

令和5年1月24日（火）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

交通政策審議会第87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87回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和5年1月24日（火）

開会 14時30分 閉会 16時30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港湾法の改正について（報告）・・・・・・・・・・ 5
- ②「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の
変更について（審議）・・・・・・・・・・ 10
- ③港湾計画について（審議）
一部変更（横浜港）・・・・・・・・・・ 18
- ④港湾計画業務改善について（報告）・・・・・・・・・・ 21

交通政策審議会第87回港湾分科会

令和5年1月24日

【計画課長】 ただいまより、交通政策審議会第87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。よろしくお願いいたします。

初めに、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 皆様、こんにちは。本日はお忙しい中、小林分科会長はじめ、委員の皆様方におかれましては第87回の港湾分科会に足を運んでいただきまして、どうもありがとうございます。心から感謝を申し上げます。また、委員の皆様方におかれましては、平素より港湾行政に対しまして深い御理解、そして御支援いただいておりますことを重ねて御礼を申し上げる次第でございます。

本日の港湾分科会におきましては、前回も少しアナウンスさせていただきましたけれども、港湾法を前臨時国会で改正したわけでございますが、これに伴いまして、港湾の基本方針の変更を行いたいと思っております、これについての御審議をいただきたいと思っております。

法案の内容については、先般御説明できなかったもので、まず、それをさせていただいてからということになりますけれども、基本方針というのは、港湾行政の指針、羅針盤といえますか、基本になるものでありまして、これに基づいて港湾行政を推進していく、そして港湾計画を整理していくこととなります。

そういう意味で極めて重要な役割を果たすわけでありましたが、法改正の主な中身を申し上げますと、一つは、港湾における脱炭素化の取組の推進です。それから、コロナであったり場合によっては、今後は鳥インフルエンザもあるかも分かりませんが、そういったパンデミック、それから非常災害時における港湾機能の確実な維持を可能にしなければなりません。

それからもう一つは、民間活力を活用して港湾空間を形成していくという観点から、緑地等の長期、30年間の民間貸付けを可能にする法改正をしたわけでございますが、こういったものを踏まえて、さらなるよりよき港を形づくっていくために必要な港湾の基本方針の変更をしたいと思っております。これを反映させていくこととなります。我が国にとっても非常に重要な局面であると考えております。

また、これ以外に実は課題は山積しております。例えば2024年問題、これに対して港湾もかなり強く寄与することができるのですが、それも今、実は検討体制をつくってこれから検討しようと思っておりますし、基幹航路の問題についても引き続きしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

また、この本日の分科会におきましては、基本方針以外に港湾計画、横浜港の一部変更であったり、あるいは昨年6月から取り組んでいる港湾計画の変更に関わる業務改善、こういったものについても報告がございますので、委員の皆様方の忌憚ない御意見をいただきまして、活発な御審議、そして御議論を賜りたいと思っております。

以上、よろしくお願ひ申し上げます。

私は所用がございまして、ここで中座、退席させていただきますが、ぜひよろしくお願ひ申し上げます。失礼いたします。

【計画課長】 それでは、議事に先立ちまして、ウェブ会議システムについて御案内いたします。

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きます。傍聴されている方につきましては、カメラ及びマイクのボタンは常にオフとさせていただきますようお願いいたします。

次に、オンラインで出席いただいている委員の皆様の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、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。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、発言の意思を示していただくことも可能です。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。

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いただいております。

【理事】 よろしくお願ひします。

【計画課長】 それでは、委員の出席状況を御報告いたします。本日は、委員15名中12名に御出席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、分科会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、議事に入りたいと思います。本日は審議事項2件、報告事項2件を予定しております。

まず、報告事項の港湾法の改正について、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾経済企画官】 港湾局港湾経済課港湾経済企画官でございます。

私のほうより、議題1の港湾法の改正につきまして、御報告をさせていただきます。資料のほうは資料1を御覧ください。表紙をめくっていただきまして、1ページ目を御覧ください。

港湾法の一部を改正する法律でございますが、昨年秋の臨時国会に提出、審議されまして、成立し、一番上の行にありますとおり、昨年11月18日に公布され、一部の規定を除きまして12月16日に施行されました。

今回の港湾法改正のポイントでございますが、先ほど港湾局長のほうからも御説明させていただいたとおり、3つのポイントがございます。資料中、法律の概要と書いてあるところに1ポツ、2ポツ、3ポツとございますが、まず、1点目が港湾における脱炭素化の推進。2点目がパンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持。3点目が港湾の管理、利用等の効率化と質の向上でございます。このポイントごとに順に主要な改正事項につきまして、御説明をさせていただきます。

次の2ページ目を御覧ください。まず、港湾における脱炭素化の推進でございます。港湾における脱炭素化の推進につきましては、国土交通省が関係省庁、港湾管理者、民間事業者と連携いたしまして、カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組を推進しているところでございます。

港湾は、サプライチェーンの拠点かつ産業が集積する空間であり、運輸業、製造業の活動の場としても機能しておりますので、港湾における脱炭素化の取組を推進することで我が国の産業や港湾の競争力の強化と脱炭素社会の実現に貢献しようというものでございます。今回はこの取組を推進するための法制度を整えたものでございます。

続きまして、3ページ目を御覧ください。港湾における脱炭素化の推進についての改正事項でございますが、まず取組の体制の構築ということで、左上にございますとおり、港湾における脱炭素化の取組につきましては、多岐にわたる官民の主体が関係することから、その

実効性を高めるために、官民連携による継続的かつ計画的に取組を進める体制の構築が必要でございます。

このことを踏まえまして今回の法改正でございますが、左下の図で表現されておりますような港湾脱炭素化推進計画の作成の制度と、これを作成するための協議、それから実施、推進するための協議を行う場としての港湾脱炭素化推進協議会の設置に関する制度を創設したところでございます。なお、港湾脱炭素化推進計画につきましては、この後御審議いただきます基本方針に適合したものでなければならないと、港湾法のほうで定められております。

次のページを御覧ください。港湾における脱炭素化の取組を推進するための措置の内容でございます。下半分にある改正内容の枠内を御覧ください。今回の改正内容3つございまして、1つ目の矢印のとおり、まず、港湾法の適用を受ける船舶燃料を補給する施設が拡大され、LNGや水素等の動力源の供給の用に供する施設も加わりました。

2つ目でございますが、臨港地区内に、脱炭素化推進地区を設置することができる制度を設けまして、同地区内におきましては、構築物の用途規制を柔軟に設定することができるようにいたしました。

3つ目としましては、港湾脱炭素化推進計画に記載された事業に係る港湾法の許可等の手続がワンストップ化する措置を講じました。

続きまして、2点目のパンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持でございます。5ページ目を御覧ください。

