

令和3年11月17日（水）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

## 交通政策審議会第83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83回港湾分科会議事録

### 1. 開催日時

令和3年11月17日（水）

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
井出 多加子	成蹊大学経済学部 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
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 ロジスティクス委員会物流部会委員
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
増田 賢宏	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
松本 真由美	東京大学教養学部 客員准教授

#### <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）	
改訂（小樽港）	5
改訂（敦賀港）	13
一部変更（八代港）	24
② カーボンニュートラルポート（GNP）の形成について（報告）	25
③ 洋上風力発電の導入促進に向けた取組（報告）	27
④ 国際コンテナ輸送を巡る最近の状況（報告）	29
⑤ 港湾における東京オリパラ大会の取組について（報告）	32
⑥ 海底火山「福德岡ノ場」の噴火に係る港湾分野の対応（報告）	35

## 交通政策審議会第83回港湾分科会

令和3年11月17日

【総務課長】 皆様、おはようございます。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第83回港湾分科会を開催いたします。

本日、進行役を務めさせていただきます、港湾局総務課、総務課長でございます。

始めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 国土交通省港湾局長でございます。本日は先生方お忙しい中、小林潔司会長はじめ、委員の皆様方におかれましては、交通政策審議会第83回港湾分科会に御出席いただきまして誠にありがとうございます。

今回から新たに友田圭司委員に御就任をいただきました。この場をお借りしまして、改めて厚く御礼を申し上げます。御指導、御鞭撻のほどどうぞよろしくお願いいたします。

分科会の開会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げたいと思います。

その前に、皆様方、大変失礼かとは存じますが、私この後公務により中座をさせていただきますことをお許しいただければと思います。

さて、前回6月の分科会以降、我が国の港湾をめぐる情勢は大変大きく変化しております。

まず、物流面では、昨年秋頃から世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫が続いております。港湾局といたしましても、本年2月に、省内の各局と連名で、荷主や船主の方々を含みます物流関係者に輸入コンテナの早期引取などの協力要請をいたしました。

また、経済産業省、農林水産省等の共催によりまして、荷主の方々、物流事業者の方々などの情報共有会合を開催し、その後も海外港湾での情報を取りまとめ、広く共有をさせていただいております。主に米国で生じております港湾混雑などによりまして、日本において対応できることは必然的に限られてはございますが、引き続き各国の動向を収集するとともに、荷主の方々や物流事業者の方々の御意見を伺いつつ、関係省庁と連携して可能な対応を検討し実行してまいります。

また、環境面では、2050年や2030年度の温室効果ガス削減目標とエネルギー政策の道筋を示しました「地球温暖化対策計画」、また、「エネルギー基本計画」が先月に閣議決定されました。今月にはCOP26におきまして、岸田総理大臣が、2050年カーボンニュートラルを実現していくこと、また、2030年度に温室効果ガスを2013年度比で4

6%削減することを目指し、さらに50%の高みに向けて挑戦していくことを表明されました。加えて、日米や日米豪印、オーストラリア、インドの枠組みの中で、港湾や海運の脱炭素化へ向けて協力していく動きも出てきています。

港湾局においては、脱炭素化社会の実現に向けまして、カーボンニュートラルポートの形成、洋上風力発電の導入促進を着実に推進してまいります。

今年の夏は、東京2020オリンピック・パラリンピック大会が開催されました。セキュリティ面の問題、あるいは、東京港の交通混雑、これが懸念されましたが、大会運営と円滑な港湾物流を両立させるため、各関係機関と協働いたしまして、テロを想定した訓練の実施、東京港の混雑解消に向けた取組を実施してまいりました。

さらに、ここ数週間、テレビ報道が随分されておりますが、8月に発生しました海底火山の噴火によりまして、鹿児島県、沖縄県の港湾において軽石の漂流漂着が確認されております。そして、港湾利用、漁港も含めてでございますが、支障が発生してございます。また、東京都の伊豆七島にも軽石の漂流漂着が確認されております。

私どもとしましては、軽石の漂着に対してはしっかりと財政的な支援をさせていただくとともに、軽石の回収は大変難しい課題でございますが、効果的な回収技術のとりまとめを行っております。昨日もワーキンググループを開催しまして、全国に向けて、これまで沖縄県や鹿児島県での軽石の回収技術について、課題やメリデメを含めて公表させていただいたところでございます。これをやれば全部うまくいく、といった対策が現在のところあるわけではございませんが、これまで培ってきた色々な技術を応用しながら、迅速な対応に繋がっていきたいと考えてございます。

本日の港湾分科会でございますが、議事次第にございますとおり、審議事項としまして、小樽港、敦賀港、八代港の港湾計画の変更、それから5件の報告事項を予定してございます。委員の先生方から忌憚のない御意見、御指摘を賜れば大変に幸いに存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【総務課長】** ありがとうございます。局長は、公務のためここで退席となります。

(港湾局長退室)

**【総務課長】** それでは、議事に先立ちまして、本日のウェブ会議システムについて御案内をいたします。本日は、ウェブ会議システムを活用してございまして、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、傍聴はオンラインのみとさせていただいております。傍聴されている方につきましては

ては、カメラ及びマイクのボタンは常にオフとしていただきますようお願いいたします。

会議資料については、会議スクリーンに表示いたします。

次に、オンラインで御出席いただいている委員の皆様の御発言方法について御説明いたします。会議中はマイクを常にオフにいただき、御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ようお願いいたします。分科会長より御指名がございましたら、マイクをオンにいただき、御発言をお願いいたします。御発言が終わりましたら、挙手ボタン及びマイクをオフにいただくようお願いいたします。また、チャット機能を利用して御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の御発言をお願いいたします。

続きまして、新任の委員の御紹介をさせていただきます。

7月に新たに港湾分科会委員に御就任いただきました一般社団法人日本船主協会、常勤副会長の友田圭司委員です。

**【委員】** 本日よろしく申し上げます。

**【総務課長】** ありがとうございます。

また、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されておりますが、久保委員に代わって、専門的な御意見をいただくため、同協会の理事、久米秀俊様に御出席をいただいております。

**【理事】** よろしく申し上げます。

**【総務課長】** それでは、次に、委員の出席状況を御報告いたします。

本日は委員15名中14名の御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数8名に達していることを御報告いたします。

続きまして、議事に入りたいと思います。

以降の進行は、分科会長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

**【分科会長】** 皆さん、おはようございます。

それでは、議事に入りたいと思います。

本日は審議事項1件、報告事項5件を予定しております。

まず、港湾計画の審議ですが、最初に小樽港港湾計画改訂を審議します。

なお、改訂ということで、本日はオンラインで北海道開発局の港湾計画課長、会場で港湾管理者である小樽市の部長に参加いただいております。

まず、お二方に一言御挨拶をいただきたいと思います。

【北海道開発局】 北海道開発局でございます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 続きまして、小樽市 部長お願ひいたします。

【港湾管理者（小樽市）】 小樽市の産業港湾部港湾室の担当部長でございます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、事務局より説明をお願ひいたします。

【港湾計画審査官】 事務局でございます。それでは、初めに、港湾計画の改訂内容につきまして、小樽市様より御説明をお願ひいたします。

【港湾管理者（小樽市）】 私の方からまず小樽港の港湾計画改訂内容について御説明をさせていただきます。恐縮ですが、着座のまま説明をさせていただきます。

まず、資料の1ページを御覧ください。

小樽港は、北海道日本海側に位置する重要港湾でございまして、三方が山で囲まれており、比較的静穏度が高い天然の良港でございます。明治初頭には、石炭の積出しや内陸部への物資供給の港として北海道の開拓を支えた歴史がございますが、現在では、北海道日本海側唯一の長距離フェリー航路に加え、地理的優位性を生かした中国や極東ロシアとの定期航路を有し、道央圏の産業・経済を物流面から支える役割を担ってございます。また、国内有数の国際観光都市である小樽市の特徴を生かして、クルーズ船やマリンレジャーの拠点としてにぎわい空間を創出する役割を担ってございます。

一方で、小樽港の港湾計画は平成9年に改訂してから20年以上経過しており、我が国を取り巻く経済、社会情勢や、小樽港の計画と現状の港湾利用に大きな変化が生じているため、改訂を行うこととしたものでございます。

また、小樽港の約20キロ東に位置する重要港湾の石狩湾新港は、北海道、石狩市とともに小樽市も参画して管理運営をしている港でございまして、それぞれの港の特性を生かしつつ連携し、北海道日本海側の拠点港としての発展を目指しているところでございます。

続きまして、2ページを御覧いただきたいと思ひます。

小樽港が担う役割のうち、にぎわい空間についてでございます。

小樽市は、観光入込客数が年間約700万人と、道内2位の観光地であり、訪日外国人も年々増加傾向となっております。

小樽港は、小樽運河や歴史的建造物が多くある中心市街地に隣接しているほか、祝津、オタモイ海岸などへ向かう観光船や、港内周遊、運河クルーズなど、多様なマリンレジャーを

体験することが可能となっております。

また、小樽港は日帰り圏内に多くの観光資源があり、クルーズの寄港地として人気が高く、カジュアルからラグジュアリークラスまで大小様々なクルーズ船を受け入れており、コロナ禍ではありますけれども、来年以降の予約も好調で、感染症対策の体制を整え、新型コロナウイルス終息を期待しているところでございます。

小樽港としては、今後とも、港観光の魅力づくりを高めてまちづくりを進めていきたいと考えているところでございます。

次に3ページを御覧ください。

小樽港が担う役割のうち、地域産業、生活を支える拠点についてでございます。

小樽港のフェリー航路は、舞鶴港と新潟港を合わせて週13便運航されており、北海道と本州を結ぶ日本海側の大動脈としての役割を担っております。主な貨物としましては、移出ではバレイショ、タマネギなどの農産品や冷凍食品、移入では雑貨や飲料などで、高速船の導入効果もあり、貨物量も増加傾向となっております。

