

令和6年6月28日（金）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）8階特別会議室（WEB併用）

交通政策審議会第93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93回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和6年6月28日（金）

開会 13時00分 閉会 15時00分

2. 開催場所

国土交通省（中央合同庁舎第3号館）8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
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
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
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
増田 賢宏	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
南 健悟	慶應義塾大学法学部 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 港湾計画について(審議)
 - ・石垣港(改訂)
 - ・横須賀港(改訂)
 - ・船川港(改訂)
- ② 令和6年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について(審議)
- ③ 交通政策審議会港湾分科会防災部会での検討について(報告)
- ④ 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況(報告)

交通政策審議会第93回港湾分科会

令和6年6月28日

【総務課長】 定刻になりました。ただいまより交通政策審議会第93回港湾分科会を開催いたします。

進行役を務めます総務課長でございます。

初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。本日は大変足元の悪い中、お集まりいただきました。どうも本当にありがとうございます。

1月の能登半島地震から半年が経とうとしております。能登半島地震を踏まえた港湾の減災・防災対策の在り方を検討するため、この3月から今月まで約3か月間にわたって防災部会を開いていただきました。先頃、最終の取りまとめを行っていただきましたので、本日はその検討内容につきまして、この場でも御報告を申し上げる予定としております。

また、今月21日には、「骨太の方針2024」が閣議決定されました。この中でいろいろな新しい政策が位置づけられているのですが、港湾の防災拠点化等の災害に強い交通ネットワークの構築、あるいは物流拠点・ネットワークの機能強化、モーダルシフト等による物流の効率化、クルーズの再興と拠点形成、洋上風力をはじめとした再生可能エネルギーの導入拡大など、現在、取り組んでいる港湾分野での課題が記載されております。こういった対応について、しっかりこれからも取り組んでいく必要があるということでございます。

そこで、本日の港湾分科会におきましては、こういった動向への対応も含めまして、個別の港で、石垣港、横須賀港、船川港の港湾計画の改訂、そして、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について御報告することを予定してございます。

さらに、毎年この時期にお願いしております特定港湾施設整備事業基本計画についても御審議いただく予定としてございます。

限られた時間となりますが、委員の皆様におかれましては活発な御議論をお願い申し上げます。冒頭の御挨拶といたします。どうぞよろしくようお願い申し上げます。

【総務課長】 本日、一般社団法人日本港運協会会長の久保委員が御欠席でありますけれども、久保委員に代わって専門的な御意見をいただくために、同協会理事の久米秀俊様に御出席いただいております。

【理事】 よろしくお願いたします。

【総務課長】 また、6月26日付の人事異動におきまして、港湾局の課長の交代がありましたので、この際に紹介申し上げます。

産業港湾課長です。

【産業港湾課長】 産業港湾課長です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 海洋・環境課長です。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課長です。今日はよろしくお願いいたします。

【総務課長】 技術企画課長です。

【技術企画課長】 技術企画課長です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 以上です。

委員の出席の確認であります。出席予定の委員1名がまだ到着されておられませんけれども、交通政策審議会令第8条の規定に基づきますと、9名以上の委員がおそろいになった時点で定足数に達することとなります。現時点で10名の委員に既に御出席いただいておりますので、定足数に達していることを御報告いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。以降の進行は分科会長にお願いしたいと思います。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

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、議事に入ります。

本日は、審議事項4件、報告事項2件を予定しております。まず、港湾計画についての審議でございます。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が石垣港、横須賀港、船川港の3港でございます。

初めに、石垣港の港湾計画の改訂について審議を行います。本日は、石垣市の市長、建設部長、港湾課長、沖縄総合事務局の開発建設部長に御出席いただいております。石垣港の港湾計画改訂の審議に先立ち、石垣市長より御挨拶いただきます。よろしくお願いいたします。

【港湾管理者（石垣市）】 皆様、こんにちは。石垣港の港湾管理者をしております石垣市長でございます。石垣港の港湾計画の改訂につきまして、一言御挨拶をさせていただきます。

石垣港は、八重山諸島の中心であります石垣島に位置する日本最南端の重要港湾であり、日本本土、沖縄本島、及び台湾など諸外国と八重山諸島を結ぶ人流・物流の拠点として、重要な役割を果たしております。また、コロナ禍で停止しておりました大型クルーズ船の寄港も再開しております。入域観光客数については、昨年はコロナ化前と同水準まで回復して

おり、八重山圏域の観光振興の上ではますます重要な役割を担っております。

加えて、八重山諸島は小さな島々から成っておりますが、我が国の国土に占める面積は僅かではありますけれども、海洋権益保全上、重要な面的な広がりをも有してありまして、広大な排他的経済水域、及び海洋資源の確保、領海の保全、安全な航行の確保に貢献しております。

石垣港におきましては平成25年に改訂、その後3回の軽易な変更がなされた港湾計画に基づき港湾整備を進めておりますが、石垣港を取り巻く諸環境や社会経済情勢は計画の改訂や変更時点から変化しており、船舶の大型化に伴う岸壁施設の不足、狭隘化の解消や、海洋レクリエーション需要への対応、また災害の頻発化・激甚化に対し、安全・安心に港を利用できる施設の整備が求められております。

昨年、石垣港は開港60周年を迎えることができました。沖縄及び八重山を取り巻く社会経済情勢が大きく変化している現在、八重山圏域の暮らし、また、世界に開かれた交流の拠点港として、石垣港が果たす役割がこれまでも増して重要となってきております。長期構想の基本理念であります「世界とつながり 豊かな自然と共栄する 美しや石垣港」に基づいて、八重山圏域の拠点港、また世界中から訪れる人々で賑わう美しい港として、港湾機能強化・拡充を図る計画としております。

委員の皆様には、今回、改訂する港湾計画につきまして、御審議いただきますようよろしくお願いいたします。

【分科会長】 石垣市長、ありがとうございました。

それでは、石垣港の港湾計画の改訂内容について、事務局より説明をお願いいたします。

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

【港湾管理者（石垣市）】 石垣市でございます。石垣港の港湾計画改訂につきまして、御説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料1ページをお願いいたします。石垣港の機能と役割になります。石垣港は日本最南西端の重要港湾でございまして、資料左下の図に示しておりますとおり、八重山諸島を圏域とした物流・生産拠点、離島住民の生活や観光の交通拠点、また、クルーズ船の発着基地として、人流拠点としても重要な役割を担っております。また、耐震強化岸壁を有してありまして、八重山圏域の防災拠点としての役割も担っておりますほか、国境離島でございまして、海上保安上の領海警備の拠点としての重要性も高まってきております。

石垣港の構成といたしましては、沖縄本島との定期航路拠点や海上保安庁のバースなどがございます浜崎町地区、周辺離島への離島航路拠点となっております美崎町・登野城地区、砂利・砂、エネルギー等の取扱い拠点、またクルーズターミナルなど国際交流拠点となっております新港地区、こちらの資料の左上に位置しております、現状は未整備でございますけれども、新川地区の5つの地区で構成されております。

2ページをお願いいたします。物流・産業面における石垣港が担う役割になります。石垣港は、沖縄本島との定期RORO船や一般貨物船がそれぞれ週6便運航しております、八重山圏域の物流拠点として経済活動を支えております。また、全体取扱貨物量のうち約98%が内貿貨物でございまして、資料左下の図に示しております周辺離島への輸送貨物につきましては、全体の13%を占めております。

3ページをお願いいたします。交流・賑わい面における石垣港が担う役割になります。石垣港はアジア・太平洋に広く開かれた港であり、22万トン級対応のクルーズバース完成によりまして、国際交流拠点としての役割を担っております。こちら資料の中ほど、上の表に示しておりますとおり、2019年、令和元年におきましては全国5位、148回の寄港回数がございました。八重山圏域の離島との間には、定期高速船やフェリーが就航しております、資料の左下のグラフに示しておりますとおり、年間利用者数は200万人を超えるなど、離島住民の生活や観光に欠かせない役割を担っております。また、高い経済効果が期待される大型プレジャーボートの寄港実績もございまして、南西諸島での受入れ拠点としての役割を担っております。

4ページをお願いします。安全・安心面における石垣港が担う役割になります。浜崎町地区には、幹線貨物輸送の拠点といたしまして耐震強化岸壁が整備されております、沖縄県の地域防災計画におきましては、石垣港は八重山圏域の緊急輸送港湾としての機能を求められております。また、石垣海上保安部は常に巡視船を配備しております、尖閣諸島周辺の接続水域等で領海警備に当たっております、石垣海上保安部ではPL級以上の大型巡視船が14隻と、全国の海上保安部の中でも最大の配備数となっております。

5ページをお願いいたします。これまでに説明いたしました石垣港が担う役割や課題、及び要請を踏まえまして、こちら資料右側に「石垣港が目指す将来像」を記載しております。右下に示しておりますとおり、基本理念を「世界とつながり 豊かな自然と共栄する 美しき石垣港」としてございまして、物流・産業、交流・賑わい、安全・安心、持続可能な開発の4つの分野でそれぞれ方針を示してございます。

6 ページをお願いいたします。石垣港の港湾計画改訂に向けた考え方をまとめたものになります。現在の石垣港は、八重山圏域における物流・人流、防災、領海警備の拠点としての役割を担っておりますけれども、今後の発展に向けた戦略といたしましては、我が国とアジアの結節点として、国際的な観光地のウォーターフロントとして相応しい魅力あるリゾート空間を創出するとともに、中心市街地や空港と連携したまちづくりにより、物流・交流を効率化し、エコアイランドやカーボンニュートラルポートの実現に向けて、ICTをはじめとした先端技術を取り込んだ、スマートポート化を促進するとしております。

石垣港の現状の課題とその対応策といたしましては、貨物船舶の大型化や貨物量の増大に伴う施設の狭隘化に対応するため、新たに岸壁を計画し、一部のRORO船を移転するとしております。また、クルーズ船や大型プレジャーボート、急増する観光客の受入れ環境等の不足に対しましては、新港地区のリゾート空間形成に向け、新たな土砂処分場の確保やマリナー等の整備を計画するとしております。