上半分にありますとおり、大きくこれまで報道されたように、感染症に集団感染した大型クルーズ船が横浜港に入港し、それへの対応が求められる事案が発生しましたが、こうした新たなリスクに対しても港湾機能を確実に維持する必要がございます。

こうしたことを踏まえまして下半分にありますとおり、非常災害の発生時に適用可能な国による港湾施設の管理代行制度につきまして、感染症の世界的流行等の重大リスクの発生時にも、当該制度を適用可能とする措置を講じました。

続きまして、次のページを御覧ください。3ポツの港湾の管理、利用等の効率化と質の向上でございます。

資料真ん中よりやや上、改正内容のところにありますとおり、港湾緑地等において、カフェやレストラン等の収益施設を整備するとともに、当該施設から得られる収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の貸付を可能とする

認定制度を創設いたしました。

一番下にありますとおり、この制度を活用することによりまして、民間活力の活用の推進により、水際線を生かした質の高いにぎわい空間の創出が期待されております。

続きまして、最後のページ御覧ください。3つ目のポイントの2つ目でございます。なお、この規定につきましては他の部分と異なり、公布後1年を超えない時期での施行の予定となっております。

真ん中よりやや上、改正内容のところにありますとおり、国土交通省のほうで構築を進めております情報プラットフォーム「サイバーポート」を、国土交通大臣が設置・管理する電子情報処理組織として位置づけ、物流手続の電子化やインフラ情報の一元化など、港湾の電子化を推進することといたしました。

一番下にありますとおり、情報技術を活用して港湾の生産性向上を図り、国際競争力の強化や災害対応力の向上につながることを期待しております。

以上、今回の法改正の内容につきまして、おおむね以上のとおりでございます。

次の議題にもありますとおり基本方針の変更につきましては、今回の法改正の内容を反映させる観点から行われるものが多数ございます。御審議のほどよろしく願いいたします。

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内容について、御質問などございましたらよろしく願いいたします。いかがでしょうか、御質問。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。

6 ページ目にある「賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地」について質問です。「収益施設（カフェ等）」と書いてあるんですが、収益施設にはいろいろなものが含まれるはずで、遊戯施設だって収益施設かもしれません。どのような収益施設を整備するのかについて、手続的なルールみたいなものは決められているものなののでしょうか、教えていただければ幸いです。

【港湾経済企画官】 御質問ありがとうございます。お答えさせていただきます。

今回の港湾緑地の施設につきまして、収益施設、どのようなものが立地可能かという御質問かと思えます。法律上は、カフェですとか、そういった用途、業種を絞ったものではございませんが、今回の制度につきましては、港湾の環境の良好な形成に資する施設ということで、利用者の方にも緑地を利用するに当たって利便性、それから快適性を向上させるものと

して、港湾管理者に基本的には決めていただくというものでございます。

特に、先ほどの遊戯施設のようなものでございますけれども、そもそも港湾につきましては、用途規制で、そういった港湾の機能に関係のない施設は、そもそも立地が制限されておりますので、立地が可能な施設の中から港湾管理者のほうで判断いただく形になるかと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 分かりました、ありがとうございます。

【委員】 御報告ありがとうございました。

2 ページのところの、荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた港湾の競争力強化のところで要望といいますか、現状、サプライチェーンに対して港湾の競争力がこれまでのようなコンテナの取扱量とかそれだけじゃなくて、この港湾自体をサプライチェーンの今の要求に合わせていくようなことを、現状はこれでいいかもしれませんが、状況が変わるたびに一步早い手だてということで、それも港湾の競争力につながっていくものではないかなと思うことと、そういう意味で今後もぜひとも進めていくことをお願いしたいということと、そのときに荷主や船社から選ばれるというのはそうなんですけれども、その港湾のほう、動けない港湾のほうの事情というか、船社や荷主さんの事情だけではなくて、港湾自体のことも併せて見ていく必要があると強く感じておりますので、競争力については、強化についてはむしろそのカーボンニュートラルポートをどんどん進めていくことがその強化にもつながっていくと思うので、そこはもう全く、ぜひともということなんですけれども、そのやり方についてと、スピードを速めていく必要が、今はこのメニューでいいかもしれないけれどもということもあるなと思ひまして、意見というか、お願いということですよ。

以上でございます。

【港湾計画審査官】 産業港湾課、いかがでしょうか。

【CNP推進室長】 CNP推進室長でございます。すいません、回線の関係で質問が十分聞き取れなかったところがあるんですが、サプライチェーンの関係で荷主から選ばれる港湾という話のところはお伺いできたんですけれども、すいません、その後が十分聞き取れなかったんですけれども、申し訳ありません。

【委員】 失礼しました。脱炭素化への要請で、そちらに対して港湾も併せていくというのは港湾の競争力につながると思ひますので、ぜひともお願いしますということと、それと

荷主や船社から選ばれる港湾であることはそうなんですけれども、港湾のほうの、港湾側の荷主や船社だけの事情だけではなくて、港湾のほうからも脱炭素化への対応に、環境に配慮した港であることで進めていかなければならないのではないかとということで、そういう趣旨で発言いたしました。

カーボンニュートラルポートの形成に対して、ぜひとも進めていくことが港湾の競争力強化にもつながるんじゃないかというところは全く否定ではなくて、ぜひともという意味でございます。

船社や荷主の事情だけではなくて、港湾側のことも進めていくのではないかとということと、それから技術も変わっていきますので、一步ずつ、ちょっとずつ早め、先手先手が必要ではないかということも併せて申し上げました。

以上でございます。

【CNP推進室長】 ありがとうございます。まず、港湾の脱炭素化を進めて荷主から選ばれる港湾、これはしっかりと進めていきたいと思えます。

あと、選ばれるに当たって、港湾の取組も様々あると思えます。しっかり荷主の方、また、管理者とも連携しながらそういったニーズを聞き取りながら、対応をしっかりと進めていきたいと思えます。

あと、特にこの脱炭素の関係で言いますと水素、アンモニア関係の技術開発、大変進展が早いものだと思っております。そういった動向をしっかりと把握しながら、取組を進めていきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかありますかでしょうか。

【理事】 御説明ありがとうございます。

資料の4ページでございますが、脱炭素化の推進の中で、荷役機械の低・脱炭素化というところについてでございます。質問なんですけど、ここの中で、改正の内容としては、船舶燃料を供給する施設の対象を拡大ということで、いわゆるその作業船への電力供給、それからまた、船への燃料の供給という施設が対象なんですけど、この荷役機械の低・脱炭素化というものについては、今結構、各港で取り組まれているところもあるんですけど、今後、こういった脱炭素化推進計画の中にしっかりと盛り込んでいくということが必要なのかどうかという辺りを教えていただけたらと思えます。