また、対岸貿易では、中国との定期コンテナ航路やロシアとの定期航路において、今後も増加が期待されている道産食品や中古車などの輸出、家具の輸入など、地域の産業や生活を支えてございます。

近年では低温輸送の需要も高まっておりますが、小樽港においてもフェリー航路による農水産品や食料品などの関東、関西方面への移出や、中国との定期コンテナ航路による輸出の際にリーファーコンテナが利用されており、コールドチェーン物流の役割を担っております。

このほか、小樽港の充実したサイロなどの施設で輸移入される穀物は、背後圏の畜産業や食品製造業などを支えている状況でございます。

4ページを御覧ください。

小樽港の目指す姿ですが、これまで御説明させていただいた小樽港の役割を踏まえ、物流及び交流の双方の視点から、北海道日本海側の拠点港を目指すとしたものでございます。今回の改訂では、目標年次を令和10年代後半としてございます。

続きまして、5ページを御覧いただきたいと思っております。

港湾計画改訂に向けた考え方といたしまして、1に記載の現在小樽港が担っている役割を踏まえ、2の今後の小樽港の戦略の1つ目として、日本海北部のクルーズ拠点のほか、マリレジャー拠点、国際的な港観光拠点としての機能強化を図っていききたいと考えてござ



います。

2つ目として、日本海側フェリー拠点のほか、穀物供給拠点、対岸貿易拠点としての機能強化を図っていきたいと考えてございます。

3の現状の課題とその対応方針でございますけれども、主なものの1つ目として、大型クルーズ船対応の防波堤の配置の変更や、第3号埠頭の岸壁の整備、2点目として、第3号埠頭のクルーズ拠点化に伴う物流機能と交流空間のすみ分けを目的とする埠頭再編、3つ目として、荷さばき地の狭隘化や災害時の物流機能維持に対応するため、フェリーターミナル用地の造成や岸壁の耐震強化、4点目として、マリンレジャー拠点として船だまりの再編を行うとともに、船舶の大型化等に対応するマリーナ機能の強化を計画してございます。

次に、6ページ目を御覧ください。

こちらでは、今回の港湾計画改訂の概要、全体像を示したものでございます。

主な計画としましては、クルーズ拠点化によるにぎわい空間の形成、フェリー拠点の機能強化、埠頭再編による効率化の3点のほか、臨港道路の4車線化などにより貨物の増加への対応も計画してございます。

続きまして、7ページを御覧ください。

主な計画内容のうち、クルーズ船受入拠点、にぎわい空間の形成についてでございます。

現在小樽港でのクルーズ船の受入れは13万トン級までが可能となっておりますが、寄港打診がある18万トン級のクルーズ船を第3号埠頭で受入れ可能とし、併せて3隻同時の受入れにも対応できる計画としてございます。

また、第3号埠頭及び周辺地域とマリーナ周辺の2か所ににぎわい空間の拠点を形成するとともに、シーバスの運行などにより回遊性を向上させることで、国際的なみなと観光拠点としての発展を図るということとしてございます。

続きまして、8ページを御覧いただきたいと思っております。

計画内容のうち、日本海側フェリー拠点の機能強化についてでございます。

小樽港のフェリー航路は、北海道の産業を支える重要な航路になってございますが、荷さばき地の狭隘化などにより荷役が非効率になっていることから、増加傾向である貨物量に対応する荷さばき地の造成などにより、フェリーターミナルの機能強化を図るものでございます。

また、拡張する部分の岸壁につきましては耐震強化岸壁とし、北海道と本州を結ぶ日本海側の基幹航路として、大規模災害時においても物流機能の持続を図るものでございます。

続きまして、9ページを御覧いただきたいと思います。

主な計画内容のうち、埠頭再編による効率化についてでございます。

第3号埠頭をクルーズ拠点化し、物流空間と交流空間のすみ分けを行うとともに、第2号埠頭の拡張により効率的な埠頭再編、利用再編を図るものでございます。

また、第2号埠頭の拡張は、老朽化した岸壁への対応と第3号埠頭の指定保税地域の移転先を確保するものであり、増加が期待される中古車輸出に対応するとともに、分散していますロシア貨物を集約し、荷役の効率化を図るものでございます。

また、第3号埠頭及び港町埠頭で取り扱っております飼料用の副原料を飼料工場に近い厩町岸壁に再編することで、移送の効率化を図るものでございます。

続きまして、10ページを御覧いただきたいと思います。

地方港湾審議会における主な内容でございますが、港湾の振興や、運送事業者をはじめとします港湾関係者が委員である小樽市地方港湾審議会において、本計画を諮問する審議会開催前の本年7月に中間報告を行っており、この中で貨物量推計の考え方と土地利用のゾーニングの考え方について御質問がございました。

なお、10月15日に開催した審議会における諮問の際には、満場一致で妥当と答申をいただいたところでございます。

私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、事務局から、ただいま御説明いただきました計画の国としての受け止め方を御説明させていただきます。

資料11ページを御覧ください。

まず、日本の食料供給における北海道の位置づけについて、資料中段に円グラフのデータを示しております。左側の耕地面積のデータを御覧いただければと思いますけれども、全国の4分の1以上、それから農業産出額は全国の14%以上を北海道が占めているということでございます。

また、一番右の表ですけれども、各品目においても北海道は収穫量全国1位という品目が非常に多くございまして、日本の食料供給拠点としての北海道の役割は非常に大きいと捉えております。

次に、国としての食料供給に関する方針について、資料の一番下に、「食料・農業・農村基本計画」の抜粋を示してございます。この計画の中で、食料自給率につきましては、2030年に向けてカロリーベース、それから、生産額ベース両方から向上を図っていくという

方針としております。こういった方針から、北海道の食料供給拠点としての役割はさらに高まっていくものと考えてございます。

資料12ページを御覧ください。

続きまして、北海道と本州の定期航路と小樽港の役割でございますけれども、北海道から道外に向けた食料品の輸送機関別の割合といたしまして、資料中段左側の表に記載してございます。海上輸送の割合が約9割ということで、非常に大きくなってございます。

また、輸送の方面別の割合ですけれども、その下の円グラフに示してございます。人口が非常に集中しております関東、東海、近畿、こういった方面への移出が非常に大きくなっており、北海道から遠方に食料が供給されていることがこの表からも読み取れると考えております。

こういった状況の中で、海上輸送ネットワークを見ていきますと、右側に図面を示しておりますが、北海道から非常に多数の航路が関東、中部、近畿方面につながっているということで、小樽港からも新潟港、舞鶴港に長距離フェリーが就航しているということでございます。こういった長距離フェリーの航路、こちらについては、やはり近年課題となっているトラックドライバーの負担軽減にも繋がってくるものと考えております。

さらに、小樽港は道内発着港の中で唯一日本海側に位置する、そういった特徴も持っております。こういったことから、輸送ネットワークの強靱化にも大きく寄与していると考えてございます。

今後も食料供給拠点である北海道から大量消費地へ向かう輸送ルートとして、さらには輸送ネットワークの強靱化という観点から、小樽港の持つ役割はさらに重要になってくるものと、我々としても考えているところでございます。

最後に、基本方針との関係でございます。

13ページを御覧ください。

資料下段左側に港湾の基本方針の関係部分を抜粋、右側に今回計画での主な対応ということで整理をいたしております。大きく3つの観点を記載してございます。

1点目が物流面でございます。将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築という点でございますけれども、今回の計画の中で、埠頭用地の確保やフェリー機能の強化が盛り込まれているところでございます。

また、2点目観光面ということで、クルーズの振興、それから、観光振興及びにぎわい創出に資する港湾空間の利活用という点でございますが、今回の計画の中で、クルーズ船の寄

港需要に応じたクルーズ環境の整備、それから、マリーナの整備が計画されているというところでございます。

3点目防災面について、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・物流体系の構築という点でございますけれども、フェリーバースの耐震強化が盛り込まれているということでございます。

このような点から、今回の小樽港の改訂計画は、港湾の基本方針に沿った計画内容となっていると考えてございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】      ありがとうございました。

ただいま説明のありました小樽港の港湾計画につきまして、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】      すみません、お願いします。

【分科会長】      どうぞ。

【委員】      御説明ありがとうございました。飼料工場のほうに、飼料関係の港の再編ということで、手宮地区の方に新しく岸壁をつくるということだと思うのですが、直接飼料工場に横付けするような形での埠頭整備というのはなされないのでしょうか。そうではなく、少し先の1キロ程先に強化をするということについて、その考え方を教えていただきたいです。もう1点は、港湾道路の関係で、飼料関係の船が着くところが飼料工場のほうに移設されると、その道路整備等が必要になってくるかと思うのですが、この図からは読み取れなかったもので、既存の道路でそういったものへの対応が可能なのかということをお教えいただければありがたいです。

【港湾管理者（小樽市）】      今の御質問、私のほうから御説明をさせていただきます。

まず1点目の副原料の移設に関わる考え方でございますけれども、基本的には既存の岸壁を活用して効率化を図っていくということを考えてございまして、この手宮地区に今位置づけさせていただいている岸壁が副原料を扱う船舶としては対応できる岸壁ということでございます。

飼料工場の直接前にも岸壁はあるのですが、こちらは水深が少し浅く対応できる状況になっていないものですから、少し離れますが、こちらで対応していくという考え方でございます。

また臨港道路の関係でも御質問がございましたけれども、基本的には今現在整備してい

る道路の中で、改めて交通需要等の推計も行った中で、現在整備している幅員等で十分対応できると考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。計画に異論等はないのですけれども、例えば、飼料工場のすぐ手前のところの岸壁の深掘りをする際のコストと、結局移設設置しても0.9キロメートル程運ぶと費用が発生しますので、その辺りをきちんと検討したということをおっしゃっていただけるとよかったかと思いました。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。