7 ページ、お願いします。ここからは石垣港港湾計画改訂案の概要を説明いたします。資料左上に白抜きにて示しております、交流・賑わい空間の形成に資するものといたしましては、浜崎町地区における海面土砂処分場の追加、新港地区における臨港交通施設の一部延伸及び新規設置、大型プレジャーボートの受入れが可能なマリナーへの計画変更、この資料の中で地区の表記はございませんけれども、新川地区における小型船だまり計画の削除の4点となっております。物流機能の再編といたしましては、新港地区において、幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁を整備し、一部のRORO船を移転します。また、土地利用の変更といたしまして、工業用地から緑地へと変更いたします。

8 ページをお願いいたします。RORO埠頭の拡充・再編になります。資料左側に示しておりますように、船舶の大型化、貨物量の増加に対して、荷さばき用地や保管施設用地の不足、狭隘化が進んでおり、またRORO化によるエプロン幅の不足等によりまして、片側荷役となるなど課題が生じてきております。これらの課題に対応するため、今回の計画では、資料の右側に示しておりますとおり、新港地区に新たに岸壁を計画し、一部のRORO船を浜崎町地区から移転することで、岸壁及び埠頭用地の拡充・再編を図り、物流における課題を解消します。

9 ページをお願いいたします。交流・賑わい空間の形成になります。新港地区におきましては、西側及び南側は世界に開かれた交流拠点にふさわしいリゾート空間を形成することとしておりまして、資料の左下に位置しておりますクルーズバースにつきましては、第2ク

クルーズバースの整備、また、マリーナでは現在、係留希望のある小型船舶約180隻に対応しますとともに、大型プレジャーボートの受入れ環境を整備します。また、第2クルーズバースの整備とともに、クルーズ旅客の増加に対しまして、円滑な二次交通を確保するため、臨港道路新港1号線をクルーズバースまで延伸し、旅客受入れ環境の向上を図ります。また、新港地区の今後の交流施設用地等の利活用のため、資料の中ほどに3か所ございます、かさ上げ土砂の撤去、及び新たなクルーズバース整備で発生する土砂処分のための海面土砂処分場を、左上に破線にて示しております浜崎町地区の西側沖合に確保します。

10ページをお願いします。八重山圏域の防災拠点になります。これまでも説明いたしましたとおり、石垣港は八重山圏域の物資輸送拠点となっております、大規模災害発生時には、緊急物資及びその後の生活物資等の輸送の確保を図る必要がございます。現状、資料の中ほどに示しておりますとおり、浜崎町地区に幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁が整備済みでございます。新港地区におきましては、緊急物資輸送用と幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁をそれぞれ計画してございます。緊急物資輸送用につきましては、既定計画の岸壁延長を最新の技術基準に合わせて変更しており、幹線貨物輸送用の岸壁につきましては、資料の中で赤書きにて示しておりますとおり、今回の計画改訂にて新たに追加してございます。

11ページをお願いいたします。カーボンニュートラルに向けた取組になります。カーボンニュートラルポートの実現に向けて、次世代エネルギーの導入や普及・拡大の検討を進めるとともに、船舶への陸上電力供給やブルーカーボン、緑地等の海域環境等の吸収減の確保など、脱炭素化に向けた取組を推進します。

12ページ、お願いいたします。今回の計画改訂に係る地方港湾審議会での主な議論内容になります。岸壁の計画につきましては、今後予定されている台湾との定期船に係るバースの確保について御意見がございました。これに対しましては、定期船の開設に向けた進捗状況を見ながら、受入れ体制を整えていくと回答してございます。また、海面土砂処分用地の埋立てに用いる土砂や、賑わい機能につきましても御意見をいただいております。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、原案を適当と認める答申をいただいております。

石垣市からの説明は以上になります。

【港湾計画審査官】 続きます、国としての受け止め方という視点で、事務局より説明をさせていただきます。

資料13ページになります。沖縄におきましては、沖縄振興基本方針を国として定めてお

りまして、港湾計画の変更内容がこの方針で示された振興の方向に沿った内容であることを確認しております。沖縄振興の方向についてですけれども、近年、沖縄の入域観光客数、また、その観光収入が増加してございまして、沖縄の経済が順調な伸びを示してございます。これらの状況を踏まえまして、沖縄振興基本方針では、沖縄内外の需要を取り込み、域内産業の中で連携して財やサービスを提供していくことを通じて、地域経済の好循環を図っていくことが重要であり、これに向けて港湾などの必要な機能の確保を進めるという方針が示されております。

続きまして、次のページをお願いいたします。こうした沖縄振興の基本方針を示している中での石垣港の役割でございますが、これまでの説明にもありましたように、八重山諸島も含めて、市民生活や経済活動を支える物流や人流の拠点として重要な役割を果たしております。今回、改訂の主要な内容になっております八重山地域の市民生活、経済活動を支えるROROターミナルの拡充・再編、それから、観光客の受入れ環境の改善といったものは、地域経済活動のさらなる発展と振興を支えるものでありまして、地域経済の好循環を図るとした沖縄振興基本方針の方向にも沿った計画内容になっているものと考えております。

資料の15ページにつきましては、港湾の基本方針との適合を確認したものでございます。

16ページ目以降は貨物量とか港湾計画図を参考までにおつけしておりますけれども、説明は割愛させていただきます。

資料の説明については以上になります。

【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石垣港の港湾計画改訂につきまして、御質問等がございましたら御発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

オンラインで委員が挙手されていますね。委員、お願いします。

【委員】 御説明いただきありがとうございました。基本的にはよい計画だと思っているのですが、1点だけ質問があります。8ページ目だったでしょうか、新港地区から美崎町地区に行くところに点線が引いてあります。橋がかかるのではないかと思うのですが、そういうご説明はありませんでした。新港地区でRORO埠頭の拡充をすると恐らく交通需要も増えそうなので、橋をかけるのは重要だと思うのですが、この点線は9ページにも出てくるのに、なぜか10ページ目では消えています。この点線部分はどのように位置づけられているのでしょうか。特に緊急輸送だと、こういうショートカットできる道路があると有益だと

思うのですが、それにもかかわらず10ページ目で消えてしまうことに特段の意図があるのでしょうか。教えていただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。御質問ですので、よろしくお願いします。

【港湾管理者（石垣市）】 御質問ありがとうございます。資料8ページ、9ページに示しております、8ページでは白の破線となっております箇所については、第2架橋を計画してございます。資料の10ページに記載がないというお話がございましたけれども、現状の防災に関する緊急輸送道路を、第1次緊急輸送道路につきましては青色の線で示してございまして、第2次緊急輸送道路については緑色で示してございます。現状、第2架橋は計画段階でございまして、実際には第2架橋はまだございませんので、10ページにつきましては、現時点における緊急輸送道路を図示しているといったような内容になってございます。

【委員】 計画ということで分かりました。でも、同じ計画であれば、きちんとその内容を示したほうがいいのではないかと思います。少し混乱しましたので。単なる質問でした。ありがとうございます。

【分科会長】 そのほかいかがでしょうか。お願いします。

【理事】 物流・産業面のところで、1点確認させていただきたいこと、1点質問させていただきたいことがございます。確認させていただきたいのは、資料8ページでございます。美崎町地区、浜崎町地区にいろいろな物流関係施設があつて、かなり狭隘化しており、今度、新しく新港地区のほうに必要な規模の施設を展開していくという中身だと理解しました。非常に大事な展開の方向だと思うのですが、地方港湾審議会の議論の中では、特にこの物流関係について、意見が出されていないようです。現在、実際に港を使っていらっしゃる物流事業者の方々の意向、特に、今後、新港地区とうまく連携を取りながらというところについて、皆さん了解されているのかという点が確認させていただきたいことです。

質問については、新港地区の中の8ページに記載されている物流センター等の整備内容についてです。例えば那覇港ですと、少し公的な機関が箱（施設）をつくって、そこでいろいろな方が利用できるよというコンセプトだと理解しているのですが、石垣港の場合の物流センターはどういったイメージの施設を予定していらっしゃるのか教えていただけたらと思います。

以上でございます。

【港湾管理者（石垣市）】 御質問にお答えいたします。まず1点目、物流事業者とのオ

一サイズが図られているかということでございますけれども、こちらは長期構想の段階でいろいろ案を示しまして、将来的に新港地区のほうに物流を移動するんだということで説明を申し上げたところ、了承済みというふうに我々は認識しております。

2点目の物流センターにつきましては、民間の物流センターを想定しておりまして、民間、民設・民営という形で今後誘致していこうというような考えでございます。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございました。

すごく分かりやすい内容でした。反対するようなところはないのですが、通常この場で審議する港湾の話ではどうしても港の後背地等も含めて、産業、工業、もしくは農産物関係の動きに対してのものでしたが、石垣島は傾向が違うことが分かりました。1つは安全保障上のところも十分によく分かりますし、これだけ人が離島を含めて住んでいるということにおいて、やはり生活物資も含めた物流は重要であるということはこれも十分理解できます。

その上で今後、力を入れていくところとして、賑わいも含めた人流といいますか、観光の部分だと思えますが、今日の資料では22万トンクラスのクルーズ船の整備がされているということで、多分これを見ると、整備されたのが、コロナ中に出来上がったのかなと思えるのですが、実際に22万トン級というのはかなり世界でも最大級のクルーズ船だと思いますが、すでに22万トン級クラスのクルーズ船が入ってきているのか、実際に入ってくる予定があるのか、それを1つ伺いたいです。

もう1点は、大型のクルーズ船が入ってくるということは、人の受入れに、力を入れていくのは分かります。これだけの22万トンクラスだと6,000人ぐらいが乗ってくるのではないかと思います。島としての受入れ側の体制に関し、6,000人、7,000人の人がわっと来たときに、受入れ側が十分整備されているのか、今後どのようにお考えになられているかと。その2点について伺いたいです。

【港湾管理者（石垣市）】 ありがとうございます。それでは、御質問にお答えいたします。

まず今回、22万トン級のバースが整備されているのは、コロナ以前に整備されております。これまで148回入ってきているんですけども、その中で最大級が「MSCベリッシマ」という船が入っておりまして、これが17万トンクラスで今までの最高値でございます。今後、世界では25万トン級まで建造されているふうな話を伺っているんですけども、石