以上です。要はいろんな支援制度とかも取り組んでいただいているわけですが、そういったところはきちんとこの脱炭素化推進計画の中で、そういう荷役機械の低・脱炭素化という

ところについても位置づけをしていくということをしていったほうがいいのかどうかということをお教えいただけたいと思います。

【CNP推進室長】 ありがとうございます。委員おっしゃっていただいたとおり、荷役機械の脱炭素化にかかるような項目についても、この港湾脱炭素化推進計画にしっかり位置づけていただきたいと思います。

【分科会長】 ほか、よろしいでしょうか。

それでは次に、基本方針の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 計画審査官でございます。私のほうから、港湾の基本方針の変更について御説明いたします。よろしくをお願いいたします。

資料1ページを御覧ください。

まず、基本方針ですけれども、港湾法第3条の2第1項の規定により、国土交通大臣が定めるものでございます。

基本方針の役割、現行で大きく4つございます。中段の枠囲みに記載してございますけれども、今回の港湾法改正で、新たに港湾脱炭素化推進計画の指針としての、5つ目の役割が加わったということでございます。

次に、基本方針に定める事項ですけれども、一番下の枠囲み、御覧ください。港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項などをはじめ7つございます。今回の変更では、各事項に沿って内容を見直していくということでございます。

続きまして、資料2ページ、御覧ください。基本方針の変更経緯でございます。基本方針ですけれども、昭和48年の港湾法改正で規定がなされまして、翌、昭和49年に初版を策定したということでございます。以降、港湾の中長期ビジョンや港湾法の改正を受け、基本方針の内容を適宜見直してございまして、直近では、令和元年に「PORT2030」を反映した抜本的な見直しを行ったところでございます。

それから港湾法の改正に伴う変更という観点で申し上げますと、令和2年に、洋上風力発電の導入の促進等に関する部分的な変更を行ったということでございます。今回については、今般の港湾法の改正を受け、基本方針の部分的な変更を行うというものでございます。

資料3ページ、御覧ください。基本方針の構成でございます。一番上に記載してございますけれども、基本的な考え方、それから、第I章から第V章ということで構成されております。第I章については、港湾の開発等の方向性、それから、第II章は港湾の配置、機能及び能力、第III章は、開発保全航路、第IV章は環境の保全、第V章は港湾相互間、官民の連携、それか

ら民間能力の活用についての内容をそれぞれ記載するという構成になってございます。

資料4 ページ、御覧ください。今回の変更の主な内容でございます。資料、左側に基本方針に反映する事項と考え方を示してございます。青字で、1 つ目から5 項目めまでございませけれども、青字で示した内容につきましては、港湾における脱炭素化の推進など、先ほど御報告いたしました港湾法の改正に伴う変更の内容でございます。

その他、それ以降の下段に示してございます「観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用」、クルーズ振興に関する部分ですけれども、こういった取組をはじめまして、「農水産品等を輸出する物流施設等の確保」、「作業船の安定的な係留場所の確保」など、現在の港湾局施策の内容についても、今回の基本方針で変更する事項としてございます。

これらの変更事項について、該当箇所に新たな内容を追加または記述の更新を行い、必要な記載を行っていきたいと考えております。

次ページ以降、具体的な変更箇所と理由について御説明をさせていただきます。

資料5 ページを御覧ください。5 ページにつきましては、目次の変更の案ということでございます。資料の見方といたしましては、赤字、下線が引いてある部分、こちらについては現在の基本方針に記述を追加した場所、青字については、現在の基本方針から削除を行う箇所ということでございます。

5 ページの左側ですけれども、大小の目次ということでございます。ここでは港湾法の改正を踏まえまして脱炭素化という表現、それから、災害の後に「等」という表現を追加したという表現の修正を行っております。「災害等」につきましては、感染症等のリスク発生時を対象として追加した表現でございます。

それから、左側一番下の部分ですけれども、港湾の電子化について、サイバーポートの概念の変更に伴い、表現を適正化してございます。

右側は第Ⅱ章の目次ということでございます。第Ⅰ章と同様の修正のほか、現在の港湾局施策や自然再生推進法の内容を踏まえ、港湾環境の保全・再生・創出、この「出」の部分ですけれども、表現を適正化してございます。

6 ページを御覧ください。資料6 ページの左側も先ほどと同様の環境関係の修正でございます。

右側は第Ⅴ章でございます。こちらにつきましては、先ほど港湾法改正の説明でもありました脱炭素化に関する事項、それから、公共還元型の港湾緑地等の施設整備という点につき

まして、新たに章立てして記載することといたしまして、資料の（４）と（５）の部分、目次に追加してございます。

資料７ページ、御覧ください。７ページ、それからその次の８ページ、港湾における脱炭素化の推進に関する変更でございます。７ページの左側につきましては、基本的な考え方の部分に取組の背景等を追加してございます。

右側は第Ⅰ章の変更部分でございます。向かって上段の部分につきましては、臨海部を含めた産業構造の転換及び土地利用の転換に関する内容を追加するとともに、資料の下段部分につきましては、取組の目的を追加しております。

続きまして、８ページでございます。脱炭素化に関する第Ⅱ章の部分での変更の内容でございます。資料中、左側の下段部分に、現在、技術開発中のゼロエミッション船の検討、サプライチェーン全体の脱炭素化の取組等、国際展開を視野に入れた検討を追加してございます。

右側の第Ⅴ章の部分、こちらについて先ほど申し上げました新たな目次を追加いたしまして、カーボンニュートラルポートの定義と基本的な考え方、脱炭素化推進協議会の活用、推進計画と港湾計画等との適合等について、記載を追加してございます。

続きまして、資料の９ページ、御覧ください。「パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持」に関する変更の部分でございます。

９ページ左側につきましては、基本的な考え方及び第Ⅰ章への変更の内容でございます。感染症の流行など新たなリスクが発生した際の内容を追加してございます。

それから、右側の第Ⅱ章に関する変更の部分でございます。本件の取組の目的、それから、港湾機能の確実な維持を行うための係留場所や岸壁背後の利用調整等、港湾施設の管理代行の内容について追加を行ってございます。

続きまして、資料の１０ページを御覧ください。こちらにつきましては、「港湾の管理、利用等の効率化と質の向上」に関する変更でございます。先ほどの港湾緑地の貸付けに関する変更内容でございます。

左側の第Ⅱ章の変更部分ですけれども、「民間事業者における賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備」ということで、施策項目を新たに追加してございます。