【委員】 1点だけにしておきます。

説明を見ていると、かなりクルーズのところにスポットを入れられているような気がしましたけれども、昔からの印象で、やはり小樽という物流の、特に内航の物流の拠点というイメージが強いです。今後北海道は食料の輸出を考えていく、というのは以前より出ております。今敦賀港にこれが向かっていますので、敦賀港から近海郵船さんで博多に持っていき、そこから外に繋ごうというのはあると思います。しかし気になるのは、やはり今リーファの需要がかなり高くなっているのです、そのリーファをいかに小樽港側で捌けるかが非常に重要だと思います。その点から言うと、電源やリーファのストレージ等、その辺りが説明から見えてこないのです、補足していただけるのでしたらお願いしたいと思います。

【港湾管理者（小樽市）】 私のほうから御説明させていただきたいと思います。

リーファの、要するにコールドチェーンの移送に関しましては、私どもの小樽港の中では、内航のフェリーとコンテナということで出てきていますけれども、コンテナのほうはリーファ電源を2回に分けて増設をかけ、十分対応できる状況になっているかと思えます。フェリーにつきましては、フェリー会社の方から特にリーファを積んだコンテナ用の電源は求められていない状況でございまして、シャーシで電源供給しているような状況かと思っておりますが、委員の仰るように、今後こういったコールドチェーンの需要というのは伸びていくと私どもも考えてございまして、フェリー会社と情報共有を密に行い、対応を考えていきたいと考えてございます。

【委員】 どうもありがとうございます。北海道貨物は、表の太平洋航路では相当量が苫小牧港から出ていくので、小樽港の場合日本海航路でアジアに近いところを目指していると理解しています。もちろん内航も重要なのですけれども、やはりリーファを十分に捌けるということは今後も気をつけていただきたいと思います。

以上です。どうも。

【分科会長】 そのほかの委員いかがでしょうか。 お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

私から1点だけ質問がございます。港湾の整備に際してというところで、温暖化による海面上昇は考慮した上で設備対応等の整備は進められているか、というところをお伺いしたいです。

【港湾計画審査官】 事務局でございます。温暖化による影響への対応ということですが、非常にいろいろな場面で議論がされておまして、非常に重要な論点だと考えております。

こういった気温変動に対してどう対応していくかというところですが、港湾局の中で、今年の2月に、有識者で構成する技術検討委員会を設置しており、現在その中で検討を行っているところでございます。

具体的にどういった対策、あるいは、計画にどう反映させていくかは今後の議論なのですが、こういった検討会の中で具体的な対応について引き続き我々の中でも検討していきたいと考えているところでございます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

【委員】 ありがとうございます。やはりできるだけ整備コスト等々を抑える上でも、早めに検討していただき、技術的な対応を折り込んでいただくというのは必要だと思しますので、よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、本答申案についてお諮りしたいと思います。

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

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

小樽港の審議はこれで終了いたします。ありがとうございます。

【北海道開発局】 ありがとうございます。

【分科会長】 続きまして、敦賀港の港湾計画改訂の審議を行います。

本日は、オンラインで北陸地方整備局港湾空港部長と、会場で港湾管理者である福井県の副部長に参加していただいております。

お二方に一言御挨拶をいただきたいと思います。

【北陸地方整備局】 北陸地方整備局港湾空港部長でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 続きまして、副部長、お願いします。

【港湾管理者（福井県）】 福井県の土木部で副部長をしております。本日は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。

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】 それでは、計画の改訂内容につきまして、港湾管理者の福井県様より御説明をお願いします。

【港湾管理者（福井県）】 それでは、敦賀港の港湾計画の改訂の概要につきまして、私のほうから説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。

まず、1 ページ目を御覧ください。

敦賀港の概要でございます。敦賀港につきましては、日本海側のほぼ中央に位置しておりまして、名古屋、それから大阪からも2時間圏内にございまして、高速道路のインターチェンジも近いところにあります。したがいまして、地理的な利便性が大変高い港になってございます。

また、外貿につきましては、現在韓国と週4便の外貿コンテナ、RORO船定期航路を有しておりまして、韓国、中国向けの工場製品ですとか、原材料の輸入など、福井県をはじめとする背後圏の経済活動を支えているところでございます。

国内物流に関しましては、苫小牧と博多を定期で結ぶフェリーがあつたりですとか、RORO船の定期航路を有したりしておりまして、日本の南北を結ぶ国内物流拠点となっております。

2 ページを御覧ください。

敦賀港が担う役割のうち、まず内貿について説明を申し上げます。

左の図にありますように、北海道苫小牧航路につきましては、フェリーとRORO船合わせまして週14便と大変充実しているところでございます。これらの便で敦賀港の取扱い貨物約6割以上を占めているという状況でございます。また、平成31年には新たに就航しました九州博多航路におきまして、本州と九州を結ぶ日本海側唯一の定期航路として週6便運行している状況でございます。これらの2つの航路によりまして、敦賀港を介して日本

の南北が結ばれ、その背後圏は日本全国に広がっているものと考えております。

また、これらの内貿航路等によりまして、県内のみならず、背後の産業を支える原料調達、製品出荷、それから、燃料調達の拠点としても機能しているところでございます。

3ページを御覧ください。

次に、防災拠点としての役割について説明をさせていただきます。

敦賀港につきましては、これまで、平成30年の北海道胆振東部地震などの災害時に、T E C - F O R C E や自衛隊が被災地に向かう際の日本海側の輸送拠点として大きな役割を担っておりました。また、東日本大震災の際には、韓国釜山港から支援物資を敦賀港に集めまして、被災地につなぐ役割も行っているところでございます。

4ページを御覧ください。

にぎわい・交流拠点としての役割でございます。

敦賀港の背後には、日本三大松原の1つであります気比の松原、それから、1940年代に命のビザを携えたユダヤ難民が上陸したことなど、命の大切さと平和の尊さを発信する人道の港敦賀ムゼウムなどがありまして、地域における交流・にぎわいの拠点となっております。

また、大型クルーズ船の寄港実績も有しておりまして、あと2年少し後となりますけれども、令和6年春に予定されております北陸新幹線の敦賀開業によって、福井県の観光の玄関口として一層の役割が期待されております。

5ページを御覧ください。

今年3月に策定しました長期構想を踏まえまして、今回の計画では3つの観点から目指すべき姿を整理させていただいております。

1つ目の物流・産業面につきましては、先端技術を取り入れた高効率な港を目指すこととしております。具体的には、日本海側の高規格ユニットロードターミナルの実現に向け、現在、自動係留装置や車両管理システムの導入に向けた準備を進められているところでございます。また、木質ペレット等の減炭素材となる新規貨物の受入れなど、県内の産業を支えるための拠点としての役割も果たしております。

2つ目の防災面につきましては、日本の物流強靱化への貢献をする港を目指してまいります。耐震強化岸壁を充実させるとともに、フェリー、それから、R O R O 船の定期航路を生かした日本海側の防災拠点の形成を図っていききたいと考えております。また、太平洋側港湾の大規模被災時におけるバックアップ体制の確立を目指してまいりたいと思っております。



す。

3つ目の観光・交流面につきましては、先ほど説明しました人流の港敦賀を核としたにぎわい・交流拠点を目指してまいります。クルーズ船の誘致を進めまして、北陸新幹線と一体となったレール&クルーズの実現、また、北海道と関西・中京を結ぶ内航フェリー、ロシア・韓国と日本を結ぶ外航フェリーの拠点も目指してまいります。

6ページ目を御覧ください。

港湾計画の改訂に向けた考え方についてまとめております。

ページの中程の戦略につきましては、モダルシフトの進展等によりまして、貨物の増加へ対応するため、港湾機能の強化、IoTを活用した高度化により生産性の向上を図ってまいります。

また、背後圏に位置します企業のニーズに対応しまして、外貿、内貿航路の拡充、北陸新幹線敦賀開業を見据えました交流人口の拡大などを図ってまいります。

その対応策といたしましては、3の2ポツにありますように、鞍山南地区高規格ユニットロードターミナルとして集約、再編することや、最後に書いてございます、外航クルーズ、フェリーのターミナルを当計画に位置づけております。

7ページを御覧ください。

港湾計画案の概要図面でございます。

北のほうから順に説明いたします。鞍山北につきましては、防波堤を300メートル延伸することで荷役の安定性を確保し、物流の効率化、定時性の確保を図ってまいります。

また、中央の鞍山南地区の拡張につきましては、連続3バース化をしまして、現在分散しておりますRORO船の北海道航路と九州航路などの貨物の集約、埠頭用地の拡張によりまして高規格ユニットロードターミナル、九州と北海道を結ぶRORO貨物の日本海側の拠点の形成を図ってまいります。

また、このターミナルにつきましては、新たに東南アジアダイレクト航路を誘致するとともに、災害時には物資の輸送拠点としましての機能も強化をしてまいります。

次に、中央下の川崎・松栄地区につきましては、北陸新幹線延伸を見据えまして、外航クルーズフェリーバースを位置づけて、地元の敦賀市とも連携をしながら、にぎわいの拠点の形成を図っていきます。

左下の井の口地区につきましては、遊休化した水面貯木場の有効活用を図りまして、小型船の適正収容や倉庫等の土地需要に対応してまいります。



なるクルーズ船の誘致を目指してまいりたいと思っております。

その一環といたしまして、令和6年春の北陸新幹線敦賀開業を見据えまして、敦賀港と敦賀駅が近いことを生かしたレール&クルーズによる福井県内観光地への誘客、広域的な観光地への周遊促進を図ってまいりたいと思っております。