垣港としては、22万トン級まで航行安全検討委員会が終わっておりますので、十分受け入れられるのではないかと考えております。

また、受入れ体制でございますけれども、現在、CIQターミナルを建設中でございます、こちらで22万トン級のお客様、約5,600人が来ても、2時間程度でさばけるといような内容の性能を持ったターミナルを建設中でございます。また、二次交通に関しましては、二次交通部会というのがございます、こちらであらかじめ情報を収集しながら、お客様を安全に快適に受け入れようという動きを都度やっておりますので、今後ともそういった連携を深めて、快適な受入れ環境を整えていこうと考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。御説明どうもありがとうございます。

1点確認させていただければと思いますが、今回の計画の中でRORO埠頭の拡充・再編と、交流・賑わい空間の形成と2つの計画があるかと思うのですが、いずれも新港地区における計画が含まれているということなのかと思うんですけれども、クルーズ船がやって来ることだって、アクセスの確保というようなことが9ページ目でも示されている一方で、8ページ目では物流センターの整備も同じく新港地区で行われるようなことが計画されております。これに関連して交通量の増大とか、人やトラックなどが行き交うような状況がきちんとすみ分けできるのかどうか、それだけを十分確保できるだけの交通機関とか、そういった道路事情とかは大丈夫なのかというのを、細かいところですが、教えていただければと思います。

【港湾管理者（石垣市）】 御質問ありがとうございます。お答えいたします。

まず、物流と人流が増えてきた場合の交通整理ということでございますが、今、想定してございますのは、先ほど説明させていただきました第2架橋を含めて対応していくというような形で考えてございます。クルーズバス等からの観光客の方の人流につきましては、今後、整備が計画されております第2架橋を通るような形での流れを想定してございます。物流関係のものにつきましては、現在もう整備済みでございます。資料でいきますと、右側のほうに橋梁がございますけれども、そちらをメインの通行帯として利用していただくようなことで想定してございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、時間が参ったようですが、ほかに何かありますか。

【委員】 御報告ありがとうございます。

1つだけ。カーボンニュートラルポートへの取組に向けて、その辺りのところ、地港審のほうでもお声としてはあまり上がってないようですけども、目標値とかは設定されているんでしょうか。今回の改訂によってどの程度、観光のところも背負っておられると思いますし、改訂の中でどのように主張されて、どのように方向づけを持っておられるのか等をお聞かせいただければと思います

【港湾管理者（石垣市）】 質問ありがとうございます。実は令和4年度に、石垣市はカーボンニュートラルポートの任意計画を策定してございます。ただ、今後、法定計画に持っていくために、誰がどの程度、何年度までにどれだけ達成するかというのを今、各事業者様と調整中ございまして、今年、来年のうちに明確な法定計画に持っていこうというふうにご努力しております。基本的には、事業者様の燃料系、それからエンジン系とかいったいろいろな変更が必要ですよというお話をいただいておりますので、関係機関と調整しながら、今年、もしくは来年に法定計画に移行してお示ししたいと思っております。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、答申案につき、お諮りしたいと思います。答申、石垣港、国土交通大臣に提出された石垣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ます。

それでは、石垣港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了します。ありがとうございました。

それでは、次に、横須賀港の港湾計画の改訂について審議を行います。本日は横須賀市の港湾部長、ふ頭整備担当課長、関東地方整備局の港湾空港部長に御出席をいただいております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 初めに、横須賀港の港湾計画の改訂について、港湾管理者より御説明をいただきます。

【港湾管理者（横須賀市）】 横須賀市でございます。本日はよろしくお願いたします。資料1-2、横須賀港改訂について説明させていただきます。

まず、1ページを御覧ください。初めに横須賀港の概要についてでありますけれども、横

須賀港は東京湾内の重要港湾以上の港湾の中で最も南に位置しておりまして、東京湾で唯一、浦賀水道航路を通過せずに寄港できることから、航行時間の短縮が見込めるといった点で、立地に恵まれた港湾だと考えております。

また、横須賀港は南北に長く、多くの地区で構成されておりまして、自動車産業などの物流拠点として地域経済の発展を支えますとともに、美しい自然環境や景観、歴史的資産などを有し、豊かな市民生活にも欠かせない役割を担っているところでございます。

続いて、2ページを御覧ください。横須賀港が担う役割について説明させていただきます。まず、こちらのページが物流・産業についてになります。横須賀港は自動車工場や火力発電所などが立地しておりまして、基幹産業の材料調達、及び製品出荷のための物流拠点としての役割を担っております。

また、左側の図で示しているように、他港との差別化という点ではRORO船やフェリーによるコンテナ貨物以外の内貿ユニットロードの物流拠点としての役割を担っているところです。RORO船につきましては、主に自動車部品、それから完成自動車、フェリーにつきましては、輸送スピードが重視される宅配便貨物とか農産物などを輸送しているところでございます。

また、横須賀港は資料右下にお示ししておりますように、マグロ輸入量が全国3位でございまして、全国的にも重要な輸入拠点になっていると認識しております。

3ページを御覧ください。次に、地域の海上交通拠点として、賑わいの空間としての役割についてでございます。左上の図にありますように、横須賀港の久里浜地区におきましては横須賀港と房総半島を結ぶ東京湾フェリーが就航しておりまして、主に観光などの交通手段となっております。また、季節的な運航として伊豆諸島への航路も開設されているところです。

平成30年に登録されましたみなとオアシス「ペリー久里浜」は、東京湾フェリー久里浜ターミナルを代表施設としまして、ペリー公園、飲食・温浴施設、また食品工場直売所などで構成されておりまして、賑わい空間を創出しているところでございます。

また、資料左下のほうですけれども、新港地区におきましては、東京湾に浮かぶ唯一の自然島であります猿島への定期便が就航しておりまして、本港地区では、日米の艦船を見られる日本唯一のクルーズであります「YOKOSUKA軍港めぐり」が人気を博し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。安全・安心の役割についてでございますけれども、横

須賀市はその地形的な状況から、災害時に陸上の輸送路が被害を受けた場合に、孤立してしまうような懸念がありますので、緊急援助物資とか応急・復旧機材などの搬入、または帰宅困難者の海上輸送などの応急対策において、港湾施設が重要な役割を果たすということが期待されているところです。

そのため、横須賀港では平成地区と久里浜地区の2か所に耐震強化岸壁が整備されていますけれども、災害時における本市の海上輸送拠点としては、合計3バースが必要であると考えておりまして、長浦地区にあと1か所が計画されているところでございます。

また、資料右にありますように、風水害対策としましては、台風など高潮の被害を受けた経緯のある馬堀地区と大津地区について、背後地防護を目的とした高潮対策護岸が整備されているところです。

5ページを御覧ください。これまでの役割・課題を踏まえまして、目指すべき将来像として、物流・産業、交流・環境、安全・安心の3つの観点で整理したものです。1つ目の物流産業としましては、東京湾口部の立地を活かして地域産業の活力を支え、物流の効率化に貢献する港。2つ目の交流・環境としましては、三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして、新たな海辺交流を創造する港。3つ目の安全・安心としましては、防災力を強化し市民生活や港湾活動に安全・安心をもたらす港、という形にしております。

6ページを御覧ください。港湾計画改訂に向けた考え方を整理したものでございます。1ポツでありますけれども、横須賀港は、原材料の調達や製品の輸出などの物流拠点としての役割を担うとともに、地域の海上交通拠点、賑わい空間、さらには災害時における緊急物資の輸送拠点としての役割を担っているところでございます。

これらを踏まえまして、2の今後の戦略としては、国が進めるモーダルシフトの推進とか、背後地域の環境の変化などに対応しながら、物流や人流の大動脈を支える結節点として、港の機能強化を図っていくということが重要であると考えているところです。

そのために、3ポツにありますように、効率的な荷役を可能とする新規岸壁や用地造成、人流・交流の充実化に対応するためのバルク貨物の集約・再編、さらには災害時の海上輸送需要などに対応するための耐震強化岸壁などが必要であると考えておりまして、これらに対応した施設を港湾計画に位置づけていくということといたしました。

7ページを御覧ください。続いて、港湾計画改訂案の概要について地区ごとに説明させていただきます。まず、こちらが新港地区から走水地区にかけての区間になりますけれども、この区間での主な計画としましては、赤線で図にお示ししている①から③の新規埠頭計画

となります。こちらの新規埠頭には完成自動車船、冷凍マグロ船が利用する－12メートル岸壁と、新規内航フェリー岸壁として－9メートルの岸壁を位置づけておりまして、－9メートル岸壁につきましては、災害時の幹線貨物輸送に対応するため、岸壁の耐震化を図る計画としているところです。

続いて、8ページを御覧ください。追浜地区から本港地区にかけての区間になりますけれども、こちらの区間では、同じく赤線でお示ししております長浦地区の⑦、⑧の埠頭整備が主な計画内容でございまして、こちらは既定計画の変更という形になります。こちらの埠頭には、間伐材岸壁として－7.5メートル岸壁と－5.5メートル岸壁が位置づけられておりまして、－7.5メートル岸壁につきましては、先ほど申し上げましたように、災害時の緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁として計画することとしております。

続いて、9ページを御覧ください。最後に鴨居地区から野比地区にかけての区間になりますけれども、こちらの区間で主な計画としましては、赤線でお示ししている久里浜地区長瀬の⑫、⑬番の埠頭整備でございまして、こちらについても既定計画の変更という形になります。こちらの埠頭ではバルク貨物を集約するために、－7.5メートル岸壁と－5.5メートル岸壁を位置づけておりまして、岸壁背後の埠頭用地や防波堤の整備なども併せて計画することとしております。さらに久里浜地区におきましては、作業船の安全な係留を確保するために既存施設を活用した小型船だまり計画を位置づけておりまして、土地利用の変更も含めた計画としているところです。

続いて、10ページを御覧ください。ここから計画改訂案の主な計画内容について説明させていただきます。まず、新港地区における新規埠頭でありますけれども、現在、大型の船舶でありますPCC船やフェリーにつきましては、横須賀港最大の公共岸壁であります新港1・2号岸壁でしか受け入れることができない状況であります。