右側の第Ⅴ章における変更部分ですけれども、港湾緑地等の施設整備という新たな目次を立てまして、取組の定義、基本的な考え方、港湾管理者が港湾緑地などを貸し付ける際の災害時の体制構築、それから、取組に当たっての連携・協働等について、まとめて追記を行

っております。

続きまして、資料11ページ、御覧ください。11ページ以降は、その他の事項について変更部分をまとめて記載しております。変更の項目といたしましては気候変動への適用、港湾における電子化、クルーズ振興に関する取組、そういった事項に関する変更内容をまとめて追加記載しております。

まず、11ページですけれども、左側、基本的な考え方の部分の変更部分でございます。感染症の流行による国際海上コンテナ物流の混乱、クルーズ市場の変化と重要性、サイバーポートによる港湾の電子化の取組、気候変動への適応などについて、背景を中心に新たな内容の追加や表現の適正化を行っております。

それから、右側の第I章の変更部分でございます。国際協定や国際海上輸送網の構築に関する表現の適正化、トラックドライバー不足の背景等について追加を行っております。

続いて12ページ、御覧ください。12ページの左側ですけれども、農林水産品・食品の輸出促進、クルーズ振興、大型プレジャーボートに関する表現の適正化、ブルーカーボン生態系など、現状の施策の内容を踏まえて追加修正を行っております。

右側の部分ですけれども、気候変動への適応、感染症の流行によるクルーズ船の寄港への影響を踏まえた表現の適正化、港湾環境に関する記述の表現を修正しております。

続きまして、資料13ページを御覧ください。13ページの左ですけれども、サイバーポートによる港湾の電子化の取組について、サイバーポートの目的、施策の内容に関する追加修正をまとめて行っております。

右側は、農水産品等の輸出に関する物流施設の確保、クルーズ振興の取組等について追加修正を行っております。

14ページ御覧ください。14ページの左側につきましては、ブルーカーボン生態系の取組等について追加を行っております。右側につきましては気候変動の取組、それから一番下段の部分ですけれども、港湾工事や管理運営の上で重要な船舶である作業船の安定的な係留場所の確保について追記を行っております。

続きまして、資料15ページ、御覧ください。こちらの左側、第IV章の部分、それから、右側の第V章の部分、それから、次ページの16ページのそれに続く第V章の部分、こちらにつきましては、前述いたしました港湾環境の表現について適正化を行ったということで、表記の修正でございます。

内容については以上でございます。

最後に17ページですけれども、変更の今後のスケジュールということでございます。先ほど説明ありましたとおり昨年の11月18日に、港湾法を一部改正する法律が公布されて、12月16日に施行されたということでございます。

今回の基本方針の変更につきましては、本日の御審議を受けまして、引き続きパブリックコメントの受付、それから関係行政機関との協議、港湾管理者への意見照会などを行って、3月の港湾分科会で再度、答申に向けた御審議を賜りたいと考えてございます。

基本方針の変更に関する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。

ただいまの説明のありました内容について御質問ございましたら御発言をお願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

私のほうから、6ページのサイバーポートあたりについてお聞きしたいんですけれども、最近都市局さんのほうで、デジタルツインを活用したPLATEAUという仕組みとか空間そのものを3次元化して、それを皆さんでデータシェアすることによって、空間内の再編等のシミュレーションとかを容易にしていこうという動きがあることを承知しております。

その割にちょっとこの内容が、プラットフォームとしてのデータのやり取りに終始しているような記載になっていますので、もう少しそういった空間の3次元把握による空間配置の最適化とか、そこに民の知恵を入れるためのデータシェアとかそういったこと、思想を少し入れてもらおうと、非常に港湾だけが何か取り残されたようなデジタル表現になっていなくて、もう少し大きい意味でのデジタルを取り入れた新しい港湾空間というのがイメージできるかなと思いますので、もう少しそこを入れていただければありがたいかなと思いました。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。技術企画課、お願いします。

【課長補佐】 御意見ありがとうございます。

委員御指摘の点につきましては、基本方針のほうである程度盛り込んでおるかなと思っていたところでございますけれども、いただいた御意見を踏まえまして、少し内部で検討させていただきたいと思っております。どうもありがとうございます。

【分科会長】 オンラインの委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。丁寧に御説明いただきまして、ありがとうございます。

私からは2点質問させていただきたいと思います。まず、1点目は、港湾における脱炭素化の推進の一つとして、水素アンモニアなどの受入れ環境の整備でございます。この水素について特にお聞きしたいんですけれども、例えばアメリカや欧州のロッテルダム港などでは、水素のハブ化ということで巨額の投資をするということを発表しておりますけれども、まずは、水素・アンモニア等の受入れ環境の整備ということで、グリーン水素の開発については言及をしないという理解でよろしいのでしょうか。

もう1点は、12ページでございます。多様な主体の参画等による藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の保全について御説明がありますが、この保全の中には、再生や育成という意味も含まれているのでしょうか。

以上です。教えてください、よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。それでは、1点目につきましては産業港湾課、2点目につきましては、海洋・環境課のほうから回答をお願いします。

【CNP推進室長】 ありがとうございます。水素の受入れ環境についてということでございましたが、まず、今、日本の場合、水素の受入れの前に、アンモニアも含めてですが、需要側の見通しがまだ十分じゃないところがございます。まずは、その需要側の見通しをしっかりと押さえながら、受入れの検討を進めていこうということで、今回受入れ環境の記載を書かせていただきました。

先生おっしゃいますとおり、将来的にはグリーン水素の活用も当然必要になってくると考えてございます。その辺の技術開発の動向等も踏まえて、今後検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございました。

【海洋利用開発室長】 御質問いただきましたブルーカーボンの取組について、ブルーカーボン生態系の保全の中に再生、育成の取組は入るのかどうかという御質問かと思えますけれども、多様な主体が取り組む行動ということで、保全というのは、基本的にその機能を保全をしていくというものでございますけれども、そこにブルーカーボン自体を育成するという概念も恐らく含まれていると考えております。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【理事】 2点ございます。1点は、今審査官から御説明いただいた中には入っていない

んですが、基本方針の次の資料、資料の2-2のほうの17ページなんですが、特に17ページの左側のところの「AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上」というところについてでございます。

実はPORT2030、それからまたその後の国際コンテナ戦略港湾のいろんなその後のフォローアップなんかの資料の中でも、ここのコンテナターミナルの生産性向上と、技術革新に基づく生産性向上というところを指摘を位置づけてあるんですが、いつもそこには必ず生産性向上と労働環境の改善というのがセットになっているんです。