11ページを御覧ください。

地方港湾審議会でもいただいた主な意見でございます。

埠頭再編と貨物の集約につきましては、当計画への御理解を賜りました。

モーダルシフトの観点からは、トラックドライバーの不足、二酸化炭素排出削減につながることから、ぜひ進めてほしいといった意見をいただきました。

太平洋側の港湾のバックアップ体制につきましては、交通アクセスの良さ、浚渫不要の大水深を生かした連続バースの計画について高評価をいただきまして、BCPの観点から貨物の集貨の提案を賜りました。

にぎわいの創出に関しましては、クルーズ船誘致に当たって、おもてなし体制の充実について御提案を賜りましたので、地元の敦賀市とも連携しまして取り組んでまいりたいと考えております。

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、事務局から、今回の計画の国側の受け止めとして御説明をさせていただきます。

12ページを御覧ください。

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた方針ということでございますけれども、港湾局におきまして、平成30年7月に港湾の中長期政策「PORT2030」を策定しております。この中で、国内物流体系の構築について、このイメージ図で示しておりますような次世代高規格ユニットロードターミナルの形成、展開を位置づけているところでございます。

このターミナルは、ターミナル内において自働化技術等を実装することにより、内航フェリーやRORO船によるシームレス輸送の効率性向上を図ることを目指しているターミナルでございます。例えば、自動離着岸装置や情報通信技術を活用したシャーシの共同管理等、こういった技術を効率的に活用していくことで物流コストの低減やリードタイムの短縮を目指していくということを想定しているものでございます。

次のページを御覧ください。

今回の敦賀港における高規格ユニットロードターミナルの形成ということでございますけれども、まず、左側に本州の日本海側港湾における総取扱貨物量をお示ししております。敦賀港は新潟港に次いで2番目という貨物量を取り扱っております。また、日本海側で唯一北海道と九州の双方を接続する定期航路を有しているということでございまして、日本海側において物流の大変重要な拠点となっていると考えてございます。

また、資料の右側でございますけれども、今回の計画を通じて、鞍山南地区において高規格ユニットロードターミナルの形成を目指すということでございます。先ほども少し御説明がありましたけれども、このうちの自動係船装置については、令和4年4月より現地の実証実験の開始を予定しております。また、それ以降の取組みといたしましても、固定カメラによるナンバーの自動読み取り、リモート損傷確認、センサー設置によるシャーシの位置管理の導入、こういったものの準備を進めていかれるということでございます。

以上のことから、敦賀港は日本海側で非常に主要な海上輸送拠点となっており、高規格ユニットロードターミナルの形成によって港湾物流の効率化が今後図られていくということが想定されます。こういったことから、敦賀港は我が国の港湾物流において引き続き重要な役割を担っていくと考えてございます。

14ページを御覧ください。

最後に、基本方針との関係でございます。

先ほどと同様に、基本方針と今回計画の対比ということで整理しております。

まず、1点目が物流面でございますけれども、将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築という点でございます。今回の計画においては、埠頭再編による内航ユニット貨物の集約化、あるいは、IoTを活用した内航RORO船ターミナルの効率化の検討が盛り込まれているということでございます。

また、2点目ですけれども、防災面につきまして、災害から国民の生命や財産を守り、社会経済活動を維持する港湾物流体系の構築という観点でございますけれども、幹線貨物輸送の拠点となる岸壁の耐震強化、それから、港内静穏の確保のための防波堤整備、こういったものが計画内容に盛り込まれているということでございます。

3点目ですけれども、観光面ということで、観光振興及びにぎわい創出に資する港湾空間の利活用ということでございますけれども、クルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からの受入環境の整備、あるいは、プレジャーボート等の小型船舶の係留保管施設の整備、こういったものが計画されるということでございます。

こういった点から、今回の計画についても、港湾の基本方針に沿った計画内容になっている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】** ありがとうございます。

ただいま説明のありました敦賀港の港湾計画につきまして、御質問がございましたら御発言よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

**【委員】** 防災面のことについてお伺いしたいのですが、耐震強化岸壁は少し大きいものを用意されるということで、陸上の道路網の整備も進んできているので、特に太平洋側からの荷物が来るとすれば、有効な機能を果たし得るような状況だと思えます。

ただ、舞鶴港も同様の状況にあるかと思えます。舞鶴港は大阪湾、敦賀港は東海地方というすみ分けになっているのか、あるいは、その辺りの分担はシステムとしてどのような効果を果たそうとされているのか、今回の計画との関係を教えていただければと思えます。

**【港湾計画審査官】** 事務局よりお答えいたします。

私どものほうで流動調査を基に確認を試みたところ、舞鶴港は北海道から運ばれて関西圏に、敦賀港については中京圏に運ばれているという割合がやはり多いということが確認できております。そういったことから、中京圏、関西圏といった役割分担があるのかなと考えております。

また、防災的な面におきましても、各港でしっかりと耐震強化岸壁を設置し、広域的な防災にも対応していくということが必要なのではないかと考えているところでございます。

**【分科会長】** よろしいですか。

**【委員】** 結構です。もし可能でしたら、例えば本当に東南海地震等が起きて、中京圏あるいは関西圏の主要な港湾が使いづらい場合、今回の耐震強化をどの程度を進めることによって災害時にも利用可能な岸壁が確保でき、どのような効果をもたらすのかということも少し触れていただけたら大変ありがたいと思えます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

オンラインのほうでたくさんの方から手が挙がっていますので、順次、簡潔に御質問をお願いしたいと思います。順番でお願いします。

**【委員】** 御説明ありがとうございます。私からは、質問というよりも、少し補足のコメントということになります。

中京圏の産業にとって、今回の計画はBCPの観点でも大変重要な港でありまして、こう

いった岸壁埠頭整備による港湾機能の拡充を図っていただけるということは、南海トラフ地震をはじめとする震災時の迅速な経済再開の面からも非常にありがたい話だと思っております。したがって、我々民間にとって、敦賀港のこの計画を進めていただくのは非常にありがたいと思っております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。コメントということで承ります。

引き続き、お願いします。

**【理事】** 物流機能について質問をさせていただきます。8ページになろうかと思いますが、コンテナの扱いということにつきまして、今国際フィーダー航路ということで、敦賀港から出発をして、コンテナ戦略港湾を通じて輸出または輸入するという取組がされようとしているとお聞きしております。それはまだ実際、試験運行の段階でございますが、今の敦賀港の絵で言いますと、どこの岸壁を取りあえず使用されるのか。それから、荷主さんの協力や意向など、どういった条件が揃えばそういったことが可能なのか、今の実証試験の取組のところで差し支えない範囲で教えていただけたらと思いました。以上1点です。

関連しまして、8ページのスライドで言いますと、コンテナのところは日本海、それから、また今後の輸出、輸入にも関わってくると思えます。そうしますと、税関ですとか、そういったところの機能もきちんとこの鞠山北地区のところでは整備されないといけないかなと思えますが、その辺りどうなっているのでしょうか。

以上でございます。

**【分科会長】** あとお2人続けて御質問いただいて、まとめてお答えいただきたいと思えます。次、お願いします。

**【委員】** ありがとうございます。

道路に関して2点と、あと1つ、カーボンニュートラルで1点です。

道路に関しては、7ページの資料のところを見ますと、今回の非常に有望と言われる高規格のところからどのように物流をしていくかということで、右側に縦方向に国道8号あるのですけれども、その8号に至る臨港道路と言われるところがどの程度の整備としてこの後充実させていく計画にあるのかというのを教えていただきたいということと、国道8号も含めて、この付近は非常に豪雪地帯で、大雪のために非常に渋滞をしたり、滞ったりということが多いのですけれども、そういった対策というのは、全体の物流ネットワークとしてどのように考えているのかというのが2点目です。

3点目として、後の議論にも出てくると思いますが、今回こういった高規格を導入することによってどれだけ温室効果ガス、あるいは、環境に優しい効果があったのかということをしっかり把握していただくということをお願いしたいです。こちらはコメントです。

以上3点です。

**【分科会長】** それでは、お願いします。

**【委員】** ありがとうございます。それでは、私からは2点質問させていただきたいと思っています。

まず1点目は、環境面についてですが、温室効果ガスの排出量の大幅削減ができ、内航海運はCO<sub>2</sub>排出量がトラック輸送の6分の1程度ですので、モーダルシフトを検討している企業は国内でも今かなり多いのではないかと思います。

そうした中、今回の内航RORO船のターミナルの効率化によって、どのぐらい運行量を現状よりも増やすことが可能なのか。今回の計画によって、例えば、1割ぐらい増えても対応可能なのか、大体で結構ですので、教えていただきたいと思っています。

もう1つの質問は、12ページの次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた方針が示されますが、敦賀港の効率化を果すため、いろいろな施策が検討されています。例えば、倉庫の中では倉庫管理システムで物が入って出ていくまでの作業を一元的に管理できるシステムを構築されているのではないかと思います。ユニットロードターミナルにおけるすべての情報を一元管理するシステムは検討されているのでしょうか。また、少人化や無人化の試みもこうした重要な拠点において進めるべきと思いますが、教えてください。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございました。

それでは、一括してお答えいただけますでしょうか。よろしいですか。

**【港湾管理者(福井県)】** まず、委員の物流機能に関するお答えをさせていただきます。

まず、国際フィーダーの予定しております岸壁でございますが、図面の8ページの現状のところのコンテナヤードがございますが、ここに就航していただく予定でございます。

それから、具体的な今後の荷主への対応でございますが、荷主からの要望として、今トラックドライバーが県内から大阪とか中京まで行くと、大体1日1往復が限界と聞いております。そういったお客様が敦賀港を利用されるということになりますと、大体1日2回、3回と回れるということも聞いておりますので、そういったモーダルシフトにかなり貢献で