下の真ん中の図に示しておりますとおり、こちらの岸壁では現在、水産品の輸入、完成自動車の輸出を行っておりますほか、令和3年7月に就航しましたフェリーも同じ岸壁を使用している状況でして、貨物が混在しており、背後用地が不足している状況になっております。さらに、新たなフェリー航路の開設を望む声もございまして、海上輸送へのモーダルシフトの要請も高まっている状況と認識しておるところです。このため、既存岸壁において、貨物取扱いが増加してきている東京九州フェリーの利用を継続するとともに、新規埠頭において、PCC船・冷凍貨物船の－12メートルの岸壁と新規フェリーのための－9メートルの岸壁、港湾関連用地、緑地、臨港道路を計画することとしたものでございます。

続いて、11ページを御覧ください。こちらがバルク貨物の埠頭再編についてになります。現在、平成地区におきまして、砂利・砂を扱っているヤードと商業施設、港湾緑地が非常に近接している状況でして、騒音やほこりなどが問題となっているところです。また、久里浜地区におきましても同様に、金属くずや廃土砂を扱っているヤードと、みなとオアシス「ペリー久里浜」などの賑わい施設が近接している状況でありますので、景観などに影響を与える状況になっております。

このため、左側の図にお示ししておりますように、平成地区で取り扱っている砂利・砂を長浦地区と久里浜地区の長瀬のほうに2つの地区で集約するとともに、久里浜埠頭で取り扱っております廃土砂及び金属くずにつきましても、対岸の長瀬のほうへ移転するという計画としております。

続いて、12ページを御覧ください。浦賀地区の賑わいの創出についてでございますけれども、浦賀地区におきましては、令和3年3月に住友重機械工業株式会社より、左上の図にありますとおり、レンガドック周辺部を本市に御寄附いただきました。また今年3月には、本市と住友重機械工業株式会社との間で、浦賀駅前周辺地区の活性化に向けた協定を締結しまして、これにより住友重機械工業株式会社が所有している浦賀駅前の土地、それから、本市に寄附をいただいたレンガドック周辺の土地の一体的な利活用に向けた検討が可能となったところでございます。このような状況を受けまして、本市へ寄附いただいた用地につきましては、土地利用の変更を計画しているところです。

また、同じ地区の民間マリナー「シティマリナー ヴェラシス」に隣接する水域におきましては、大型プレジャーボートの受入れ環境を整えるために小型栈橋1基を削除するような計画となっております。

続いて、13ページを御覧ください。防災の観点になりますけれども、横須賀港におきましては、緊急物資輸送としての必要バースは、緊急物資の必要量から3バースとなっておりますため、既存の平成地区と久里浜地区の2バースに加えまして、長浦地区に1バースを計画することとしております。これによりまして、横須賀港の北部、中部、南部に1バースずつという形になりますので、バランスのよい配置になろうかと考えております。

さらに、幹線貨物輸送への対応としまして、新港地区の新規埠頭及び既存埠頭に耐震強化岸壁を位置づけることとしていただいております。なお、新港地区に就航しております東京九州フェリー株式会社と本市におきましては、大規模災害が発生した際の支援協力について協力の協定を結んでいるところでございます。

続いて、14ページを御覧ください。参考に、船舶燃料の低・脱炭素化に対応した取組について説明させていただきます。将来のカーボンニュートラル実現に向けまして、東京湾におきましては、将来的な燃料転換に対応していくためにShip to Ship方式によるLNGバンカリング実証事業などを進めております。横須賀港につきましても、燃料供給の対象区域となっておりますので、この取組に前向きに対応していくとともに、将来的な陸上給電設備の導入とか、環境負荷の少ない機器への転換などを進めていきたいと考えておりまして、東京湾の近隣港湾と連携して、低・脱炭素化に対応した取組を進めていきたいと考えているところでございます。

続いて、15ページを御覧ください。本年5月20日に開催されました地方港湾審議会での主な議論内容について説明いたします。委員の1人であります漁業関係者からは、漁業への影響とか今後の進め方についての御意見をいただいているところです。また、港湾だけでなく、背後道路への影響を考慮すべきというような御意見や、能登半島の地震などを踏まえた緊急輸送の在り方、耐震強化岸壁の必要性など防災対策についての御意見をいただいたところでございます。これらの議論を経まして、改訂案につきましても、原案を適当と認めるとの答申をいただいているところです。

私からの説明は以上となります。

【港湾計画審査官】 続きまして、国としての受け止め方という視点で説明をさせていただきます。

資料16ページになります。横須賀港にも就航しておりますフェリー・RORO輸送につきましても、国内の長距離輸送において重要な輸送手段でございまして、災害時においても重要な役割が期待されております。近年の内航フェリー・RORO船の就航状況、また、大型化の動向を踏まえますと、今後、不足するトラック輸送量に対して、長距離輸送を中心に陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へ、モーダルシフトが進むということが見込まれてございますので、港湾機能の強化、物流の効率化を図っていく必要があるということでございます。

次のページをお願いいたします。横須賀港ですけれども、東京湾口部に立地しているということで、湾内の混雑を回避した海上輸送が可能であることと、背後の高速道路網の整備も進んでおりまして、首都圏の物流を支える拠点として重要な役割を担っております。既に北九州港とは令和3年からフェリー航路が就航して、取扱貨物量も増えているということでございます。今回の計画変更では、西日本方面への新規フェリー就航を想定した計画も含ん

でございます、モーダルシフトの進展も踏まえた、国内物流を安定的に支える複合一貫輸送網の構築に貢献するものと考えてございます。

資料18ページにつきましては、港湾の基本方針との適合を確認しているものになります。

19ページ目以降については、貨物量とか計画図を参考までにおつけしておりますが、説明は割愛させていただきます。

資料の説明については以上になります。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま説明がありました横須賀港の港湾計画の改訂につきまして、御質問等ございましたら、御発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

委員、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。耐震強化岸壁を3バースにするということに関連して、資料の7ページ目に、①、②、③と上のほうの四角の中にありますが、この中で②の-9.0のところにて新規にそのような岸壁を耐震化するという説明があつて、続けて8ページ目で、左下の⑦-7.5のところを耐震化するというお話でしたが、なぜここを耐震強化岸壁として選ばれたのか教えていただけますか。

【分科会長】 お願いします。

【港湾管理者（横須賀市）】 御質問ありがとうございます。私の説明不足もありましたけれども、まず、耐震強化岸壁につきましては考え方として2つございまして、1つが緊急物資輸送用の耐震強化岸壁になります。そちらについて3バースが必要であると考えております。現在、久里浜地区と平成地区の2バースについては既に耐震強化岸壁を整備しております。あと、本市の北のほうには耐震強化岸壁が現在はない状況でございますので、北部の地域に位置する長浦地区に、もう1つ緊急物資用の耐震強化岸壁を位置づけたところになっております。

それから、もう1つありますのが幹線貨物を維持するために整備する耐震岸壁でございます。そちらにつきましては現在、フェリーの定期航路が就航しております岸壁と、新規に整備してフェリーの定期航路の就航を目指しております岸壁につきましては、幹線貨物を維持するための目的で耐震強化岸壁を位置づけさせていただいたところでございます。

【委員】 分かりました。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。

【理事】 資料10ページの、フェリー・PCC等に関する新規埠頭の整備に関することとでございます。既存の地区については、輸入水産物、輸出入完成自動車を取り扱われているとお聞きしましたが、新たに九州とのフェリーが新たにこの地区を利用することになったと理解しております。今回、新規のフェリーターミナルを計画し整備するという事は、地元の既存利用と、新しいRORO、フェリーニーズに対応した利用とを調整する大事な計画かと理解しております。

1点目の質問は、新しいターミナルができるまでの当面の間は現在のところを使わないといけないということだと思えますが、そのときに既存の利用と、九州のフェリーの利用とが錯綜したりすることもあるのではないかと思います。当面、新しい計画に基づく施設ができるまでの間、きちっと地元の港湾運送事業者とうまく調整しながらやっていただけたらと希望します。現在、そうした地元の港湾運送事業者との調整状況を教えていただけたらと思います。

二点目の質問は、国として、東京・首都圏と全国、特に九州との間のフェリー、ROROの航路に対応したターミナルをしっかりと整備することは大事な事かと思えます。そのとき、首都圏には、東京港、横浜港、横須賀港などいろいろ港湾があります。その際の港湾間の役割分担、広域的なフェリーターミナルの配置の中で横須賀港の位置づけについて、もう一度少し説明していただけたらと思います。

以上2点の質問をさせていただきます。

【分科会長】 お願いします。

【港湾管理者（横須賀市）】 御質問ありがとうございます。まず、1点目の新規埠頭ができるまでの間につきましては、今現在、非常に狭い中での埠頭利用をさせていただいているところとございまして、港湾運送事業者の皆様とも、今、定期的にコミュニケーションを取らせていただいて、どのようにすればより使いやすい港になるのかという議論をさせていただいております。フェリーにつきましても、実は既に埠頭の背後ヤードが足りない状況になっておりまして、すぐ近くの平成地区とか、ほかの地区にシャースを逃がしたり、また、既存の上屋を取り壊して、そのスペースをうまく活用できないかといったようなことも考えているところとございますので、その新規埠頭ができるまでの間は、何とか既存の港湾施設を効率的に使っていくということを皆様とよく話をしながら、進めていきたいと考えております。

【港湾計画審査官】 各港の役割分担に関しての御質問でございました。東京湾というの

は非常に限られた空間でございまして、湾奥部は非常に混んでございます。例えばフェリーのような速達性を求めるような輸送に関しては、やはり東京湾の中に入らないで、湾口部とか、もしくは湾の外でやり取りができるほうが非常に望ましい形ではないかと考えてございますので、北海道方面ですと例えば大洗とか、また、西日本方面ですと横須賀港とか、こういったところを活用しながら、フェリーの利用転換を進めていくというのは非常に大事な役割分担と考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかよろしいでしょうか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。答申、横須賀港、国土交通大臣に提出された横須賀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ます。

それでは、横須賀港の港湾計画の改訂についての審議はこれで終了します。ありがとうございました。

次に、船川港の港湾計画の改訂について審議を行います。本日は秋田県建設部の次長、港湾空港課長、東北地方整備局の港湾空港部長に御出席をいただいております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 まず初めに、船川港の港湾計画の改訂につきまして、港湾管理者より御説明をいただきます。