特にこういったAIとか自動化技術というのは、職場環境の改善というところにも大きく資するという観点で産業としての港、港湾のコンテナターミナルの利用というためには、やっぱりそこで働く人たちがいるということが職場環境、労働環境の改善ということにつながるということをセットでずっと説明を、私ども港運協会のほうでも、説明を組合員さんとの調整の中でもしてきております。

そういった観点でなぜここのところが、17ページの左側の生産性向上というところで終わっているのか。前回の港湾計画の基本方針のときも、結局そのとおりに今回なっているんですけど、ただ、ぜひここではやはり昨今港湾の労働者不足対応とか、それからSDGs対応とかいろんな取組がされておりますので、ここの港湾労働環境の改善ということをセットにさせていただいたほうがいいのではないかというのが、私が感じたところでございます。それが1点目でございます。

それから、もう1点目は、先ほど御説明いただいた資料の中の10ページの緑地に関するところなんですが、特に、こういった賑わいを創出をする10ページのところで、いわゆる防災面、安全面というところをどこか付記する必要があるのではないかなと思いました。

といたしますのも、やはり大震災ですとか台風対応とか、そういったことが昨今特に重要になってきておりますし、特にこういった人が出入りする場所の安全性の確保ということは十分配慮すべきであるかなという、十分、基本方針にも盛り込んでおくべき内容なのではないかなと思いました。

今現在、この中で防災、安全面ということについて書かれてあるのは「災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する」というところだけかなと思いましたが、もちろん、災害時のいわゆる拠点としてそこが対応する、公共的な役割を担うということと同時に、そもそもその場所が安全でないといけないというところを付記する必要があるのではないかなと思いました。

以上2点でございます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。1点目について私のほうから回答させていただきます。

AIターミナル等々IT技術を活用した労働生産性向上についても併せてという御指摘ですけれども、1つ前の15ページのところを御覧いただきまして、A3の資料2-2となりますが、こちらの上から2つ目、②の部分に今の基本方針については「PORT2030」踏まえて全体的見直しされたという中で、「AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保」と、今御指摘あった趣旨は記載されていると考えており、概念は盛り込まれているのかなと考えております。

それから、2点目の防災面での記述ということですが、こちらについて、まず産業港湾課から回答がありましたらお願いします。

【クルーズ振興室長】 産業港湾課官民連携推進室長でございます。御指摘、どうもありがとうございます。

今、委員御指摘ありましたとおり、10ページの第2パラグラフの「特に」以降の2行目から3行目にかけて、緑地の重要な機能の一つとして、災害時における復旧・復興の拠点や避難場所などの機能を果たしているというところについて、記載をさせていただいております。よく港湾計画で緑地がこうした機能を果たす場所として位置づけがされているということも踏まえて、こうした記述をさせていただいております。

今、委員の御指摘がありましたとおり、そもそもこうした機能を持つ緑地が安全に、きちんと何か起こったときでも、そうした機能を発揮できるようなことも含めた記載が必要ではないかという御指摘がありました。書きぶりについて検討させていただきたいと思いません。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【理事】 ありがとうございます。

先ほどの労働環境の改善というところについては、確かにその1ページ前のところに記載がされています。むしろそのほうが上位的な位置づけだということでも理解いたしました。

2点目については、既にそういう趣旨も入っているかとは思いますが、その場所自体の安全性の確保というところも大事なかなと思いましたので、御検討いただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 そのほかいかがですか、よろしいですか。

それでは、御意見がございませんようですので、基本方針の変更についての審議を終了したいと思います。事務局におかれましては、本日の審議内容を踏まえて引き続き検討をお願いいたします。

それでは次に、港湾計画一部変更案件の審議に移ります。横浜港につきまして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、横浜港港湾計画の一部変更について説明いたします。資料の1ページを御覧ください。

今回の変更内容ですけれども、大きく2点ございます。1点目は、本牧ふ頭地区・新本牧ふ頭地区の土地利用計画等に関する変更。2点目は、大黒ふ頭地区の効率的な運営を特に促進する区域に関する変更でございます。

まず、本牧ふ頭地区・新本牧ふ頭地区について御説明いたします。場所としては、右側の大きい空撮で赤く囲っている部分になります。左側で少し詳しく吹き出しで記載していますので、左側の写真2枚を御覧ください。

本牧ふ頭地区・新本牧ふ頭地区は、コンテナの取扱いを中心とした地区ということでございます。今回の変更対象エリアはD4、D5ターミナルでございます。この両ターミナルにおきまして、将来的なコンテナ貨物量の増加に対応するため土地利用計画を変更し、ふ頭用地を拡大することで、コンテナ取扱い機能の強化を図ることとしております。

また、ターミナルの拡張と併せましてバンプール、空のコンテナの置場をターミナルの内側に配置するとともに、D5ターミナルの荷役方式をストラドルキャリア方式からRTGタイヤ式門型クレーン方式へ転換することで、ターミナルの効率化を図っていきたいと考えております。

これらの取組を通じて、D5岸壁での最大1万5,000TEU級の大型コンテナ船の受入れを目指していきたいということでございます。併せてターミナルの内側に待機ヤードを配置することにより、ターミナル外の臨港道路での渋滞の緩和を図ってまいります。

それから、ターミナルの拡張に向けて、緑地の一部をふ頭用地に変更することとしておりますが、必要な機能を確保するため図面上の濃い緑で示しているエリアにおきまして、新たに緑地の土地利用計画を位置づけることとしております。

続きまして写真右側、大黒ふ頭地区の説明でございます。大黒ふ頭地区ですけれども、港

湾管理者の横浜市においては、今後こちらの地区で自動車取扱い機能を強化していくという方針で取り組まれているということでございます。

この方針の下、自動車専用船の大型化や着岸隻数の増加、ヤードの不足に対応するため、「効率的な運営を特に促進する区域」、図面上青い実線で囲っておりますけれども、青囲みと以降、申し上げます。青囲みを見直し、C3、C4ターミナルを自動車ターミナルに転換することとしております。

この青囲みは、港湾運営会社による運営を想定する区域に対して設定するものということでございまして、今の既定計画ではコンテナの取扱いを効率的に行うことを目的といたしまして、T9、C3、C4、この3ターミナル全体を青囲みということで設定しておりますけれども、C3、C4コンテナターミナルの自動車ターミナルへの転換に伴い、今回の計画変更におきまして、T9のみに範囲を縮小することとしております。

続きまして、資料の2ページ、それから3ページでございますけれども、資料2ページは既定計画と今回の計画の港湾計画の図面でございます。資料3ページは基本方針との内容の適合を確認した資料ということでございます。

私からの説明は以上でございます。

【分科会長】 それでは、ただいまの内容につきまして、御質問などがございましたらよろしくお願いたします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