きるというような、そういうお客様が対象になろうかと思えます。

それから、敦賀港での税関に関しても今運輸局と調整をしております、船上での税関ということも可能性としてはありますが、実際の運用上としては敦賀港での税関の対応ということで可能かというふうに考えてございます。

続きまして、委員のほうからの環境面の御回答でございますが、まず、国道8号、それから、近接する敦賀インターからの動線上の臨港道路の対応でございますが、特に国道8号の幹線道路からの道路としまして、臨港1号線というのがございます。国道8号から、7ページの図面の一番右側のところの臨港1号線でございます。臨港1号線からフェリー、それから、鞠山南につながる道というのは現在片側2車線が確保されておまして、今後の貨物量の増大に伴っても十分対応できる道路整備となっております。

それから、雪が降った場合の対応でございますが、基本的にはこの臨港道路含めて、県の最重点除雪路線になっております、私どもが所管します港湾事務所においても、直営の除雪部隊を持っておりますので、そういった除雪体制も万全を期してございます。

それから、温室効果に対する定量値の把握でございますが、今回の港湾計画に伴いまして、車両とか増えるCO<sub>2</sub>の増加に関して調査をしております、実際のところ今回の貨物量で増えるものに対しての影響値というのが、調査の定量下限値に届かないほどの僅かな変化でございますので、そういった意味では温室効果への今回の開発行為というのはほとんど影響がないというふうに考えてございます。

それから、最後の委員の回答でございますが、このターミナルが整備されることでモーダルシフトへの運行による低減効果ということに関しましては、大体今の九州博多航路の試算でございますが、約70%低減できると、CO<sub>2</sub>の排出削減につながるという数値が出ておりますので、そういったところで十分寄与できるのかなというふうに考えてございます。

**【港湾計画審査官】** 続いて、私のほうからも少し補足させていただきます。

委員のほうから、今回の計画に当たって、鞠山南地区でこういった取扱いの能力のアップが図れるのかという観点の御質問もあったと思うのですが、今回特にRORO船ということで考えていきますと、現状の取扱いからほぼ3倍程度の貨物の推計ということで今回計画しておりますので、現状よりも2倍から3倍の貨物を取り扱っても十分対応できるような、そういったターミナルの計画になっているということでございます。

それから、システムということでございますけれども、ターミナル、今回のシャーンシの共同管理などのシステムについては、実現された暁にはこちらの鞠山南のほうで一元管理さ



れていくようになると考えております。また、そういったいろいろな物流関係のデータの共有化もしくはその連携という部分については、今港湾局の中でもそういった連携基盤というものをデジタル化の検討の中でいろいろ検討しているというところがございます、そういった部分を通じて港湾物流の効率化に引き続き取り組んでいきたいということでございます。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した。

それでは、まだ御質問のある方おられるかも分かりませんが、審議に移らせていただきたいと思っております。

それでは、答申。敦賀港。「国土交通大臣に提出された敦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でしょうか。よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】      ありがとうございました。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、敦賀港の審議はこれで終了したいと思います。ありがとうございました。

【港湾管理者（福井県）】      ありがとうございました。

【分科会長】      それでは、次に、港湾計画一部変更案件の審議に移ります。事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】      それでは、八代港の港湾計画の一部変更について説明いたします。

資料1 ページですけれども、今回の計画変更の概要ですけれども、八代港における原木輸出の機能強化をするというものでございます。

資料2 ページを御覧ください。

八代港では、近年原木の輸出増加が非常に大きくなってきているということでございます。資料中央、外港地区ですけれども、こちらの図面の中に赤枠で示している部分が既存の原木のヤードということでございます。複数箇所に分散して非効率な状態となっているということでございます。

それから、輸出のための原木船は、図中央の水深10メートルの岸壁を利用しておりますけれども、使用船舶の大型化のニーズが寄せられているということでございます。

これらの課題に対応するため、資料右側の加賀島地区に今回埠頭用地を計画いたしまして、原木ヤードを集約していくということ、それから、水深12メートルの岸壁を計画いたしまして、原木輸出に向けた機能の強化を図っていききたい、大型船の入港を可能にしていき

たいということでございます。

併せて、新たな公共埠頭整備が計画されるということで、その背後の工業用地も拡大いたしまして、新たな企業の誘致にも対応していきたいという計画でございます。

資料3ページは、今回の計画の図面ということで添付いたしております。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明のありました八代港の港湾計画につきまして、御質問ございましたらお願いいたします。よろしいですか。

それでは、特にないようですので、答申案につきお諮りします。

答申。八代港。「国土交通大臣に提出された八代港の港湾計画については、適当である。」という答申で御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、港湾計画についての審議は、これで終了させていただきます。

それでは、次の議題に移ります。報告事項なのですが、5件ございます。一通り説明した後、質疑の時間を設けますので、よろしくをお願いいたします。

まず、カーボンニュートラルポートの形成について説明をお願いします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長です。

資料2、カーボンニュートラルポートの形成について、前回の港湾分科会以降の動きを御報告いたします。

まず、1ページを御覧ください。

本年6月から、本省におきまして有識者による検討会を開催し、8月にCNPの形成に向けた施策の方向性の中間とりまとめ、それから、CNP形成計画策定マニュアルのドラフト版というものを公表しました。また、それからさらに深掘りをしまして、この年末の12月末に最終的な取りまとめ、それから、マニュアルの初版というものを公表する予定にしております。

また、各港での検討も進んでおりまして、本年1月から検討を開始しました7港湾に加えまして、本年6月以降に5港湾、それから、2地域においても検討会等が開催されている状況です。

2ページを御覧ください。

8月に公表いたしました検討会の中間とりまとめの概要になります。CNPの目指す姿としては大きく2点ありまして、1点目が水素等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備、2点目が港湾地域の面的・効率的な脱炭素化でございます。また、2点目の方は、港湾オペレーションの脱炭素化と、それから、臨海部立地産業との連携も含めた港湾地域における面的な脱炭素化に分けられます。

また、取組の方向性というものも10項目整理をしております。時間の関係上割愛させていただきます。

3ページを御覧ください。

港湾管理者がCNP形成計画を策定するためのマニュアルの概要でございます。

港湾管理者が関係者と連携をしまして、協議会というものを組織し、そこでの意見を反映しましてCNP形成計画を策定いたします。この計画は公共ターミナルに加えまして、倉庫、発電所等の活動も含め、面的に港湾地域全体を俯瞰して策定されるということを想定しております。

4ページ目をお願いいたします。

こちらは10月22日に閣議決定をされましたエネルギー基本計画の概要であります。2030年度に46%削減というものを実現するために、今回電源構成におきまして、再エネ比率が、例えば、2019年の18%から36から38%と向上したり、また、LNGですとか石炭火力等の化石燃料の比率、これも合計しますと76%というものが2030年には41%に低減したりというものとなります。また、新しいものとしては、水素・アンモニアというものも出てきてまして、こちら1%というものが計上されております。

5ページ目にありますが、ちょっと字がたくさん並んでおりますが、このエネルギー基本計画の中でもCNPの形成の実現を図ることが明記をされております。

また、国際水素サプライチェーン等による大量の水素供給と臨海部等での大規模な活用など、社会実装モデルを創出して水素利用量の増大を図るということも目指すこととされております。

6ページ目をお開きください。

同じく10月22日に閣議決定されました地球温暖化対策計画の概要になります。この中でも、右のほうに載っておりますが、CNPの形成というものが位置づけられてございます。

次の7ページを御覧ください。

こちら国際海運のほうも動きがございまして、これまでIMOにおけるGHG削減目標というのは2050年に半減ということでありましたけれども、去る10月26日に日本として2050年のカーボンニュートラルを目指すことを米英等と共同提案をしております。今後このIMOにおきましても目標見直しの検討が開始される予定でございます。

次、8ページでございます。

こちら国際的な動きということで、去る9月24日の第2回の日米豪印首脳会合におきまして、海運タスクフォースというものが立ち上げられました。ロサンゼルスですとか横浜港を含む海運のバリューチェーンをグリーン化し、2030年までに2から3件の低排出またはゼロ排出の海運回廊を確立するということを目指すということで、検討が今進められてございます。

9ページを御覧ください。

こちら国際的な動きで1つ象徴的なものでございますが、今後導入が見込まれます船舶への陸上電力供給につきまして、現在はアメリカのロサンゼルス港等で、西海岸で取組が進んでおりますけれども、去る6月21日に欧州の主要5港におきましても2028年までに超大型船への陸電の展開を共同コミットされているということでございます。

最後10ページ目でございますが、CNPの形成、様々な取組を行うわけですが、主な取組のスケジュールをお示したものです。

まず、CNPの形成に向けた取組については、技術開発等の進展に応じまして順次導入をしていくということになります。まずは先ほど申し上げましたCNP形成計画というものを作成するとともに、すぐに導入が可能な陸上電力供給をはじめ、荷役機械の低炭素化、あとは、水素燃料化等に取り組んでいく計画であります。

また、来年度予算要求等におきましてもCNPを形成する、支援をするための事業等の要求を行っているところでございます。

以上で説明を終わります。

**【分科会長】** 続いて、洋上風力発電の導入促進に向けた取組について説明をお願いいたします。

**【海洋利用開発室長】** 海洋・環境課でございます。

資料の3、洋上風力発電の導入促進に向けた取組について御説明をさせていただきます。ページをめくっていただき、2ページを御覧ください。

前回3月の港湾分科会において御報告した以降の洋上風力発電に関する主な動きについて

てでございます。

青文字の内容が当局として初めての取組となります。具体的には、4月の海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭の貸付、6月の再エネ海域利用法における事業者選定でございます。このほかには、5月に基地港湾のあり方に関する検討会の設置、8月、9月に、洋上風力促進小委員会の開催、9月に促進区域などの新たな指定がありました。