【港湾管理者（秋田県）】 秋田県でございまして。船川港の港湾計画の改訂内容について御説明いたします。着座にて説明させていただきます。

1 ページ目を御覧ください。左の図のとおり、秋田県には重要港湾が3港ございます。まず秋田港ですが、中国・韓国とのコンテナ航路、北海道・北陸を結ぶフェリー航路などがあり、秋田県の産業を支える物流拠点となっております。また、能代港は大規模な石炭火力発電所が立地するなど、県北部におけるエネルギー拠点となっております。そして船川港は男鹿半島の南部、秋田港と能代港のちょうど中間に位置してございます。男鹿半島にある真山が日本海特有の北西の季節風を遮蔽し、静穏な水域を有しており、古くから天然の良港として、広域の拠点、船舶が避難する風待ち港として利用されてきました。

船川港は、右上の写真にありますとおり、国家石油備蓄基地や国産原油の移出を行うなど

のエネルギー拠点の役割を担ってございます。また、右下の写真にありますとおり、木材加工の産業拠点の役割も担ってございます。このほか、みなとオアシスおがやマリーナ施設が立地し、男鹿半島の観光の玄関口としての役割も担ってございます。

2 ページをお願いいたします。船川港の防災拠点としての役割を説明いたします。船川港が位置する男鹿半島は河川により運ばれた土砂が堆積し、沖合にあった男鹿島と結びついた陸けい島となっております。そのため軟弱地盤帯や液状化地盤帯を有しており、大規模な災害時には陸路による連絡が途絶える可能性がございます。このため、大規模な災害時に海上から緊急物資を輸送する拠点として、船川港を活用する期待が高まっております。現在、秋田県地域防災計画に基づき、船川港内に、中央の大きな赤丸の部分でございませけれども、金川多目的広場がございます。こちらを避難所とか機材の備蓄などに利用してございます。また、本港地区には津波避難タワーを整備してございます。

3 ページをお願いいたします。船川港の交流・賑わいの拠点としての役割を説明いたします。船川港には、みなとオアシスおががでございます。道の駅おが・オガレを中心施設とし、マリンスポーツの拠点となる男鹿マリーナ、8月に行われる男鹿日本海花火や各種スポーツイベントの会場となる男鹿マリパークがございます。県内外から多くの方が来訪し、憩いの場やスポーツの場として活用されてございます。また、本港地区では、埠頭用地を会場とした「男鹿なまはげロックフェスティバル」が開催されるほか、同じく本港地区の岸壁ではクルーズ船の受入れも行っているところでございます。

4 ページをお願いいたします。船川港の洋上風力発電産業への支援について説明いたします。秋田における洋上風力発電の動向ですが、秋田港及び能代港の港湾区域内の洋上風力発電が運転を開始していることや、秋田沖の4つの全ての一般海域において、事業者が選定されるなどの進捗が見られるところでございます。船川港は男鹿半島の東部に位置する寒風山から石材が産出されることから、石材の取扱いが多いことも特徴でございます。また、今月には、日本海側で最大級のスペックを有する船川港船揚場が運用を開始したほか、今年4月には、県立男鹿海洋高校の一部を活用した洋上風力発電産業を担う人材を育成する「風と海の学校 あきた」が開所してございます。

これらの特徴を生かし、洋上風力発電の基礎洗掘防止のための石材の供給とか、資材の保管、洋上風力発電のO&M拠点など、洋上風力産業を多面的に支える機能を発揮することが期待されてございます。

5 ページをお願いいたします。船川港の目指す姿について説明いたします。令和6年3月

に策定しております船川港長期構想において、船川港の特性や現状の課題及び社会要請を踏まえ、産業・物流、交流・生活・環境、防災・危機管理の3本柱で将来像をまとめてございます。

産業・物流面では、地場産業の振興や洋上風力発電導入促進に向けて、地場産業や洋上風力発電産業を支える産業・生産拠点を目指します。交流・生活・環境面では、観光資源の活性化や港湾の脱炭素化に資するべく、観光資源との連携による交流拠点、カーボンニュートラルの取組に貢献・寄与する拠点を目指します。防災・危機管理面では、半島防災の視点も踏まえつつ、安全・安心を守り、物流安定化に資する防災拠点を目指します。

6ページをお願いいたします。船川港の港湾計画に改訂に向けた考え方ですが、1ポツ、現状の役割については、説明が重複しますので割愛させていただきます。

2ポツ、今後の船川港の戦略についてですが、これも先ほど説明しましたとおり、大きく3本柱で考えてございます。1つ目と2つ目の丸が産業・物流に当たりますが、これまでのエネルギー拠点や地場産業振興の役割を果たしつつ、洋上風力発電産業を多面的に支えるため、資機材等の取扱いが可能な埠頭用地、工業用地の確保など、土地利用計画の見直しを図ってまいります。3つ目、4つ目の丸が交流・生活・環境に当たりますが、CNPの実現に向けて、再生可能エネルギー及びブルーカーボンの利用促進を図るとともに、クルーズ船受入れ機能の向上を図ります。最後、5つ目の丸が防災・危機管理に当たりますが、男鹿地域の防災拠点としての役割を果たすため、港湾施設の強靱化を図ってまいります。

3ポツ、現状の課題とその対応方策については、以降のページで詳細を説明させていただきます。

7ページ目をお願いいたします。船川港の航空写真に今回の改訂後の姿を反映させたものでございます。まず、左下の赤い四角の部分ですが、こちらは新たに－12メートルの岸壁及び埠頭用地を計画し、既存の貨物である原木や石材の荷役や、新たな洋上風力関連貨物など多目的に対応する計画としてございます。また、隣接の工業用地には洋上風力発電に関連した企業誘致を想定してございます。次に、本港地区の既存の－10メートル岸壁ですけれども、こちらを改良し、耐震強化岸壁を位置づける計画としてございます。また、図の中央部分に赤く塗られたところがございます。こちらに洋上風力のO&M機能を確保する確保する計画としてございます。また、右上のコメントの部分ですけれども、こちらも洋上風力発電に関連した企業の誘致を想定してございます。それぞれの詳細につきましては、次のページから説明いたします。

8 ページ目を御覧ください。平沢地区と本港地区を拡大した図になります。まず左の現状になります。青のコメントにあるとおり、現状では－10メートルの岸壁と埠頭用地で原木と石材の荷役を行ってございますが、埠頭用地が狭隘であることや、クルーズ船の受入れ時には、その都度貨物を寄せて受入れ対応しているなど、港湾荷役作業やクルーズ船の受入れに支障が生じている状況でございます。

次に、右の図の今回計画ですが、既存の貨物である原木・石材に加え、洋上風力発電に関連した貨物へ対応する多目的な岸壁と埠頭用地として、－12メートルの岸壁とその背後に灰色の8.8ヘクタールの埠頭用地を計画しております。また、洋上風力発電に関連した企業誘致を想定し、工業用地26.7ヘクタールを計画いたします。これにより、既存の－10メートル岸壁と新規の－12メートル岸壁で貨物の取扱いを再編することで、港湾荷役やクルーズ船受入れの効率性、利便性向上を図ってまいります。

9 ページをお願いいたします。洋上風力発電産業支援のための土地利用計画の変更について説明いたします。船川港は秋田沖のどの洋上風力発電の促進区域にもアクセスしやすいことなど、O&Mとしての利用が非常に期待されているところでございます。秋田沖では今後も洋上風力発電事業の増加が見込まれておりますが、秋田県内の他港では、O&M拠点として20年間継続利用可能なエリアがほとんどない状況となっております。このような船川港の地理的な優位性や秋田県内の他港の状況を踏まえて、船川港に洋上風力発電でO&M拠点を確保したいと考えてございます。これについては、現状の中央の緑色の緑地とその右隣の埠頭用地でございますけれども、今回計画にて港湾関連用地へ土地利用変更し、O&M拠点を整備したいと考えてございます。

また、現在、県外の鉄鋼メーカーより、着床式洋上風力の基礎洗掘防止材を製造する工場を船川に建設したいと相談を受けてございます。これについて、左の図の現状の黒枠、黄色の港湾関連用地を、右の図の今回計画のとおり、工業用地に土地利用計画を変更することで対応したいと考えてございます。

10 ページをお願いいたします。防災についてでございます。船川港は防災拠点として期待が高まる一方で、耐震強化岸壁の位置づけはございませんでした。このため、第1次緊急輸送道路が接続する本港地区の既存の－10メートル岸壁を改良し、耐震強化岸壁として整備することで、大規模な災害時に緊急物資の海上輸送拠点としての役割を担うことを計画いたします。なお、港湾施設のみならず、緊急輸送道路を所管する道路担当とも協議しながら、男鹿半島における災害時の緊急物資輸送が適切にワークするような環境整備に努め

てまいります。

11ページをお願いいたします。先月開催された秋田県地方港湾審議会で、本改訂案について御審議いただいた際の主な議論内容を説明いたします。計画全体につきましては、洋上風力発電の運用・維持管理において、船川港に対する事業者の期待が非常に大きいとの御意見、秋田県は人口減少が進んでおり、建設業の担い手確保に苦慮していることから、今回の計画改訂に係る事業実施の際には、中高生向けの現場見学を行ってほしいとの御意見がございました。最後の県内の中高生の現場見学についてですけれども、県庁でも建設産業活性化センターを立ち上げて、各種取組を強化してございます。本計画改訂に係る事業実施の際にも、現場見学等を十分に検討していく旨を回答してございます。

次に、クルーズ船の受入れや観光につきましては、今後のクルーズ船寄港回数をどのように増やしていくのか。クルーザーや大型プレジャーボートなど超富裕層の誘致に対する考えなどについて問われたところでございますけれども、クルーズ船寄港回数の増加につきましては、引き続き、地元男鹿市と連携した船社へのポートセールスとか、官民で組織しております秋田クルーズ振興協議会を通じた取組を着実に進めていく旨を回答してございます。

最後に、耐震強化岸壁の計画についてでございますけれども、年始の能登半島地震以降、男鹿市民が非常に心配しているため、災害時の救援に資する耐震強化岸壁が必要との御意見がございました。