国際コンテナ戦略港湾である横浜港での今回の港湾計画の一部変更ということでございますが、複数ターミナルの一体利用を促進するというものであって、円滑な接続・積替えに必要な動線及びスペースの確保や荷役作業、ターミナルオペレーションの効率化に資するものということで、非常に評価に値するものだと考えております。

特に、コンテナ船と自動車向けのサービスに関わる利便性、効率性の向上が図られるということで、両船型は邦船社にとっても重要でございますので、今後とも事業者側の利便性を反映した整備計画の検討、港湾施設整備の実行をよろしくお願したいと思っております。

なお、令和5年度では、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するために複数のターミナル一体利用に向けた実証事業が実施されると承知しております。複数ターミナルの実施、連携促進に向けて、引き続き既存ハードを生かしつつCOMPASやTOSによる予約事業計画の浸透など、ソフト面でのグレードアップも含めて推進をお願したいと思っております。また、同港では、内航貨物船の寄港も多いと考えますが、内航と外航のトランシップのリンク

ージを効率的に行う実証とか、内航船の利便性向上に向けた整備についても検討いただければありがたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 まず、このターミナルに関してですけれども、将来的にはこのターミナルにおいて一体的な運用を目指していくということでございまして、運用方法についてもCOMPASの導入なども含め、ソフト面についてもしっかりと円滑な運営ができるように取り組んでいきたいと横浜市からも伺っております。今いただいた御意見を横浜市に伝えますとともに、国直轄事務所とも連携して、しっかりと取り組んでいきたいと考えております。それから、もし一般的な政策の面で港湾経済課から何かございましたら補足をお願いします。

【港湾経済課長】 委員からの御指摘、大変ありがとうございます。

令和5年度にコンテナターミナルの利用、御指摘のとおり特に内航、外航等のつなぎをよくして生産性を上げていくという点、非常に重要だと考えております。実証事業の中でハード面の整備のみならず、そのようなソフト面も含めて一体的に利用性の向上が図られるような形で進めたいと思っております。御指摘ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 一つ質問があるのですが、横浜港の今回D5岸壁で最大1万5,000TEUの大型コンテナ船の受入れを目指すというところですが。皆さん御存じのように、ここ二、三年、国際物流、海上物流が混乱する中で、混乱しているのは世界中の企業、国、全て一緒なのですが、特に日本の場合、欧米の直行便が少なく、経由便ということでそれでハンディキャップがあり積替港で、待たされるとかいろんなことがあったと思います。

そういう状況の中で、大型船に対応できるコンテナターミナルを整備するという事は、直行便受入れ体制という面も含めて、日本の競争力強化という意味で非常に有効だと思っていて、これは御礼になります。今回の質問は、16メートルの水深で700メートルの岸壁は、大きさは変わらないけれども、ストラドルキャリアとか荷役機械の変更によって、1万5,000TEU型の船まで受け入れるようになるのか。今まで水深が一番のボトルネックになっていると思っていましたので、この部分がよく分からないので、説明していただきたいと思います。また同じように今でも深さが16メートルとかあって、荷役機械とかを直せば、もっと大きな船を例えば受け入れられるような港がほかにもあるのか、その辺について

て補足願えればと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

まず、今回の計画で狙うところですが、委員おっしゃるとおり、現状の深さ16メートルございますので、実際にこの1万5,000TEU型の船が入ってきた際には、満載ではない形で入ってくるということを、今回の計画で想定しているということでございます。

実際のところ申し上げますと、今のこちらのD4側のターミナルでも、入港することはできておまして、受入れ実績も出てきておりますけれども、やはりD5ターミナルより内側に、入り口から奥側にありますので、少しやはり入港に際して支障が出る場合があるということでございます。

したがって、その運航船社としては、入り口側のD5ターミナルをぜひ使っていきたいというようなニーズがございまして、今回それを実現するというのも念頭に置いた計画変更ということでございます。

そうなった場合に、今D5側のターミナルでは、ストラドルキャリア方式ということで大型船がそちらに着いた場合に、ヤード側の荷役で少し課題が出る可能性があるのですが、そこはしっかり解消していきたいというような観点でございます。

今後、さらに大型な船はということでございますけれども、こちらにつきましても、可能性としてはないということはないと思うんですけども、今回の計画変更におきましては、やはり船社との情報交換なども含めた中で、今、船社が狙う一番大きい船型についてターゲットにして、今回の港湾計画を構築しているという状況でございますので、また、さらに大型という船が出てきた場合には、さらに少し検討することなのかなと思います。

【分科会長】 よろしいですか。そのほかいかがですか、よろしいですかね。

そのほか御質問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、国土交通大臣に提出された横浜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】 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。

次の議題に移ります。報告事項の港湾計画業務改善について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 続きまして、港湾計画業務改善の検討についてということで、御説

明をいたします。

本件については、昨年の6月の本分科会で「始めます」ということで御報告させていただきましたけれども、本日はその後の進捗について御報告させていただければと思います。

資料1ページ、御覧ください。港湾計画の業務改善の検討につきましては、港湾管理者の皆様が効率的かつ効果的に港湾計画を策定できる環境を構築していきたいということで、昨年6月に港湾管理者と港湾局で構成される検討会、メンバーは資料の下段に示してございますけれども、こちらを立ち上げまして、改善策の検討を進めているというところでございます。

資料の2ページを御覧ください。検討会のスケジュールでございます。昨年の6月に第1回検討会を開催しまして、その後7月から8月にかけて、全国の港湾管理者を対象としてアンケートを実施させていただきました。また、前回の分科会で、ヒアリング等で情報の補足を行ったほうがいいんじゃないかという御意見もいただいております、その御意見を踏まえまして、11月に、一部の港湾管理者に対するヒアリングを行ったところでございます。

これらのアンケート、それからヒアリングの結果を踏まえまして、幹事会、こちらは構成メンバーの課長級で構成する会議でございますけれども、こちらの幹事会で議論を重ねまして、昨年12月の第2回検討会で改善策案の検討を行ったというところでございます。今後、年度末に第3回検討会を行いまして、取りまとめを行っていきたいと考えております。

資料の3ページ、御覧ください。アンケートの概要でございます。港湾計画業務に関する課題を把握していきたいということでございまして、全国の重要港湾以上の68港湾管理者に対してアンケートを実施いたしました。主な調査項目は、港湾計画業務に関する課題等々、中段に記載しております3項目ということでございます。

資料の4ページ、御覧ください。アンケートの結果でございます。アンケート、御回答につきましては、アンケートを発送いたしました68の港湾管理者の皆様全てから御回答をいただいております。

