件取り組んできたということで、この割合を増やしているところでございます。

それから、ICTを活用した新たな出来形計測手法、ナロー・マルチビーム測量という海の中を測量するような技術がございしますが、これを用いて出来形管理をどのようにしていこうかということについてモデル工事などをしていくということでございます。

それから、国際協力の話として、主な取組の一番下のポツの赤書きでございます。これまで我が国のいろいろな技術開発とか、あるいは技術基準であるとか、そういったものをつくってきたところでございますが、これを海外のほうに展開していこうということを取り組んでございます。こちらは、具体的にはベトナムなどを対象に、我が国の技術基準の普及に向けて取組を進めているというところでございまして、これまでも技術基準の提供はいろいろな形でしてきましたが、今年度からJICAの技術協力プログラムを使いまして、こちらのほうの支援をより一層強化していこうということを考えているところでございます。

施策の方向性としても最後のポツに書いてございますが、こういった動きを他国でも広げていくという中で、我が国の技術、あるいはそれに基づく製品であるとか、そういったものについても国際展開を図っていけるような取組を進めていければ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、私の説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。非常に盛りだくさんで、とてもここで詳細に議論をする余裕はないんですけれども、情報フォローアップの最新の情報をいただいたと分科会としては受け止めたいと思うんですが、この段階で何か一言、特に言いたいとか、御発言されたいということがあればお願いします。

【委員】 誠に申し訳ありません。御説明ありがとうございます。港湾のスマート化と関連しまして、2点ほど私のほうからコメントをさせていただければと思います。

現在、法務省のほうでも電子船荷証券法制について議論がなされているかと思えますけれども、港湾のCyber Portの取組に関連して、港湾における商流・金流分野のプラットフォームとの連携強化というようなお話が出ておりますが、今後、電子船荷証券記録法制についても、そういったところとの情報共有を図っていただきながら、一体となって議論をしていけたらなと思っております。

2点目でございます。少し前の資料になりますけれども、G7の交通大臣会合の中で、船舶と港湾との間での情報交換プロセスのデジタル化みたいなことが発言されておりましたが、そのスマート化の中では、例えば現在自動運航船に関わってIMOなどで議論がされているかと思えます。現在のところ船舶の安全性とか、そういった側面が非常に強いわけですが、今後、船舶に乗り組む乗組員の数が少なくなる可能性があるとか、あとは極端な例で言えば無人による船舶が入港してくるようなケースがあるとなると、船舶と港湾とのデジタル的な連携というのが今後、重要になってくるのかなというふうに思っておりますので、その点についても情報共有していただければ、今後の議論にもつながるのかなというふうに思います。

時間のない中、大変申し訳ありません。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、大丈夫ですか。いろいろおありだと思いますけれども、お願いします。

【理事】 荷役情報化、スマート化に併せて、港湾労働の関係で、昨年、国交省港湾局には、港湾労働者不足対策アクションプランを策定していただきました。それを受けて、実際に現場で働く人たちに対する労働環境改善に取り組んでいただいております。ぜひ、これまでの主な取組の紹介の中に入れておいていただきたいと思います。

もう一点は海外展開のところで、技術の移転については記載されていますが、海外港湾の港湾運営への参加については記載されていません。港湾運送事業者の中に、実際に海外に出て事業展開しているところがありますし、港湾運営会社にも海外事業に参加していただい

ております。そうした取り組みについて紹介ししていただけたらと思いました。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

それでは、ちょっと超過して申し訳ございません。本日の議事は以上で終了にしたいと思います。事務局に進行をお返しいたしますので、よろしくをお願いします。

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

次回、第90回の港湾分科会は10月頃を予定しております。本日、会場で出席していただいている委員の皆様におかれましては、会議資料、机の上に置いたままにしておいていただければ、後日、郵送させていただきます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。誠にありがとうございました。

— 了 —