答申といたしましては、今回の船川港港湾計画の改訂案について、原案を妥当と認めるとの答申をいただいております。

秋田県からの説明は以上でございます。

【港湾計画審査官】 続きまして、国としての受け止め方という視点で事務局より説明させていただきます。

資料12ページになります。船川港の役割として期待されている洋上風力発電でございますけれども、再生可能エネルギーの主力電源化の切り札ということで、政府の計画などで位置づけられております。船川港の周辺海域においても、プロジェクトが着実に進められております。洋上風力発電導入に向けて必要とされる港湾機能については多様でございます。船川港はプロジェクトが進んでいる海域にも近いことや、船舶修繕の拠点としての機能を有していること、洗掘防止工として利用される石材を取り扱っていることなどから、洋上風力の保守点検用の人員を輸送するCTVなどの係留や、オペレーションメンテナンスの

拠点、そして資材生産の拠点としての役割が期待されてございます。

今回の計画変更では、CTVの係留や洋上風力産業立地のための土地利用計画の変更が内容として含まれておりまして、地域振興のみならず、洋上風力発電の導入促進に必要なサプライチェーン形成にも貢献できるものと考えてございます。

続きまして、資料の13ページをお願いいたします。さきの能登半島地震の被害を受けて明らかになった課題を踏まえまして、港湾の防災・減災対策の在り方について防災部会でも御議論いただいております。先日まとめていただいた答申案でございますけれども、離島・半島などの条件不利地域において、特に地域防災拠点の確保を推進すべきであるとされてございます。今回の計画変更におきましては、男鹿半島に位置する船川港においても耐震強化岸壁を新たに計画するなど、条件不利地域における地域防災拠点確保に向けた内容となっていると考えてございます。

資料の14ページ目につきましては、港湾の基本方針との適合を確認しているものになります。

15ページ目以降は、貨物量とか計画図を参考までに添付しております。

資料の説明については以上になります。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま説明のありました船川港の港湾計画の改訂につきまして、御質問等が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。委員、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。今回の船川港に関しましては、洋上風力の基地港湾の補助的な役割を果たすとともに、非常に大事な性質の環境を持たれるということで、岸壁強化なども大切な要因だなと改めて認識しております。

1点教えていただきたいのは、能登半島で1つ問題になったのは、港湾内の土地が隆起してしまって港湾として使い物にならなくなるという話がありましたが、今回の耐震強化岸壁にすることで、そういった港湾の隆起にも耐えられるということとは直接関係しないと考えてよろしいのでしょうか。その1点だけ教えていただければありがたいです。

【港湾管理者（秋田県）】 御質問ありがとうございます。まず、隆起のところにつきましては、今後も調査が必要だと思っております。今、県庁では、年始の能登半島地震を踏まえて、同じ男鹿半島を有するというので、県庁全庁で半島防災という検討会を立ち上げてございます。その中で、1つは被害をシミュレーションする部会、もう1つはどのように救援をやっていくのかといったワーキングをつくりながら作業してございます。

御指摘のこういった被害が生じるかというところは、地形としては、耐震強化岸壁に位置づけるところは軟岩でちょっと固い地盤でございますので、それで直接、被害が軽減されるかというのはまた別問題かもしれませんが、そういった地形でございますので、そこは今後検証して参ります。あとは港湾施設のみならず、その背後の道路とかいったところが使えなくなってもワークしませんので、そこは全庁を挙げて、着実にそういった緊急物資輸送ができるようなハード・ソフト両面で検討を進めてまいりたいと考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。エネルギーの備蓄拠点でもありますので、そうした海面の隆起を含めて、海面というか、地下からの隆起を含めて、いろいろな災害対策を取っていただければいいかと思いました。

ありがとうございました。

【分科会長】 引き続きまして、委員、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

船川港につきましても、日本のエネルギー政策の中でも重要なところということは理解したところです。質問がありまして、秋田県内の秋田港、能代港と最初に御説明いただいたかと思いますが、それぞれ基地港湾になっているところがございます。この風力産業支援における秋田港、能代港の役割が書いてあるわけですが、これらとは役割分担がされた上での船川港の役割みたいなを考えていいのでしょうかという、確認です。

もう1つ、少しほかの港湾との関連で10ページのところ、上の四角書きにありますけれども、この船川港は秋田県の地域防災計画の中では耐震強化岸壁の位置づけになっていないようなところが書いてあって、だからこそ強化岸壁を新たに計画するということなのですが、県の中で位置づけされていないということは、そもそも船川港にこういった機能を持たせるようなことがないのか、それともちょっと抜け落ちている部分があるのか、新たにこういったことを考えていく必要があるのかというところで少し確認させてください。そこが2つ目です。

3つ目は、ページが戻りますけれども、6ページのスライドに港湾計画改訂に向けた考え方の2のところでも御説明いただきましたが、3ポツ目、4ポツ目のところを御説明いただいたかと思っておりますけれども、カーボンニュートラルに向けてということで、そしてまたクルーズ船の受入れと一緒に御説明をいただいたかと思うのですが、ここら辺は陸上電力供給とかも考えてのことでしょうか。すみません、細かいところですが、御回答いただければと思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 お願いします。

【港湾管理者（秋田県）】 御質問ありがとうございます。まず、1点目の4ページの役割分担のところでございますけれども、船川港の長期構想をまとめる上でも、冒頭にも御説明しましたが、秋田県内の重要港湾3港の役割分担をしっかりと考えていかなければいけないということで、委員からも御指摘いただいたところでございます。今、着床式の洋上風力が進んでおりますけれども、そちらにつきましては秋田県の主要基地港湾である両港が建設にメインで携わっていき、船川港につきましては、御説明した石材で作った洗掘防止材を生産して支援していくような役割を考えてございます。

あとは、今後、浮体式にどんどん移行してくると思うのですが、そちらにつきましては、これも冒頭に御説明しましたが、船川港は非常に静穏な港でございます。浮体式ですと水域に基礎を浮かべるようなオペレーションもありますので、船川港は浮体式の建設において、またO&Mについても、非常に役割を見いだせるのではないかとこのところでございます。現段階でも秋田港と能代港はかなり逼迫しているような状況になってきていますので、重要港湾3港で連携して対応してまいりたいと考えてございます。

次に、御質問いただきました10ページの地域防災計画の関係でございますけれども、こちらは現状のものでも海上物資輸送について記載はあるのですけれども、やはり耐震強化岸壁がなかったことで位置づけなかったということと、先ほども御説明しました、県庁内部で改めて半島防災について検討会が開かれてございますので、その結論を得た後、地域防災計画についてもリバイスを図るような段取りにしておりますので、そういった御理解をいただければと考えてございます。

最後、6ページ目のクルーズの陸電関係のお話でございますけど、秋田県でも脱炭素化推進協議会を開いて検討を進めているところでございます。陸電についても御意見をいただいておりますし、動向として、陸電の利用もさらに広がってくると考えられますので、導入に向けても検討を進めてまいりたいと考えてございます。

【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】 引き続き、委員、お願いします。

【委員】 時間が予定を過ぎているようなので、手短にお話しします。4ページ目に関するご説明で、この港は洋上風力発電の基地港湾を支える重要な役割を果たしているということがよく分かりました。基地港湾に関しては、地域別にどれぐらい必要かという目安をつ

くったり、全国で調整を図ったりなどしていると認識しています。今回のように基地港湾をさらに支える港に関しても、広域的な調整などをした上で、船川港が大事だという結論を導いたり、あるいは船川港だけでは十分ではなく、ほかの港もさらに同様の役割を果たすべきというようなことが議論されたりしているのでしょうか。もしかしたらこれは国交省にお伺いしたほうがよい質問なのかもしれません。

【港湾計画審査官】 海洋・環境課から、もしくは前任の方でも結構ですけれども。

【産業港湾課長】 この基地港湾を補完する港湾という観点では、全国的にこれぐらい必要という計画を持っていたり、つくったりするものではありません。あくまで地域ごとの海域の状況に対応して、基地港湾の状況、あるいはその他必要に応じて、この補完港になるべき港がどういうふうにあるかと、地域ごとの状況を踏まえて検討していくものと考えています。

【委員】 なるほど。過不足がないように、補完する港を選んでいくなど、サポートしていくことも必要かもしれないという気がいたしました。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。答申、船川港、国土交通大臣に提出された船川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。

それでは、船川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。ありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。令和6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】 産業港湾課長でございます。よろしく願いいたします。

令和6年度特定港湾施設整備事業(案)について御説明いたします。

まず、特定港湾施設整備事業でございますが、港湾整備促進法に、国土交通大臣が特定港湾施設整備事業について、会計年度ごとに交通政策審議会の議を得て、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記載されております。この規定に基づきまして、港湾分科会において審議いただくものでございます。

資料2を御覧いただきますと、こちらが今回、御審議いただく基本計画案となっております。

ます。施設ごとに数量、事業費、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、参考資料2-1で説明いたします。

1 ページ、お願いします。まず、港湾整備の枠組みと概要についてでございます。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。左側の青枠に記載しておりますのは、港湾法に基づいて実施される港湾整備事業で、岸壁、航路、泊地、防波堤など、国費を充当して国や港湾管理者が行う事業です。一方、右側の赤枠、こちらが今回御審議いただく特定港湾施設整備事業でありまして、港湾管理者が起債事業として、自らが資金を調達して実施する事業となっております。これらの事業は、埠頭用地、荷役機械、上屋などを整備して、利用者などに貸し付けることで収益が見込まれ、整備費用の償還が可能な事業でございます。したがって、国費の充当はありませんが、港湾管理者にとっては、整備に当たり多額の費用を要するため、国による資金の融通・あっせんを行っております。

2 ページをお願いします。特定港湾施設整備事業で実施する事業は、赤で着色しました港湾機能施設整備事業、青で着色した臨海部土地造成事業に分かれてございます。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で償還を行う施設となっております。これらの施設と公共事業で整備を行った岸壁などが一体的に利用されることによりまして、港湾の産業空間としての機能が確保されております。

3 ページ、お願いします。本事業の対象となる港湾ですが、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でございまして、全国に206港ございます。本事業の対象となる主な施設と事業内容、及び港湾整備促進法上の位置づけは表のとおりでございます。

4 ページ、お願いします。基本計画の策定と資金融通等の手続について説明いたします。まず右下①で、港湾管理者から事業に関する資料が提出され、その資料を基に国土交通省が②、特定港湾施設整備事業基本計画を作成します。作成した基本計画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、総務省に対して、基本計画として提示し、資金融通のあっせんを行います。港湾整備促進法では、政府は基本計画に基づき、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おります。