2つ目の項目ですけれども、まず、港湾計画業務で要する費用をお伺いいたしましたところ、改訂では平均で約1億3,000万円、一部変更では約1,600万円を要しているという御回答をいただいております。それから、その次の項目で港湾計画業務に何らかの課題を感じておられるかという部分の御質問につきましては、全体の92.6%の港湾管理者の方が何らかの課題を感じているという御回答をいただいたということでございます。下段の

部分につきましては、各アンケート項目ごとの集計結果でございますので、御覧いただければと思います。

それから、アンケートの具体的な内容、いただいた御回答について資料後段の9ページから12ページに添付しておりますので、お時間あるときに御覧いただければと思います。

それでは、資料5ページを御覧ください。第1回検討会での議論とアンケートの結果を基に、改善策を検討するに当たっての基本的な方向性（案）を整理いたしました。表の一番上段に財政面、仕組みとございますけれども、この2項目につきましては、アンケートの設定項目にかかわらずいろいろな項目の中で課題として意見が出されていたということで、業務全体という分類の中で新たに項目立てして、整理を行ったというところでございます。それ以下の部分、検討手法、変更プロセス、組織・体制、これらの項目につきましては、アンケート項目に従って方向性の案を整理しております。

それから、資料6ページを御覧ください。ヒアリングの概要でございます。改善策の検討に当たって、市管理の重要港湾という観点からの意見の収集、補足が必要かなと考えまして、小樽港の管理者、小樽市さんですけれども、それから坂出港の管理者の坂出市さん、この2港湾管理者からヒアリングを行ったということでございます。

ヒアリングの項目につきましては、先ほど少し触れました方向性の案、それから、国との連携、作業手続の見える化等々、下段で囲っております3項目を中心にヒアリングを行ったということでございます。

結果の概略といたしましては、1点目の方向性の案については、おおむねこの方向かなということで、両管理者からもコメントいただきました。2点目の国との連携ということについては、国が持っているデータや広域的な視点からのアイデアなどいただければありがたいと。3点目の作業手続については、港湾計画の検討をスタートするタイミング、それが分かるような全体的な工程表があるとありがたいと、そういった意見をいただいたということでございます。こちらの結果につきましても参考資料、この資料の一番最後13ページに記載しておりますので、併せて御覧いただければと思います。

資料7ページを御覧ください。これらの情報を基に昨年12月の第2回の検討会で取りまとめました改善策でございます。基本的な方向性の項目立てに従って、表の半分、中ほどから右側に改善策を記載してございます。改善策につきましては特に業務全体に関する財政面、それから仕組みについて先行して取組を進め、今年度中に実施していきたいと考えております。

その他の改善策、表の一番右側の列ですけれども、こちらについても、来年度以降引き続き継続して取組を進めていきたいと考えてございます。今年度先行して取り組む取組につきましては、中段、中ほどの列の赤字部分ということで考えてございます。財政面の国との連携ということにつきましては、国が港湾管理者の港湾計画策定業務に対して技術的な支援をしていくということで、その方向性の明文化をしていきたいと考えております。

それから、その下の仕組みの部分における作業手続の見える化ということですが、この検討会でのアウトプットということで、港湾計画業務立案段階から最後の公示までの港湾計画業務の全体の標準工程というものを作成していきたいと考えております。この標準工程を作成する中で、それ以降の検討手法のところと並んでおりますような個別の分野の調査、こういったものについても調査の検討時期なども併せて整理できるのかなと考えております。

それから一番下の欄に、港湾管理者と国との交流促進という部分も赤字にしてございますけれども、この検討会につきましては今年度でいっぱいと考えておりますけれども、引き続き港湾管理者の皆様と、本省を含めた国との意見交換の場を設置を検討していきたいと考えているというところでございます。

この検討会での検討を通じまして、港湾計画の策定が効率的にできるような環境の構築を引き続き検討していきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

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内容につきまして、御質問等ございましたら御意見をよろしく願いいたします。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。

資料の後半にあるアンケート調査結果を拝見して本質的な問題だと感じたのが、港湾計画が10年から15年に1回しか行われないうものなので、以前に計画策定を経験した職員が次の計画の時にはいなくなり、知見が引き継がれない、継承されないという点です。このことがいろいろな問題に波及している印象を持ちました。この理解で正しいでしょうか。また、そうした低い頻度でしか更新されない計画となると、やはり国が支援できる体制がないと、地方自治体では対応できないのは明らかな気がします。これまでこの問題に対してどういった支援をしたのか、あるいはコンサルタントのような外部の支援を受けるのは当然あつてしかるべきだと思いますが、自治体にどのような指導をされているのかについて、教えていただけたらありがたいです。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

委員御指摘の、間隔が非常に空くので、知見がたまっていかないというところの御指摘はまさにそのとおりだと思います。意見交換会それからアンケートの中でも、その部分についてはやはり課題であるというのはいろんな管理者の方がおっしゃっているということでございまして、そこを改善するのは非常に重要なことだと、御指摘のとおりだと思います。

これまでの取組ですけれども、こういった御指摘はちょっと前からいろんな場面であったということもあり、まず、昨年度行ったのは、国のほうで、主に国の職員を対象に港湾計画業務の研修を毎年1回、やっているのですけれども、そこに港湾管理者の方とか、コンサルタントの方も御希望があれば御参加いただけるというところを一つ、具体的な取組として行ったというところがございます。

あとはやはり国の地方整備局、それから本省の港湾局という部分になってくると、他港の変更事例のノウハウが、情報がやはり集まってきますので、そういった問合せがあったときになるべく積極的にいろいろ情報を提供するとか、相談を受けるというような取組は行ってきていたというところがございます。

そういったところで、今回の検討会の中でもやはりそういった情報共有もすると非常にありがたいという言葉が御意見としてありまして、第2回検討会でもそういった御意見ございました。具体的には他港の事例が分かるような例えばホームページ上に、クリックすれば他港の変更事例が見えるというような場面があると非常に助かるなという御意見もありましたので、今まさにそういったホームページを見ると直近の他港事例が見えるという発信、ホームページの場所を作ろうという取組を並行してやっているというところがございます。

少し実務的な取組になりますけれども、そういった部分から、少しずつノウハウの横展開、情報の共有ができるように引き続き取り組んでいきたいと思っております。

【委員】 努力されているということがわかりました。ありがとうございます。

【分科会長】 そのほかいかがですか、ないですか。よろしいですね。

【理事】 ちょうどインタビューをされている中に坂出市があるんですけど、坂出市というのは、高松の香川の高松港と境ですごい近いので、その辺、少し連携してできないかというようなお話もあるように思うんですが、その辺、実際港湾計画をつくるときに県と坂出市との連携とか、そこで役割分担しながら計画づくりをしていくと。そういった広域的な観点

からの港湾計画の改訂ということも、より総合的にするという観点と、あと経費をうまく分散させるという、軽減するという観点からも可能性としてはあるのではないかなと思うんですが、その辺、坂出市さんからのインタビューではどんな感じでしたでしょうか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

坂出市さんも、やはりそういった形で情報共有をお願いということをもっとおっしゃっていたと思います。非常によいというか、象徴的な管理者について御指摘いただきましたので、少し事例を御紹介いたしますと、坂出港につきましてはちょっと先進的な取組を行って、長期構想委員会をたしか一昨年と昨年度実施しておりました。

それについては香川県と連携しまして、高松港と坂出港、両方の港を視野に入れた長期構想検討委員会を実施されたということで、これは全国的に見ても非常に先進的と申しますか、希少な事例かなと思っております。やはりその先の港湾計画の変更ということになると、やはり管理者ごとということになってくるので、そこをうまく、そのエッセンスを利用しながらということになるのかなと思いますけれども、内容検討の段階でそういう形で連携しながら、中身をブラッシュアップしていくということについてはそういったやり方もあるのかなと捉えているということでございます。

【理事】 ありがとうございます。

特にやっぱりお金がかかるのは需要予測とか、あと環境配慮とかいうあたりだと思うので、その辺をうまく例えば県と市とか連携するところで、あと国も含めて、そういった経費のお金がかかる部分の検討内容について、うまく一緒になってやるような工夫ということもありかなと思いました。

以上です。

【港湾計画審査官】 そのような形でしっかりと連携についても考えていきたいと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 私からも一言だけ。非常に重要な検討をされていると思います。前々からこの分科会で港湾の計画論といいますか、港湾の計画体系について議論してきまして、道路や河川とは違う港湾独自の計画のありようがあることがわかってきた。それがまさに、いま検討がなされていることだと思えます。

この中で結局、基本的にはそれぞれの港湾管理者が中心になって港湾計画をおつくりになられるのですが、それにどこまで国が関与するのかという整理が非常に重要になると思います。7ページに改善策について検討・整理すると書かれていますが主語がない。

主語を書きにくいというのはよく分かりますけど、この資料の右のほうに、将来の課題としてマニュアル等、例えば貨物量推計マニュアル等が掲げられている。長期構想の策定、それは港湾計画にとって極めて重要な課題だと思うのですが、長期構想検討マニュアルというには誰がつくるのか、そこをお聞きしたい。国がやるべきであるのであれば、国が策定すると具体的に書けばいいと思う。それをお聞かせいただけますでしょうか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

ちょっとそこまでは議論がいつていなかったというのが実際のところでありますけれども、今時点で誰がというところまでは難しいんですが、いずれにしても、つくる際に、国のやはりそういったリードというのはいるのかなというのは思います。あと、個人的な意見になるかもしれませんが、つくるに当たってある意味、我々は策定者ではなくてルールを決める側になるのですけれども、その者だけでつくるのもやはり実務上はあまりうまく合にならないのかなという気もしているので、我々がリードするに際して、併せて港湾管理者の方もしっかり入っていただくことで、実務者側の意見をしっかり反映した形のマニュアルというものになっていくのかなと考えます。

あとはマニュアルのイメージとして、それも管理者さんのイメージを踏まえながら、どこまでの深さのマニュアルをつくるとかということも含めて、そこも検討かなと思っております。国のほうはしっかりやりたいと思います。

【委員】 申し訳ありません、もうちょっと早く発言すべきだったのかもしれないのですが、2点の質問をさせていただいてもよろしいでしょうか。

先ほどおっしゃったマニュアルですとか、国との連携を考える際、もともと港湾行政の基本が地方自治にあることを再検討する必要があるかもしれないと思います。国との連携の重要性がこれだけ指摘されるということを押見しますと、港湾行政の根本的なありようが変わってきているのではないだろうかという印象を持ちます。まず、この点いかがでしょうか。つまり、国が主導しなければいけない時代になっているという印象を持たれているのでしょうか、これがまず第1点です。

第2に、昨年度のCNPの議論に加えて今年度は県のCNPの議論に参加させていただきました。その経験から感じましたことは、港湾行政を地方主導でやってきたのはそれは地方によって事情が違うこと、また港によってもありようが相当程度違う中で、ここで言われるマニュアルがどのような内容を念頭に置いておられるのかを伺いたいと思います。先ほどもマニュアルの深度というお話もありましたがどの程度みんなに共通する要素が記

載されるのだろうかと感じます。国が作成されるマニュアルの場合、全ての港に共通するような要素を取り上げざるを得ないのではないかと思います。他方で、港によって機能もあろうも全然違う中で、マニュアルの作成が実際に可能なのかについて、感想でも結構ですので、教えていただければと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

本当に感想になるかもしれませんが、1点目の港湾管理者と港湾の在り方が変わってきているのかどうかというところの印象ですけれども、やはりその今の枠組み、港湾管理者制度というところまで踏み込んで、国の関与というところまで考えている者は、直感的にはあまり考えられないと思います。

ただ、やはり実務的な部分で、港湾管理者のそれぞれの体制もなかなか絞られてきている、予算的に厳しいという中で、国の持っているノウハウ、体制を活用して、今までのクオリティを落とさない形で港湾計画を変えていきたいと、港湾の在り方も考えていきたいというのは、率直なことかなと思います。そういう意味では、実務面において国がもう少ししっかり支援してきてほしいという思いはあると感じます。

それから、マニュアルのありよう、これも本当に私見になりますけれども、この検討会の中でも意見交換する中で、マニュアルをつくるのは否定はしないけれども、やっぱり柔軟性のあるものをつくってほしいという意見が複数あったと記憶しています。

そういった意味で申し上げますと、本当に1から10まで事細かに分厚いものをつくるというよりは、まず入り口のところでどういうふうな考え方で入っていく、本当に基本的なラインはこういう形でつくっていくとできるといったような、まず電気製品で言うところの使用マニュアルみたいな、入り口論と考え方を簡潔にまとめてそこから入っていけるといったようなマニュアルが望まれているのではないかなというのが私の感想です。

【分科会長】 いろいろ検討しておいて、進めていただければと思いますが、ほか、いかがですか、よろしいですか。

それでは、ほかに御質問、御意見ございませんようですので、本日の議事は、以上で終了させていただきますと思います。皆さん、どうもありがとうございました。事務局に進行をお返しいたします。

【計画課長】 委員の皆様におかれましては、本日は長時間にわたり御審議いただき、また、貴重な意見いろいろと頂戴いたしましてありがとうございます。そういったことを反映してまた取り組んでいきたいと思います。

次回第88回港湾分科会は3月8日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。どうもありがとうございました。

— 了 —