詳細は、次ページ以降について御説明いたします。

次、3ページでございます。

港湾区域における洋上風力発電の主な導入計画についてでございます。

洋上風力発電の導入は、港湾区域と一般海域で根拠法が異なります。港湾区域のプロジェクトは、ここに記載のある6港でございます。このうち秋田港、能代港のプロジェクトは、秋田港を基地港湾として利用して洋上風力発電設備の建設が進められております。

次、4ページでございます。

秋田港の飯島埠頭につきましては、4月9日に東北地方整備局、秋田県、秋田洋上風力発電株式会社の間で賃貸借契約を締結し、国土交通省として初めての基地港湾の埠頭を改正港湾法に基づき貸付けました。左上の写真は飯島埠頭にモノパイル、トランジションピースなどの部材が保管されている状況でございます。これらの部材につきましては、9月19日に洋上への設置が完了したところでございます。来年この上にブレードなどの上部工を設置いたしまして、来年末に運転開始を予定しているところでございます。

次5ページでございます。

再エネ海域利用法と改正港湾法の手続の内容を確認していただくための参考資料でございます。

次、6ページでございます。

2050年、カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方に関する検討会でございます。前回報告した分科会におきまして、本検討会において将来必要となる基地港湾の全国配置や規模、基地港湾を活用した地域振興に関する検討をする旨御説明したものでございます。本検討会は5月に設置しまして、これまで3回開催いたしました。全部で5回の開催を予定しております。来年の取りまとめを予定しているところでございます。

次、7ページでございます。

長崎県五島市沖における事業者選定についてでございます。再エネ海域利用法に基づき、一番初めに促進区域に指定されました五島市沖におきまして、6月11日に我が国で初め

で事業者を選定したところでございます。選定事業者は、記載のとおり、戸田建設などから構成されるコンソーシアムでございます。

なお、この促進区域の発電設備は浮体式でございます。

次、8ページを御覧ください。

洋上風力促進小委員会についてでございます。再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定や、公募による事業者選定に関する具体的な運用方法につきましては、港湾分科会の下にございます洋上風力促進小委員会と総合資源エネルギー調査会の下にございます洋上風力促進ワーキンググループとの合同会議において検討しているところでございます。8月に促進区域指定ガイドラインにおけます有望な区域の運用、9月に新たに指定をいたしました秋田県八峰町及び能代市沖の公募占用指針について議論したところでございます。

次、9ページでございます。

促進区域などの概要でございます。9月13日に新たに促進区域を1区域指定し、有望な区域を4区域、一定の準備段階に進んでいる区域を6区域整理したところでございます。これまで指定しました促進区域はこれで5か所6区域になります。この区域の出力量は189万キロワットとなり、昨年度策定いたしました洋上風力産業ビジョンにおいて設定をいたしました1年間に100万キロワットの案件形成の目標はおおむね達成されているところでございます。

次、最後10ページでございます。

最近の政府の全体の動きといたしまして、先月第6次エネルギー基本計画が閣議決定されました。この計画におきまして、再生可能エネルギーにつきましては、2030年度の導入目標として、2019年度の2倍となる36から38%程度を目指すことになりました。

洋上風力につきましては、再生可能エネルギーの主力電源化の切り札として推進していく旨記載されております。導入目標につきましては、年間100万キロワット程度の区域指定を10年継続し、2030年までに1,000万キロワット、2040年までに3,000から4,500万キロワットの案件形成を目指すこととされております。

国土交通省といたしましては、この計画の目標達成に向けまして、促進区域の指定、事業者の選定、必要となる基地港湾の整備など、洋上風力発電の導入促進に必要な取組を経済産業省と連携して引き続き実施していくこととしております。

以上でございます。

**【分科会長】** 続いて、国際コンテナ輸送をめぐる最近の状況について説明をお願いいた

します。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。平素より国際コンテナ戦略港湾政策に当たりまして、御理解、御協力をいただきましてありがとうございます。

冒頭局長のほうより挨拶の中で触れさせていただきましたけれども、今般の国際コンテナ輸送をめぐっては需給逼迫ということがかなり大きな問題になっておりまして、マスコミ等でもよく報道されているところでございます。最新の状況ということで整理をさせていただきましたので、御説明、御報告できればと思います。

まず、1ページ目をお開きいただければと思います。

改めてでございますけれども、国際コンテナ戦略港湾政策の取組ということで、整理をしたものでございます。御承知のとおり、コンテナ船の大型化がかなり進んでおりまして、寄港地が絞り込まれておりますので、この中で、日本への寄港を促す取組を、我々3本柱を立てて推進をしております。集貨、創貨、競争力強化ということで、赤囲みにしておりますのは昨年から今年にかけての新たな施策ということで、この表では整理をしております。

2ページ目に移らせていただきます。

国際基幹航路の船型・寄港回数ということで、昨年からどういう状況になっているのかということ整理したものでございます。御覧いただいておりますとおり、左の表で、2019年から比べると、基幹航路に就航しているコンテナ船、やはりこれの大型化が進んでいる。一例ですけれども、右側のグラフ2本でございますけれども、東京港の例で言いますと、寄港するコンテナ船の大型化の傾向が見て取れると。他方、やはり寄港回数は残念ながら少し減少しているという状況でございます。これがちょっと今から御説明をさせていただく国際海上コンテナ輸送の需給逼迫、これが一番大きな要因として考えられるところでございます。

もう1ページ目、3ページ目をお開きください。

この需給逼迫の状況につきまして、グラフのほうで御説明させていただきます。左側のグラフですけれども、アジア、北米のコンテナの荷動き量でございます。昨年6月まではコロナの影響を受けまして減少が続いておったのですけれども、やはり夏頃からいわゆる巣ごもり需要ということで、家電とか家具といったものの需要がかなり伸びてまいりまして、もう急増というような状況になっていると。

これに呼応するような形で、右側の図でございますけれども、横浜からロサンゼルスへのコンテナ運賃でございます。特に今年の春以降急上昇しまして、通常時の5倍から8倍とい

ったような状況になってございます。

4 ページ目をお開きください。

北米での需要の急拡大、これが大きな原因ではございますけれども、そのみではなく、この問題が発生した当初の頃はコンテナの箱が足りないと、中国での生産量が落ちたので箱が足りないというのかなり大きな原因になってございました。あるいは、最近指摘をされておりますのは、港湾だけの問題ではないと。ターミナルの背後のトラックの労働者不足ですとか、あるいは、鉄道輸送がキャパシティーを超えているとか、もう様々な問題が絡み合っているというところが指摘をされております。ちょっと滞船についての状況についてもなかなか落ち着く状況ではなく、まだ今も悪化をしているという状況にございます。

5 ページ目でございます。

日本政府として、これは特にアメリカが震源地ということですが、ただ、日本政府としてもできることをやっていこうということで、今年の2月に、例えば、空コンテナを早く引取りに来てくださいよとか、早く返却してください、あるいは、返却延滞料といったものを適切に取ってくださいといったような要請を、各荷主さん、船社さんに出しているところでございます。

6 ページ目をお開きください。

さらに、経産省、農水省と共同で、情報共有会合というのを今年の4月に開いております。また、その後もですけれども、やはりなかなかこのような状況が落ち着かないということで、8月の日中韓の物流大臣会合でもこの問題が取り上げられまして、このような状況を確認して、情報共有して連携を図っていこうということを確認しております。

今我々としては、幅広くかなりたくさん船社さんあるいは荷主に、今具体的にどういったことが問題になっていて、どういったことにお困りなのかといったようなニーズのヒアリングなどを行っておりますし、また、実は海外のそのような状況について正確に情報を共有することもかなりお役に立つというお話も伺っておりまして、港湾局でも海外の大使館等を通じまして、特に米国の動向を幅広く情報収集して提供しているというところでございます。

7 ページ目をお願いします。

7 ページ目、8 ページ目は、これの問題に対して、震源地のアメリカでどういった対応しているかというのを整理させていただいたものでございます。

10月13日にバイデン大統領が声明を出しておりまして、まず、港湾については、24



時間、7日間、ゲートオープン、荷役を行うということを発表されております。さらに、一番の問題であった、貨物を誰も夜中も早朝も引取りに来ないという問題についても、大手の荷主さんに協議をして、そうした夜間とか早朝にも荷物をちゃんと引取りに来るようにと、倉庫も開けるようにといったような、大統領が自らイニシアチブをとって政策が発表されました。

ただし、まだまだ課題は残っておりまして、8ページになりますけれども、これはロサンゼルス港、ロングビーチ港において、9日以上長期蔵置、ターミナルにほったらかされているコンテナについては、9日目以降1日目100ドル、その次の日は300ドルといったようなチャージを課すという新たな政策をさらに講じて、今どれくらい改善されるかというのを見ているところでございます。

9ページ目以降が、最近我々が国際コンテナ戦略港湾という政策で新たに打ってきたものをちょっと整理しているものでございます。

今年の4月に横浜の南本牧で、APMTさんでターミナルの一体運用が始まったと。これで、そのような効率的な運用をさらに可能としたということでやっております。

10ページ目でございます。

こちらがソフト面の対策ということで、これも南本牧ですけれども、COMPASという、IT、情報通信技術を活用して、ゲート前渋滞の解消につなげるという取組を行い始めたところでございます。これは神戸でも取組を始めております。

11ページ目でございます。

昨年10月から、とん税・特別とん税の特例措置を創設していただいて、かなり年間入港の入港料が安くなったというところでございます。

最後12ページ目13ページ目でございます。

これはこの国際コンテナ戦略港湾政策を常にバージョンアップしていくということで、ワーキンググループを設置しまして、今年の5月に中間とりまとめを行っております。その中で、今までの3本柱のみならず、先ほど紹介のあったCNPですとか、あるいは、DX化、あるいは、要は、港湾の強靱化といったところを新たに取組んでいくということが指摘されております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、港湾における東京オリパラ大会の取組について説明をお願いします。