5 ページ、お願いします。今回、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2-2に取りまとめてございます。

6ページ、お願いします。令和6年度の基本計画案としましては、表に示すように、全国の69港において777億円の事業が計画されております。

7ページ、お願いします。各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の推移は、左下の緑の折れ線グラフのとおりでございまして、過去10年間を見ますと、全体的に増加の傾向となっております。

8ページ、お願いします。施設ごとに代表的な事例を紹介いたします。まず上屋ですが、青森港の事例です。対象となります上屋は、資料の右下の写真に示しております1号上屋でございますが、この上屋は昭和41年に建設され、老朽化が著しいことから、令和3年度に解体を行っております。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、お願いします。こちらは対象となる上屋の解体前の写真でございまして、老朽化が著しいということが分かるかと思えます。現段階では、2号上屋でさばき切れない貨物は、青森港内のほかの地区の倉庫などを利用して、横持ち輸送せざるを得ない状況になってございます。1号上屋を整備することによりまして、こうした非効率な荷役が解消されること、さらに新規貨物への対応が可能となります。

10ページ、お願いします。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、お願いします。常陸那珂港区のガントリークレーンは、供用開始から24年が経過しておりまして、老朽化が著しく、点検や故障により使用できない状況が度々発生しており、効率的な荷役が難しいという状況になっております。このガントリークレーンの更新による効果としては、荷役不能リスクの解消と増大する維持管理費用の削減が挙げられます。さらにその結果としまして、安定した港湾サービスの提供、定時性の確保によるコンテナ取扱量の増加にも寄与するものと期待してございます。

12ページ、お願いします。こちらは埠頭用地で、苫小牧港東港区の事例でございます。

13ページ、お願いします。浜厚真地区におきましては、現在、1つのバースを敦賀行きと新潟行き2つのフェリー航路と、それからバルク貨物が併用しながら使用している状況でございまして、岸壁の利用調整が必要となっております。本年4月のトラックドライバーの労働時間の上限規制の適用などによりまして、フェリー航路の需要が増加している中、

フェリー航路の柔軟なダイヤ設定を可能とするために、令和4年度から、直轄港湾整備事業で岸壁を2バースに延伸するという事業に着手しております。今回、右上の写真の黄色で着色しております直轄港湾整備事業と併せまして、赤色で着色しています背後の埠頭用地を整備するものでございます。

なお、埠頭用地の部分は、フェリー待ちのトレーラーなどの待機場所として必要な部分となります。今回の直轄港湾整備と埠頭用地の整備による効果としては、フェリーが同時係留できることで柔軟なダイヤ設定が可能となり、円滑な物流が確保されることとなります。

14ページ、お願いします。福岡県の苅田港における臨海部土地造成事業の事例でございます。高速道路のインターチェンジや空港に近接する輸送ごとに連結の容易なエリアにあります新松山地区において、大規模な埋立てによる新たな生産拠点の形成が進められてございます。

15ページ、お願いします。新松山地区におきましては岸壁計7バースが整備されまして、令和2年より供用し、港湾整備と一体となった用地造成が進められております。黄色で着色している箇所につきましては、平成27年4月に分譲を開始し、令和2年3月までに約3.6ヘクタールの分譲を完了した区画であります。現在では立地企業による設備投資、雇用の発生などによって、地域経済に利益がもたらされてございます。また、その右手側にはバイオマス発電事業者3社が立地しまして、岸壁との近接性を生かした事業が展開されております。令和4年4月には、隣接する地区に3.0ヘクタールの分譲を開始するとともに、引き続き3.4ヘクタールの分譲用の用地造成が進められておりまして、苅田港の利用促進や地域経済の活性化が図られております。

以上、例としてお示しいたしましたのは、特定港湾施設整備の一例でございますが、こうした事業を支援することによって、港湾の利用促進や物流の円滑化、地域経済の活性化を進めてまいります。

私からの説明は以上です。

【分科会長】 ただいま説明のありました令和6年度特定港湾施設整備事業基本計画案につきまして、御質問等がございましたらよろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。

御質問、御意見がございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。答申、令和6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か。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 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。

それでは、この案件につきましての審議はこれで終了いたします。ここで、ウェブで御参加の委員2名は所用により退席されます。御審議どうもありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の交通政策審議会港湾分科会防災部会での検討について、事務局から説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 それでは、資料3に基づきまして、令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方について御説明を差し上げます。

この内容ですけれども、先ほど港湾分科会長からの説明にもあったとおり、3月から防災部会を設置して、議論していただいております。第3回まで議論いただいて、答申案を取りまとめていただいたという状況でございます。

今、お示ししているところに全体の把握をお示ししておりますけれども、大きく2部構成になっておりまして、緑色で囲んだ第1部と、赤で囲んだ第2部ということで、第1部で、能登半島地震等で明らかになった課題と、あと南海トラフ、首都直下地震に対する問題認識を書いております。第2部は今後取り組むべき施策ということで、ハード面とソフト面のそれぞれについて取りまとめをしております。

次のページをお願いします。まず、地震・津波による災害のリスクということでありまして、左側に答申案の骨子を書いております。右側に写真をお示ししておりますけれども、まずは能登半島地震の被害状況と初動対応ということで、岸壁の被害、あるいは津波による被害、地盤の隆起等の被害の状況、あと今回、岸壁の利用可否判断におきまして、事前の解析の有無によって非常に時間の差が生じたといったようなことを書かせていただいております。あと、応急復旧の際に、必要な資機材を現地調達することができれば非常に復旧が早くできるというような知見も書かせていただいております。

能登半島地震における被災地支援活動ということですが、まず被害の状況として、その岸壁の背後の荷さばき地とか道路、岸壁前面の航路・泊地といったところがしっかりしていないと、岸壁だけが健全でも、支援活動の妨げになるというようなことを書かせていただいております。あと、支援船による緊急物資輸送等々でありますけれども、能登半島地域近傍の港湾で支援物資を積み込んで、補給を行って、被災地の港湾との間をピストン輸送で往復するような支援が行われたといったことも書かせていただいております。右側にそれぞれ写真と図表をつけております。

次のページ、お願いします。今後の取り組むべき施策ということで、ハード面の対策でございます。まず、海上支援ネットワーク形成のための防災拠点ということで、右側に絵もつけておりますけれども、先ほど支援側と受援側があるというようなお話を差し上げましたが、被害地域の地域防災拠点と広域防災拠点ということで、そちらに物資を積み込んでピストン輸送するといったような、それぞれ広域防災拠点、地域防災拠点といった概念を紹介させていただいております。

それから、各防災拠点の中ですが、一番右上に絵をつけておりますけれども、岸壁のみならず、航路・泊地やその背後の埠頭用地、緑地、それから臨港道路といったものが健全性を保っている必要があるということで、一気通貫した施設の健全性の確保ということで書かせていただいております。

それから、迅速な施設の復旧のためにということですが、右側にも写真をつけておりますが、復旧に必要な砕石とか重機といった資機材の備蓄をあらかじめしておくとか、あるいは関係事業者との協定を締結したり、作業船の確保に向けた体制の構築をしっかりとやっていくことが非常に大事だということを書かせていただいております。

次のページ、お願いします。4ページ目、ソフト面の施策でございます。まず、港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上ということで、今回、能登半島地震の際に、重要港湾以上では港湾BCPが策定されておりましたが、地方港湾での策定がまだされていなかったということで、こういった地方港湾でのBCP策定の重要性とか、BCPもつくって終わりではなくて、不断の見直しとか拡充、訓練の実施が必要であるといったようなことを書かせていただいております。

それから、災害発生時の対応の迅速化・的確化ということで、ドローン・衛星、夜間監視が可能なカメラといったものによる施設点検の迅速化とか、利用可否判断に関しまして、変状計測の自動化・的確化、それから、判断に必要な情報を共有するツールといったものを備えておくことが、利用可否判断の迅速化にとって大事なのではないかと書いたことを書かせていただいております。

支援船の利用調整であります。右側にバーチャートもつけておりますけれども、今回、受援側の港で港湾の一部管理の代行によって利用調整を国でやったわけですが、支援側の港においてもこういった利用調整をすることで、港湾利用の最適化を進めていく必要があるのではないかと書いたようなことを書かせていただいております。それから、民間のリソースの活用ということで、右側に写真をつけておりますけれども、民間の倉庫なんかを活用

した支援物資の仮置きも今回行われましたので、こういった民間のリソースの活用が大事であるということも書かせていただいております。

最後、情報共有ツールということで、防災情報の一元化、それから、共有のための防災情報システムによるさらなる施策の円滑化の重要性についても書かせていただいております。

私からの説明は以上です。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容について、御質問などはございますか。

【委員】 大変丁寧な御説明ありがとうございました。やはり機能といいますか、施設自身が健全であるかどうか、使えるかどうかとかそういうポイントはもちろん重要だとは思いますが、しかし、今回、ここで「海上支援ネットワーク形成のための防災拠点」のコンセプトにも表れているように、港湾機能がどの程度きちんと確保されるのかを保障するための仕組みをどのようにつくるかということに腐心され、大変いい実績を残されたと思っております。

実はそういう機能がどういうところにあるべきなのかということの判断みたいなものも、広域の災害を考えると必要になってくるかと思えます。これは背後圏との関係、あるいは背後での活動状況といいますか、活動がどういうふうに残っているか、実際に取り残された方がどういうところにあるかということと、港の機能をどうやれば早期復旧できるのか。この辺を事前に考えて、むしろここである、例えば鉄板とかが用意されているとかいろいろ書いてあると思うのですが、そういう機能回復のための対応がうまくつながる仕組みをつくる必要があると思うのです。こう考えると、少し広めの計画なのか、災害対応計画として、港湾とかをコアにした広域計画みたいなものが要るのかなと思ったりするんです。

この答申を受けられて、これから何かもう一歩先にどんなことを考えていらっしゃるか、お考えがあれば教えてもらえるとありがたいと思います。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。御質問ありがとうございます。

まさに先生が御指摘のとおり、今後、今回、答申をいただくことになりましたけれども、いただいた内容を基にこれを具現化していくということが非常に大事だと思っております。少し広域のというような御指摘をいただきましたけれども、まさに今お話を差し上げたとおり、地域防災拠点、広域防災拠点といったものを全国に今後ちゃんと配置していく必要があると思っておりますので、これについては港湾管理者なんかとも相談しながら、しっかりと具現化していくということでぜひやっていきたいと思っております。

それから、実際の被害を受けた後にどういうオペレーションをするかも大事だということを、今回、非常にたくさんの防災部会の委員から御指摘もいただいております。これについては、先ほど港湾BCPというお話も差し上げましたけれども、広域港湾BCP、より広い範囲でどういうふうに地震が起こった後に対応していくかといったようなところをしっかりと、ある程度あらかじめ定めておいて、それを受けて、地震が起こった後にいかにオペレーションをやっていくかといったようなところが非常に大事ですので、その辺もしっかりこれから取り組んでいきたいと思っております。

【委員】 ぜひよろしくをお願いします。ありがとうございました。

【分科会長】 ほかよろしいでしょうか。

それでは、次の報告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近の状況について、事務局から説明をお願いいたします。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課長でございます。私のほうから、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させていただきたいと思っております。

1 ページ目を御覧ください。前回の御報告の1月31日から、それ以降の動きを時系列でまとめているところでございます。主なものといたしまして、3月12日に再エネ海域利用法を改正する法律案の閣議決定とか、あるいは3月22日の八峰町及び能代市沖の発電事業者の選定とか、あるいは基地港湾の選定を4月26日に青森や酒田港ということや、あと、5月に官民フォーラムを開始したというふうなことが主なものとなっております。

個別にお話しさせていただきたいと思っております。1 ページ目を御覧ください。洋上風力促進小委員会の開催状況でございますが、合計4回開催させていただきまして、委員の皆様にご御議論いただきました。具体的にはEEZ展開へ向けての対応策であるとか、基地港湾の指定の是非、さらには再エネ海域利用法に基づく選定事業者へのヒアリング、事業者選定の総括等について、御議論いただいたところでございます。

続いて、3 ページ目を御覧ください。こちらは洋上風力のEEZ展開を可能とする再エネ海域利用法の改正案の内容でございます。この法案につきましては、小委員会でいただいた御議論を踏まえまして、新たにEEZ、排他的経済水域における発電設備の設置に係る制度として、募集区域の指定とか、あるいは協議会の組織とか設置の許可等を行うプロセスを創設しようとする事としております。また、EEZにおける発電設備におきましても、基地港湾またはこれと同等の機能を持つ港湾利用も求める予定としておるところでございます。

本法案につきましては3月12日に閣議決定の後、さきの国会で提出されまして、衆議院

においては全会派一致で可決いただきましたが、残念ながら法律成案とまでは行かず、現在、継続審議というふうな形になっているところでございます。いずれにしましても、政府として引き続き制度検討を進めてまいりたいと思います。

続いて、4ページ目を御覧ください。こちらが現在の事業者選定の状況でございます。赤で塗っているところが4か所ございますが、これが令和4年12月から昨年6月にかけて公募しました第2ラウンドの募集結果でございます。この際に評価方法を見直しまして、事業計画の迅速性を高く評価する評価方法で審査を行いました。その結果、合計4社の事業者を選定したというふうなところでございまして、いずれの4社の事業者につきましても、運転開始予定時期が2030年度よりも前に開始するというふうなことを掲げているものでございます。これによりまして、合計、事業者8社を選定したことになってございます。

続いて、5ページ目を御覧ください。基地港湾の選定でございます。4月26日に基地港湾として、青森港と酒田港を新たに指定させていただきました。

6ページ、上でございますが、これで指定済みの基地港湾は合計7港というふうな形になりました。秋田港はもう既に整備済みでございますので、現在、この6港について、地耐力の強化等の整備を実施しているというふうなところでございます。

最後に、官民フォーラムについて御報告させていただきたいと思っております。7ページ目を御覧ください。この洋上風力浮体式等のEEZ展開を視野に入れた場合に、今後、浮体式が洋上風力の主流になるというふうなことが見込まれております。沖合の厳しい気象条件、あるいは海象条件において浮体式を大量に導入していくこととなりますと、海上施工に関する技術的課題がたくさんございまして、これらを産業界としっかり連携しながら検討していくというふうなことが必要となってきます。そのため、先月21日に浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラムを設置・開催いたしました。

8ページ目を御覧ください。このフォーラムは建設事業者、あるいは造船事業者、海運事業者、多くの関係団体に御参画いただいているというふうなところで、今月25日以前ですけれども、合計99者もの方々がこの会員になっていただいているところでございます。

続いて、9ページ目を御覧ください。海上施工全体を最適化するに向けて、技術的課題を例示したものでございます。例えば浮体基礎の保管水域を確保していくとか、沖合での動揺を抑えた施工方法とか、その辺の課題がたくさんあるというふうなことを示してございます。

10ページ目を御覧ください。この官民フォーラム、今後の進め方でございます。今週、

25日に第2回目を開催したところでございまして、募集していただいた意見をまとめるというふうなこととともに、海上施工の最適化に向けて、今後、議論すべき論点等を整理いたしました。第3回目は7月頃に開催いたしまして、今後の取組方針等を取りまとめる予定で、その後、個別テーマの具体的な対応策を検討していくという予定でございます。

簡単ですが、状況は以上でございます。

【分科会長】 それでは、ただいま説明のありました内容について御質問がございましたらお願いします。

【委員】 この説明を聞いていると、洋上発電は、これからはもうどんどん浮体式でやっていくということですね。着床式についてはもうやらないんですか。

【海洋・環境課長】 引き続きやっていくようなところでございますけれども、秋田県沖とか、かなり着床式の部分の海域が限られてきますので、今後さらにEEZ、法律ができましたら、こういった展開が出てくるのではないかと考えています。

【委員】 遠浅が多いから着床式はなかなか難しいということですか。

【海洋・環境課長】 逆に、急に深くなる場所が多いので、今後は浮体式になることが見込まれております。

【委員】 急にね。

【海洋・環境課長】 ええ、進んでいくと。

【委員】 海外はどういう状況ですか。

【海洋・環境課長】 海外は、ヨーロッパなどは黒海とかは比較的浅い状況でございますので、日本の場合は急に深くなるというふうなエリアが多いのかと思います。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 ほかいかがですか。委員、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

今回のテーマとして少しずれるかもしれないのですが、海外の事例でしばしば聞いていたので、もし何か情報等があればということなんですけれども、実際にオフショアで、浮体式にせよ着床式にせよ、海外では、洋上風力発電を設置する際に作業員の労災事故が発生しているというようなことも伺っておりまして、今回、こういったフォーラムの中で、作業員の労働安全衛生みたいな側面は特段議論になっていないのでしょうか。もし何か情報等がございましたら教えていただければと思います。

【海洋・環境課長】 今のところ、第2回のフォーラム関係者の方々が開いているところ

でございますが、今はまだそこまでの議論にはなっておりませんが、指摘のとおり一番重要なところだと思いますので、今後、検討してまいりたいと思います。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【理事】 先ほど船川港の事例の中で、「風と海の学校」という取組がございました。こうした人材育成、特に風力発電に関わる方の人材育成に船川港で取り組まれていることはすごく大事だなと思います。そういう重量物に対する取扱いとか、深い水深のところでのいろいろな海上作業にかかわる職員、作業員の人材育成に関する取組みについて、国でも取り組まれているのでしょうか。例えばO&Mなどをサポートする機能の1つとして、人材育成の取組みについて、国としても取り組まれているのか教えていただけたらと思います。

【海洋・環境課長】 まさに今、これから経産省と連携して、あるいは関係機関、この官民フォーラムを通じて議論していくところだと思います。ただ、浮体式になると、今の着床式と大きく構造が、上物は一緒だと思うんですけども基礎の部分が大きく異なるということで、施工方法とか、あとはかなり沖合になりますからオペレーションの仕方も変わってくると思いますので、まさにその辺りの人材育成も含めた形で議論していくべきかと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 面白いというか大変だとは思いますが、今の浮体式の話ですが、これはどういう段階にあると理解したらいいのでしょうか。要するにもう既に技術的にはある程度できるという目途があって、それで周辺の法制度とか、あるいは他国との関係とか、そういった周辺状況を整備していくところの段階にあるのか、このぐらいの投資でこのぐらいリターンが出てくる、こういう効果があるとかいうことがほぼ分かっているというようなディテールを詰められているような話なのか、あるいは技術開発みたいなものを今から始めていって、フィージビリティ・スタディーみたいなものもやりますよと、そういう段階でやられているのか。その辺はどういうふうに理解したらよろしいでしょうか。

【審議官】 海事局のほうで、今、洋上風力を浮体でやるときに、集中してまとめてやると、どういうふうにするかという研究を今やっています。ただ、段階としては、まともな研究段階というわけではなくて、基本的には、ある程度技術的には何が課題か分かっている、実証的にやりながら、どうやって洋上風力の風車を集中的に建てたらいいかというのを今、研究・実証をやっている段階ですので、ある程度、重要段階に入っていると考えてい

いかと思います。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、以上で本日の議事は終了しましたので、事務局に進行をお返しいたします。よろしくお願ひします。

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

最後に、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 分科会長をはじめ、委員の皆様方、長時間にわたり熱心に御議論いただきました。どうもありがとうございました。

さて、分科会長でございますけれども、10年という長きにわたり、この審議会の委員をお務めいただきましたが、今年9月が任期満了となっております。それまでの間に、もう多分、港湾分科会はこれが最後になるのではないかと思いますので、御紹介申し上げたいと思います。

20年ぶりになります港湾の中長期計画、「PORT 2030」を分科会長の下で策定させていただきましたし、それに基づく基本方針を数次にわたり変更させていただきました。また、港湾計画が今日も3件ありましたが、合計で35件の改訂をご審議いただきました。そのほかにも事業評価とか、先ほどの防災部会の運営とか、本当にいろいろなことでお世話になりましたことを、この場をお借りしまして、厚く厚く御礼申し上げたいと思います。

今後とも変わらぬ御高配を賜ればと思います。本当にどうもありがとうございました。

【総務課長】 次回、第94回港湾分科会は10月下旬以降の開催を予定しております。

以上をもちまして、本日の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 —