【企画室長】 計画課企画室でございます。私のほうから資料5に基づきまして、先に行われました東京オリパラ大会での港湾の取組について御報告したいと思います。

1枚めくりまして、2ページを御覧ください。

東京オリパラ大会に関しましては、様々な課題が事前から挙げられている中で、政府は組織委員会や東京都とともに検討を行ってきたというところではあります。その中の主要なテーマで、左の真ん中にある交通輸送の関係が特に国交省としては大きく関係しておりました。

国土交通省におきましても、関係部局とともに組織を立ち上げて検討を進めてきたというのが右の四角の中の組織ですが、特に港湾関係では、その中でテロ・セキュリティ対策、それから、東京港のゲート前の混雑解消ということが大きなテーマであったところです。これらの取組について御紹介させていただきます。

3ページを御覧ください。

まず、テロ・セキュリティ対策ですが、令和2年度より全国の129港で、国や都道府県、市町村などの関係者が交ざった連絡体制である「水際・防災対策連絡会議」を設けています。

特に今年7月、大会の直前ですが、東京オリパラ大会中の危機事案発生時にどのような連絡体制を敷くかといったことの提供依頼や、コロナ関係の感染症BCPなどを議題として、皆さんと連携を深めたというところです。

続いて4ページを御覧ください。

こちらのほうは港湾保安設備の点検についてですが、大会を見据えて、海上保安庁や警察などの関係機関と連携いたしまして、順次保安設備の点検を行ってきたところです。特に国際戦略港湾や国際拠点港湾については毎年度実施、それから、重要港湾については大会までに少なくとも1回は実施するというところで、大会までに全ての重要港湾以上で合同点検を完了したところです。

続いて、5ページを御覧ください。

こちらのほうは、実際に何か事案が発生した場合、出入り管理の強化や警備の強化などの保安レベルの引上げを行わなければならないわけですが、実際起きたときにどう対応するかということの訓練を行っております。全国97港で訓練を行うとともに、140港において情報伝達訓練を行ったところです。

続いて、混雑解消の取組についてです。

6ページを御覧ください。

先ほど、国交省全体や政府全体の取組について御紹介いたしましたが、本取組は、国交省

港湾局と東京都港湾局において、関係部局を含めた形で連絡協議会を設置する形で進めました。

具体的な取組としては、7ページ以降でございます。

7ページは、まずハード関係です。東京大会は、臨海部に競技会場が集中したため、この部分の混雑が非常に心配されたというところなんです。そのため、ハードとしては、東京港海の森トンネルをはじめとする道路関係、それから、コンテナターミナルの能力向上という観点から、中防外側のコンテナターミナルについての整備拡張を行ってきたというところなんです。

また、ソフトについては8ページ以降でございます。

こちらのほうには、まず、左のほうにございますように、長期蔵置貨物が混雑の影響、つまり、コンテナが長期に蔵置されることが、混雑の原因になりますので、この解消について、国交省港湾局長、東京税関長、東京都港湾局長連名で利用者の方々に依頼をかけたというところなんです。

それから、具体的な港湾物流確保の取組として、これは東京都の方で実施いただいたわけですが、コンテナターミナルのゲートオープン時間の拡大、通常の8時半から4時半というような形で行われているゲートオープンについて、7時半であるとか、あるいは、後ろ倒しでは、日にもよるのですけれども、一番長い時で朝の4時までゲートオープンするような取組を行ったというところなんです。

それから、24時間利用可能なストックヤードを設置、あるいは、混雑状況を見える化していくということで、臨海部混雑マップの提供であるとか、実際にウェブカメラを通してリアルタイムで交通状況を情報発信するということを行ってきたところなんです。

9ページは、その結果です。

こちらは11月12日、先日東京都の港湾局のほうから発表されたものですが、ゲートオープン時間の延長によりまして、これグラフを見ていただきますと、青い部分が通常の例年の混雑状況、つまり、待機時間のゲート処理台数の状況となっており、当然、グラフが上になれば混雑になってくるというところなんです。ピークの部分が低減してきているというところが見て取れると思います。

それから、下のほうに個別の取組概要ということで、コンテナターミナルのストックヤードの関係とか、ターミナルの全体の利用、時間拡大したときの取扱本数、トラックから船舶・鉄道への利用転換の実施の状況の実績が書かれているところなんです。

続いて、10ページです。

こういった知見を踏まえて、今後もテロ対策、あるいは、ゲート前の混雑解消について取り組む必要があるわけですが、これらの知見を踏まえて、今後の取組ということで記載しています。

まず、テロ対策につきましては、引き続き保安の点検であるとか訓練を実施するとともに、今回新たに設置しました連絡会議は非常に有効だということですので、これを、例えば、2025年の国際博覧会などもありますので、定期的を開催していくということを考えているところです。

それから、ゲート前交通混雑の解消についてですが、東京都においては引き続き混雑状況の見える化を図るとともに、予約制の導入に向けた取組を進めております。それから、先ほど経済課長からも御紹介がありましたCONPASというものを横浜港南本牧埠頭でスタートしたということです。

このCONPASについては、参加、利用するトラックが多ければ多いほどゲート前の待機時間が削減されるということの効果が確認できていますので、引き続き横浜、神戸港をはじめとする他港において拡張していこうということを考えているところです。

以上です。

**【分科会長】** それでは、最後に、海底火山「福德岡ノ場」の噴火に係る港湾分野の対応について説明をお願いします。

**【災害対策室長】** 災害対策室長でございます。

それでは、資料6に基づきまして御説明させていただきます。

1枚開けていただきまして、8月に噴火をいたしました福德岡ノ場で発生した軽石と思われるものが沖縄や奄美地方に大量に漂着しております。先週末からは、それに加えて、東京都の伊豆諸島、式根島港や御蔵島港にも漂着が確認されておりました、本日の朝時点で、鹿児島県で23港、沖縄県で19港、東京都で2港の44港で漂着が確認されております。

真ん中に地図で港湾名を色分けしておりますが、下の凡例を見ていただければ、白枠が解消済・影響軽微となっております。また、赤紫が除去作業中14港、そして、薄い紫が除去準備中となっております、日々状況変わります、港湾にある日押し寄せたと思ったら次の日には潮が変わっている、あるいは、風向きが変わって完全に自然と解消されているというケースも報告されております。そういったことを我々日々情報収集して、状況を確認しているところでございます。

この軽石の最も大きな問題は、1ミリ程度の小さな粒になっても浮いているということ

で、特に小さな船への航行の影響、エンジンを冷やすための冷却系に軽石が吸い上げられ、フィルターが詰まってしまってエンジンがトラブルを起こしてしまうというのが大きな問題でございます。

左下に与論港の状況が書かれておりますが、九州電力が島の電力を賄うためにタンカーで石油などを入れておりますが、そのタンカーが、10月25日、着岸したのですが、荷役ができなかったということでございます。11月15日には九州整備局があらかじめ汚濁防止膜で外部からの軽石の侵入を防ぎ、荷役に成功したという状況でございます。

また、そのほか、国としては、海洋環境整備船を派遣したり、あるいは、ヘリ調査、あるいは、TEC-FORCEを派遣したりといった取組を行っております。

また、港湾管理者のほうで災害復旧事業を使いまして軽石を回収するわけですが、その港湾管理者が行った取組に対して、国は8割の補助を行っているという状況でございます。

ただ、その回収方法はほとんどが岸壁に吹き寄せられた軽石を陸上から人力あるいはパワーショベルなどですくうというような、かなり原始的なやり方をしております。私どもとしては、海上から大規模に取れないかということのをいろいろと試しているところでございますが、先ほど問題になっております船への目詰まり、そういったものがなかなか難しい部分がございます、いろいろな工夫をしながら今対応に当たっているところでございます。

そういったことを、実証的な知見を踏まえて、現在本省のほうでワーキンググループを立ち上げて、様々な技術を集めた知見集のようなものを作って、11月中には発表しようということで、その中間段階のものについても適宜発表をしていくということで、これから全国に広がっていく可能性のある軽石に対して、各港湾管理者等への情報提供に努めているところでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、これまで説明のありました5件の報告について、御意見、御質問がありましたらよろしく申し上げます。

**【委員】** では、すみません、手短かに伝えることにします。御説明ありがとうございました。

港湾における東京オリパラ大会の取組についてレガシーとして残ったものがあるのではないかと思います。こういった取組が功を奏して全然混乱が起こらなかったということも

ありますし、この期間のトラックドライバー等の負担が軽減されたということはあちこちからお聞きするところでもあります。

道路局の場合も、これからダイナミックプライシングを取り入れていく1つのエビデンスとしてこういった機会を生かせるのではないかという話が出ております。

港湾のほうでは、いろいろ取り組まれたことに対して、今後また使っていこうかというようなこと、例えば、ターミナルオープンの時間帯で利用されたところが非常に大きかった時間帯は、少しやはりオープングートを長くしようかとか、もしくは、トラックから船舶・鉄道への利用転換、これモーダルシフトとしてもとても大切なものだと思うのですけれども、そういった取組を継続しようかとか、そういったことについてお考えがありましたらぜひお聞かせ願いたいと思います。

以上です。

**【分科会長】** 続いて質問をお願いします。

**【委員】** 2点、1点目はCNP、2点目は国際コンテナです。

1点目のCNPですけれども、3ページの図面を見る限りにおいては、この条件を全部満たす港で思い浮かぶのは根岸まで拡張した横浜しか浮かばないのですけれども、右半分だけ見ると、例えば、これ水島かなと思ったりするのですけれども、そういったモデルとして適当なところというのは今検討されているのでしょうかというのが1点目です。

それから、2点目は、国際コンテナの話がありましたけれども、これ確かに滞船状況はさまざまに悪いというのは我々も知っています。ただ、この状況は海だけ見てもはっきりしないので、これ実はエアのほうに全部船落ちの荷物をやってきているのですよね。だから、全体はどれだけひどいことになっているかというのは、エアも併せて見てもらわないと分からないので、その辺り情報を共有して報告していただければありがたいと思います。

以上です。

**【分科会長】** あとお2人、オンラインのほうで手を挙げていただけますので、順番でお願いします。

**【理事】** カーボンニュートラルレポートにつきまして、これはコメント、要望でございますが、CNPの有識者会議におきましても、日本港運協会の会長から御意見を申し上げたところでございますが、このカーボンニュートラルレポートの施策を非常に期待し、そして、また、非常に高く評価をしていて、業界としても、例えば、水素の導入ですとか、こういった新エネルギーの導入に際しては、技術開発の動向を注視しつつ、業界としても積極的に対応

を図ってまいりますと会長より申し述べております。

また一方で、今後機器とか車両の買い替えなどに、置き換えに対しては、やはりかなり莫大な投資が必要になってまいりますので、国におかれましては支援措置を含む適切な制度設計を御検討いただきますようということを申し述べさせていただいております。こういった制度設計につきまして、特段の御配慮をお願いしたいということでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** お願いします。

**【委員】** 国際コンテナ輸送とオリパラについて、一言ずつ意見とお願いを申し上げます。

国際コンテナの混乱というのはここに書かれている通り我々企業にとっては非常に重要な問題になっています。国際海上輸送自体は世界中の問題でありますけれど、日本から輸出する企業、日本に輸入する企業にとっては、つまり船のスペースがとれませんので、なかなか物が入ってこないとか、出せないということで、日本の企業だけでなくいずれ国民の生活にも影響が出てくるような重要な問題だと思っております。

その中で、日本は欧米航路については非常に弱いですし、特に北米航路については、西海岸に行く主要な船で実際使えるのは1船か2船しかありませんので、日本からトランシップしてアメリカとか欧州に行くのがメインになります。韓国とか中国が自分の国の貨物を優先するとなると、競争力という意味とか、経済安全保障という意味で非常に問題になってくると思います。港の競争力強化をしていただきまして、基幹航路を守るということをやってきたことは正解でよかったと思いますが今後もさらなる不安がありますので、この点についてさらなるお願いをしたいというのが1点です。

東京オリパラに関しましては、東京港のゲートオープン時間の拡大は、非常に有効だったと思います。今後見える化などの対策を立てるといふふうに聞いていますが、ゲートオープン時間の拡大が非常に有効な手段であることは間違いありませんので、この施策の継続等も引き続き検討していただければと思います。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございました。

会場の委員。

**【委員】** 国際コンテナのところで質問があります。11ページ目で、特別とん税を軽減されたことは望ましいことだと思ったのですが、この資料を見ると、とん税も高いのですが、そもそもその他の入出港コストが、横浜港でとても高いと示されています。これがそもそも

なぜ高いのかというところに切り込まないと、本質的な問題が解決しないという気もしました。理由について教えていただければと思います。

以上です。

**【分科会長】** ほかありますか。よろしいですか。それでは、はい。

**【委員】** 2点でございます。まず、環境対応のほうでございますが、私ども官民挙げての2050年のGHGネットゼロに向けて挑戦するということを宣言させていただいているのですが、その中で、足元の具体的な対応としての陸上電源供給問題でございます。日米豪印海運タスクフォースの1つの具体例として御検討もされているとお伺いしますが、ここでの供給される電力料金の経済性について、我が国で電力供給を受けるとそれなりの課税がされるというようなことになると、船主側の陸電対応へのモチベーションが高まらないというようなこともございますので、経済的負担がかからない様に諸制度への整備をぜひともお願いしたいなということでございます。

もう1点が、国際海上コンテナ需給逼迫の件でございます。海運事業者の団体として、様々な皆様方に御不便をかけていることにつきましては、非常に申し訳ないという部分があるとともに、我々ができる形で、新造船の建造のみならず、用船市場からの引き当てを行い、輸送能力を増強し、さらに臨時船投入も含めて空コンテナの回送促進など様々な手を打っております。

この問題の根源の1つは、やはり新型コロナという異常事態でございまして、この新型コロナの蔓延状況と密接にリンクしております。その影響をうけて乗組員のスムーズな交替ができないと、船員交替のために離路・追加寄港が必要になったりして船の回転効率が悪くなり物流の停滞をきたすことにもつながります。その点につきまして引き続き関係省庁との連携をお願いしたいのと、2点目が、米国政府が打ち出した米国西岸航路寄港船のパナマ運河経由での東岸航路へのシフト促進施策の進捗注視、必要に応じて政府間での調整をお願いしたいという事です。この施策は西岸諸港混雑緩和が眼目ですがパナマ運河の混雑増大による負のドミノ現象が生じかねない点は要注意であります。従来からパナマ運河を使用している航路が混みあっており、ボトルネックのシフトになりかねないとの概念がございます。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、簡潔に事務局のほうから、報告していただいた順番でお願いできますでしょうか



か。まず、カーボンニュートラルポートからお願いします。

**【産業港湾課長】** まず、委員からありました、3ページのモデルとしてどういうところが検討されているかということですが、これはあくまでもイメージを示したものでありまして、考え方としては、まず港湾オペレーションという、ある意味狭い意味での脱炭素化と、それから、港湾周辺の発電所など様々なものを一緒に脱炭素化していくことによって、水素等の輸入もその利用も多く扱っていくということを考えております。

先行的に進めておりましたのが、例えば、横浜、川崎、徳山下松、名古屋等の7港湾でするので、そういったところはこういった形での計画が立案できると思っております。また、多くの港でこういった形の計画が立てられるものと考えております。

それから、2点目の委員からございました様々なCNP関係の機器の買換え支援という要望でございますが、これにつきましては、今その支援の予算要求等について、関係省庁とも連携しながら検討を進めているところでございます。できるだけ導入がしやすい環境、併せて技術開発、その実証というものも大事になってまいりますので、そういったところにもしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

また、委員からありました陸電の導入ですが、これについて我々もコストの話は十分認識しておりますので、導入しやすい形で、これからも関係者と連携しながら、情報を共有しながら検討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】** ありがとうございます。

次は、洋上はありましたかね。

**【委員】** ないです。

**【分科会長】** では、国際コンテナ、お願いします。

**【港湾経済課長】** 御指摘ありがとうございました。

まず、先生からの御指摘でございます。御指摘のとおりでございます。エアのほうも大きな影響を受けておりました。特にコロナで旅客便自体も減便になっている中、実際に、要は、箱が足りない、スペースが足りないといった声も聞こえているところでございます。

我々省内の中でも、全体トータルで見る国際物流室と我々港湾局と海事局と連携してこれやっております。いつかこういった機会があるかというのはすぐに分かりませんが、機会があればそういった辺りの御報告をさせていただきたいと思っております。

2点目に、委員の御指摘でございます。基幹航路の維持、拡大ということで、やはり港湾

の国際競争力の強化というのは我々としても非常に重要だと考えております。後半部分に様々な取組を御紹介させていただいたのですけれども、こうした取組を通じて、また新たな取組も含めまして、御指摘のとおり、さらにしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

その他の入出港コストということで、御指摘のとおりでございまして、とん税・特別とん税のほかにも、入港料ですとか、あるいは、水先でございまして、タグボートも含めてですけれども、港湾、様々なコストがかかっております。

ただし、このとん税・特別とん税につきましては、船社さんから特に要望があったものでございまして、それはなぜかと申しますと、やはり今コンテナ船がどんどん大型化していく中で、大型化すればするほど負担が重くなると、これを何とかしてほしいと、そのような流れの声に応じて特例措置を導入したというものでございます。

ただし、御指摘のとおり、そのほかのコストについても随時様々な形で、効率化を図っていけないかということは、引き続き検討してまいりたいと考えております。

最後、委員でございまして、いつもいろいろ教えていただきありがとうございます。そういった米国政府の動向ですとか、そうしたものも関係省庁連携して、引き続き情報収集して、何かあればしっかりすぐに対応できるようにしてまいりたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 それでは、東京オリパラからの話をお願いします。

【企画室長】 計画課企画室でございまして。

委員からお話いただきました東京オリパラでの取組につきまして、大きな問題なく事なきを得たというところの御評価もいただいたところです。これは本当に、ひとえに関係者の皆様の御協力のおかげだなと思っております。当然御指摘ありましたように、今般行った取組をしっかりと評価して、その知見を十分に活用していくという視点が非常に重要だと思っております。

ゲートオープンについても、この大会期間中以外も、その前年度とその前からそういった取組を試行してきたという背景もございまして、こういったデータを、東京都ともどういった活用をしていくのかということについて意見交換して、いろいろな政策を深めていきたいと思っておりますし、当然ゲートオープン以外のモーダルシフト、つまり、船などでの輸送についても前からももちろん取り組んでいるところですが、実行性や有効性についても、データが取れてきたところです。当然これらの取組については、採算性の問題もあろうかと思

いますので、こういったことも踏まえてしっかりと検証していきたいと思います。

また、東京港以外もそういったものがしっかり有効に、例えば、横浜港とかでも活用できるように、そういった横展開も含めて検討して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】** 終了の時間になりましたのですけれども、よろしいですか。

それでは、本日の議事は終了いたしました。事務局に進行をお返しします。

**【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、ありがとうございました。次回、第84回港湾分科会は3月頃を予定しております。

また、本日会場で出席されている委員におかれましては、会議資料は机の上に置いたままに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させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —