

令和6年3月6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92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92回港湾分科会議事録

### 1. 開催日時

令和6年3月6日（水）

開会 14時00分 閉会 16時00分

### 2. 開催場所

国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室（WEB併用）

### 3. 出席委員氏名

#### <委員>

氏名	役職名
飴野 仁子	関西大学商学部 教授
今西 珠美	流通科学大学商学部 教授
大串 葉子	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
篠原 文也	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
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
土屋 恵嗣	(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 教授
南 健悟	日本大学法学部 教授

#### <委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社)日本港運協会 理事

#### 4. 会議次第

- ①令和6年能登半島地震における港湾の対応について（報告）・・・・・・・・・・ 5
- ②コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等について（報告）・・ 7
- ③「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」  
（答申案）について（審議）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- ④港湾計画について（審議）  
一部変更（大阪港）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
- ⑤サイバーポートについて（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- ⑥カーボンニュートラルポートについて（報告）・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

## 交通政策審議会第92回港湾分科会

令和6年3月6日

【総務課長】 定刻でございます。ただいまより交通政策審議会第92回港湾分科会を開催いたします。

本日の進行役を務めます港湾局総務課長でございます。

かねてより分科会で御案内のとおり、本分科会では紙資料の削減を行いまして、ペーパーレス会議としております。委員の皆様にはタブレット端末とその操作方法の説明資料、会議次第、配席図を配付しております。お手元の資料の確認をお願いいたします。議事の最中に端末に不具合が生じた場合には、お手数ではありますが、スタッフまで申し出ていただきますようお願いいたします。

本日は会議とウェブでの併用での開催となっております。会場にて出席の方々におかれましては、ウェブ出席の方が聞き取りやすいよう、御発言の際には大きな声ではっきりとお話いただければと存じます。

それでは、初めに、港湾局長より御挨拶申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。港湾局長でございます。本日、年度末の大変お忙しい中、また足元の悪い中、第92回港湾分科会に御出席賜り誠にありがとうございます。

さて、能登半島地震から、はや2か月が経過いたしました。先般、総理大臣や国土交通大臣などが現地入りされた際に、私自身も現地に入り、いろいろ見てまいりました。港湾の被害は、さることながら、あわせて、隆起してしまった漁港の様子だとか、あるいは町中もテレビで報道されているのを見るだけではなかなか分からないような、各所で痛ましい被害状況が、実際現場に行くと感じられた次第です。こういった場合、もうあれだけの大災害です。国民全体でしっかり能登地域、北陸地方を支えていかなければいけないと心を新たにしたところでございます。

そういう中で、被災地の港湾は特に、これから復旧のための資材・機材をいろいろ出し入れしなければいけない拠点にもなりますし、地元の方々のなりわいの拠点になる場所でもありますので、しっかり早期に復旧復興を図っていかねばいけないと思っております。そういうこともありまして、先週3月1日に、予備費から、約200億円に上りますが、港湾・海岸の復旧の経費を閣議決定していただきました。この200億円ではまだまだ全然道

半ばではあるんですけども、取りあえず、本当に急ぐ部分についてしっかりこれを使って、早期の復旧を図ってまいりたいと考えてございます。

本日の分科会では、そういった能登半島地震における港湾の対応につきまして御紹介させていただきますとともに、先般から御議論いただいています、港湾法に基づく基本方針の答申案、そして大阪港湾計画の一部変更について、御議論いただく予定となっております。

本日、限られた時間となりますけれども、委員の皆様方の活発な御審議、御議論をお願い申し上げます。冒頭の御挨拶とさせていただきます。よろしくようお願い申し上げます。

**【総務課長】** 港湾局長は公務のため、ここで退席いたします。

また、本日、一般社団法人日本港運協会の会長、久保委員が欠席でございますけれども、久保委員に代わって専門的な御意見をいただくため、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】** 本日の委員の出席状況を御報告いたします。本日は、委員16名中14名に御出席いただいております。交通政策審議会令第8条に記載されている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。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は分科会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

**【分科会長】** それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。

本日は、報告事項4件、審議事項2件を予定しております。まず、報告事項の令和6年能登半島地震における港湾の対応について、事務局から説明をお願いいたします。

**【海岸・防災課長】** 港湾局の海岸・防災課長でございます。令和6年能登半島地震における港湾の対応について御説明をさせていただきます。

今回の地震を受けて、港湾の防災・減災対策のあり方について、改めて防災部会に付託して検討を行うという内容でございます。資料1-1の1ページ目でございますけれども、若干内容が前回の御説明と重複する部分もございますが、御容赦いただければと思います。

1ページ目、地震による被害状況でございます。左上の写真にあるとおり、岸壁の被害に加えまして、背後の荷さばき地等においても大きな被害が生じているというような写真も含めて載せております。今回の地震は、半島という地理的制約のある地域で起こったということもありまして、震災以降、自衛隊等により、海上ルートによる支援活動が行われました

けれども、利用可能な岸壁においても、今お示したような岸壁、それから背後の荷さばき地が被災したということがございますので、利用制限のかかったような状態での運用となった箇所もあるということでございます。

続きまして、2ページ目でございます。施設の点検・利用可否判断と応急復旧でございます。発災直後から、左にあるとおり、テックフォースが現地に入りまして、施設の点検、それから利用可否判断を行ったということでございます。その後の支援活動等を早期に行うために、右にあるとおり、早期の利用再開に向けた応急復旧も実施したということでございます。

他方、こういった中でも、利用可能な岸壁が限られていたということもありますので、こういった、お示したような利用可否判断だとか応急復旧、こういったものをいかに迅速にやっていくかというようなところが今後の課題の一つであると思っております。

続きまして、3ページ目でございます。今回の地震では、港湾法の第55条の3の3に基づきまして、港湾管理者である石川県からの要請を受けて、港湾施設の一部管理を行ったということでございます。今お示しているとおり、バースの調整であるとか、先ほどお示したような応急復旧、こういったものをやったわけでございますけれども、この管理代行制度というのが、熊本地震を受けて、教訓を踏まえて制度化したということですが、制度化して以降に、このバース調整といったものを本格的にやった初めてのケースということでございますので、今後に向けまして、こういった運用面の検証も行う必要があるかと考えてございます。以上が背景の部分です。

続きまして、資料1-2を御覧いただければと思いますけれども、資料1-1で御説明したような状況を踏まえまして、今般、国土交通大臣から交通政策審議会に対しまして、令和6年能登半島地震を踏まえた、港湾の防災・減災のあり方について諮問がなされておることでございます。

2枚目に諮問理由をおつけしております。第1パラグラフに書いてあるのが今ほど説明をしたような内容でございます。第2パラグラフ以降にあるとおり、港湾の防災・減災対策の基本的な方向性でありますけれども、そういった方向性については、令和5年、昨年7月に交通政策審議会から、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方ということで一旦答申がなされているということでございますけれども、今回能登半島地震を受けて明らかになった課題、先ほどお話ししたような課題について重点を置いて、改めて検討する必要があるということでございますので、今般諮問をしたということでございます。

なお、3枚目と4枚目に、同日付で交通政策審議会から港湾分科会にと、さらに港湾分科会から防災部会にそれぞれ付託がなされておるということでございます。こういった内容で諮問をさせていただいて、付託をして、今後、港湾分科会の防災部会で、港湾の防災・減災対策のあり方について議論していきたいと考えてございます。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。ただいまの説明に関しまして、御質問などがございましたら発言をよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいですか。御質問がないようです。大丈夫ですね。

次の議題に移りたいと思います。報告事項、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等について、事務局より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。コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等について御説明申し上げます。

お手元の資料、1ページを御覧ください。昨年7月4日、名古屋港のコンテナターミナルのシステムがランサムウェアに感染いたしまして、約3日間にわたり、コンテナの搬入・搬出作業が停止し、物流が大混乱に陥ったところでございます。これを受けまして、我々のほうで、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会を昨年7月、設置いたしました。9月に第2回を開催いたしまして、緊急的対策について御議論をいただきました。

そのような中で、これまで港湾におけるサイバーセキュリティ対策は、事業者の任意の協力の下になされてきていたと。そのため、サイバーセキュリティ対策を担保するための制度的な枠組みが必要ではないかという議論の流れとなりまして、第3回、第4回を経まして、本年1月にこの検討委員会の取りまとめがなされました。

取りまとめの内容は大きく3点ございます。港湾運送事業法の観点から、事業計画を国が審査する仕組みを導入するというもの、サイバーセキュリティ基本法の観点からは、重要インフラに港湾分野を位置づけるというもの、そして経済安全保障推進法の観点からは、一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられるというものでございます。これら3点の対策を通じまして、港湾のサイバーセキュリティ対応能力の強化、底上げを図っていきたいと考えております。

次のページを御覧ください。港湾運送事業法に基づく措置に関してでございます。具体的には、港湾運送事業への参入などに際しまして、審査を受ける必要がある事業計画に、今回、障害が発生しましたターミナルオペレーションシステム、TOSの概要や情報セキュリティ

ィ対策の確保に関する事項の記載を求め、事業計画に定める業務を確保することを通じ、情報セキュリティ対策を確保していくというものでございます。こちらに関しましては、本年2月16日に改正港湾運送事業法施行規則を公布いたしまして、3月31日、同規則を施行することとしてございます。

次のページを御覧ください。サイバーセキュリティ基本法における重要インフラの位置づけと行動計画という資料でございます。現在、この左側でございますように、サイバーセキュリティ基本法に基づいて、サイバーセキュリティ戦略が策定され、さらに、分野ごとに行動計画というものが策定されてございます。これまで港湾運送の分野は物流分野の中に入れておりましたけれども、物流だと、どうしても港湾の記述が少ないということで、新たに港湾分野を独立して位置づけ、官民が一体となって協力しながらサイバーセキュリティ対策を進めていくというふうに変えていきたいと考えてございます。この3ページの右下でございますような取組を今後推進していきたいと考えているところです。

続きまして、4ページ目を御覧ください。経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律の一部を改正する法律案の概要でございます。こちらに関しましては、経済安全保障推進法に基づき、特に、国民生活に重要な影響を及ぼすもの、それらを基幹インフラ制度という名の下に守っていくとしてございます。真ん中でございますように、これまで14分野が規定されてございました。この中に新たに港湾運送を加えるという改正を行う予定でございます。こちらに関しましては、先月末に閣議決定されまして、現在、改正法案を国会に提出したという状況でございます。

この制度が導入されますと、特定社会基盤事業者に一般港湾運送事業者も入りますけれども、TOSなどのシステムを導入する際に、事業所管大臣である国土交通大臣、さらには必要に応じて関係行政機関に協議を行いまして、意見をいただいて、必要がある場合には勧告や命令を行うという仕組みとなっております。

次のページを御覧ください。新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会、最終取りまとめ（概要）でございます。当該委員会に関しましては、昨年6月に中間取りまとめを行いました。本年2月に再度、委員会を開催いたしまして、その後の時点更新、時点修正を行ってございます。特に大きな点といたしましては、この下の今後の取組の方向性の中の基本的な取組方針、その右側のところでございますけれども、今般の名古屋港事案の発生、並びにそれを受けてのサイバーセキュリティ対策の強化を踏まえまして、情報セキュリティ対策を強化していくというものをしっかり取組方針として位置づけてございます。

私からの説明は以上となります。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまの説明に関しまして、御質問などがございましたら御発言をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

【委員】 どうもありがとうございます。サイバーセキュリティについては、前回のときにも申し上げましたけれども、日本の荷主にとって、日本の港が何らかの形で止まるということは大きな影響があると思います。昨年名古屋港では実質止まったのは数日だったので、これについては、すごく早い復旧をしていただいたと思いますけれども、御存じだと思いますが、とは言いながら日本の荷主は大きな影響を受けたというのも事実です。

名古屋港は、御存じのとおり、戦略港湾の京浜・阪神と比べても物量的には変わらない重要な港湾という中で起こったということで、日本の荷主としては、戦略港湾である京浜や阪神で、このようなことが二度と起こらないようにとは思ってはおりますが、サイバーアタックというのは、絶対的に100%防ぐことはできないというところで、サイバーアタックを受けた後の対応、要は本当にシステムが止まったときのBCPも今後、視野に入れていただきたいと思っております。

これについては、企業が、システムが止まったときのBCPをいろんな形で検討しているのと同じように、検討されているは思いますけれども、対応していただきたい。あと、このようなサイバーアタックは言い方は悪いですが日々進歩していると、思いますので、定期的な見直しもやっていかないと、気がついたら陳腐化していたというようなことのないようにし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。事務局、何かございますか。よろしいですか。

【港湾経済課長】 事務局でございます。まさに委員御指摘のとおり、サイバーアタックを防ぐということも重要ですが、受けた後の復旧の過程におけるBCPの策定は非常に重要だと考えてございます。今回、名古屋港の事案を受けまして、様々な関係事業者さんと意見交換を行いました。そういう中で、私も問題点として感じましたのは、災害対応のBCPというのは今大抵の港湾運送事業者で策定はしているんですけども、システム障害、サイバー攻撃を前提としたBCPというものは、策定されているところはほとんどないというような状態でした。

今後、このサイバーセキュリティ対策を強化していく中で、システム障害、サイバー攻撃を前提としたBCPを策定していただくということは非常に重要であると考えております。そのため、港湾運送事業法に基づいて事業計画に記載する項目の中に、サイバーセキュリテ

イ対策に関するBCPの策定も求めていきたいと考えているところでございます。また、実効性のあるものとするために、監査などを通じまして、しっかりと対策の実施状況もチェックしていきたいと考えてございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 1点確認をさせていただければと思います。資料には、港湾運送事業への参入等に際してというふうに、新規参入をベースに考えられているように文言上お見受けできるのですが、既に港湾運送事業者の既存の事業者についても、事業計画の変更などを求めるものなのかどうかについて御確認させていただければと思います。

【分科会長】 お願いします。

【港湾経済課長】 このところの「等」というのは参入時だけではございませんで、既存の事業者さんに関しましては、事業計画の変更の認可というものを取っていただくというふうにしてございますので、「等」と入れさせていただきます。なお、既存の事業者さんに関しましては、この改正規則の施行後1年間の猶予期間を設けまして、その1年間の猶予期間の間に変更の認可を受けていただくこととしてございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。他。

【委員】 大丈夫です。

【分科会長】 他によろしいですか。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思います。審議事項の「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」（答申案）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】 基本方針の答申案について説明をさせていただきます。

まず、資料3-1でございます。今回の変更内容につきましては、前回分科会で説明した文案を基に、分科会でいただいた御意見などを踏まえまして、一部内容を修正したものとなっております。

まず1ページ目ですけれども、こちらは基本方針の変更の主な内容でございまして、前回の分科会で御説明したとおりで変更点はございません。

続きまして、2ページ目でございます。2ページ目から11ページまでが基本方針の本文の変更箇所を表しております。資料中の赤字が前回の分科会でお示しした変更箇所でございます。青文字が、いただいた御意見などを踏まえて、前回の分科会以降に修正を行った

箇所になってございます。

ページをめくっていただきまして、次ページ以降も同様に内容を修正してございます。いただいた御意見と基本方針への反映の考え方については、また別の資料3-2で後ほど御説明をさせていただきたいと考えております。

続きまして、資料12ページです。基本方針の変更のスケジュールになります。前回の1月31日の分科会での審議の後、関係行政機関と協議、そして港湾管理者への意見照会、そしてパブリックコメントを行っております。本日は、基本方針の変更について答申案を御審議いただきたいと考えておりますけれども、本日の審議結果を受けまして、交通政策審議会より答申をいただきましたら、年度内に、基本方針の変更告示に向けて手続を進めさせていただきたいと考えております。

以降の資料については、参考資料でございますので、説明は割愛をさせていただきます。

続いて、資料3-2につきまして説明をさせていただきます。前回の分科会での御審議、そして関係省庁との協議、港湾管理者への意見照会、パブリックコメントでいただいた御意見の概要とその意見への考え方になります。

2ページ目にまず前回の分科会での御意見について記載してございます。まず1点目ですけれども、国際コンテナ戦略港湾政策の委員会での取りまとめでの記載内容について、基本方針と表記を合わせてはどうかという御意見をいただいております。こちらにつきましては、集貨に関する取組ですとか、あとはコンテナターミナルの脱炭素化の取組などについて例示・列挙させていただくといったことで表記ぶりを合わせるという修正をしております。

2点目でございますけれども、労働環境の改善に関しての御意見になりますが、港湾労働者以外の方の労働環境改善についても読めるようなといった御意見をいただいております。こちらについては、港湾に関わる様々な労働者の良好な労働環境確保ということで表現ぶりを修正しております。

続いて、3点目でございます。「災害時のリダンダンシーの確保」で用いておりますリダンダンシーという言葉についての御意見でございます。英語では、御指摘のとおり無駄とか冗長といった意味で利用されているところでもありますけれども、国土強靱化基本計画などで利用されておりますように、政府では防災分野においてこの言葉を予備の手段を意味する用語として利用しているということでございまして、このままの記述とさせていただければと考えてございます。

続いて、4点目でございます。気候変動を前提として外力が変わることに関連する取組ということで、今回の協働防護の取組について記載をしてございます。これをもう少し分かりやすくするように修文してはというような御意見をいただいております。ということで、気候変動を前提として外力が変わることを踏まえまして、関係者が揃えて対応していくということが分かりやすくなるように、官民の多様な主体が集積する港湾の特性ですとか、物流産業機能の継続が目的であるということが分かるような修文をしてございます。

5点目ですけれども、賑わいという言葉の打ち出し方についての御意見でございます。港湾の役割としては、賑わいのある港だけではなくて、落ち着きやまた癒やされるなど、そういった役割もありますので、一律の方向に向かうことがないような様々な方向性があるといったことを同時に伝えてほしいといった御意見をいただいております。各港の独自性が魅力になるといった視点について、いま一度基本方針の本文を、変更箇所以外も含めて見直しをしてみたところ、「みなとが持つ文化・歴史、静穏な水域、自然や多彩な景観等、様々な観光資源を磨き上げ、地域のブランド価値を向上させるような美しく快適で安全な港湾空間を形成することが重要である」という記載もございました。こういった観点も大事であるといったことも併せて伝えていくとともに、こういった港の独自性を考慮して、関連する取組を進めてまいりたいと考えてございます。

6点目ですけれども、地域ブロックでの港湾間の連携に関する記述についての御意見になります。広域的な災害発生時において、代替港湾の検討など、港湾相互間の連携について追記をする変更案を御提案させていただいておりましたけれども、まずタイトルについて、地域ブロックだけではなくて全国規模でもやるということであれば、「または」ではなく、「及び」ではないかということでございますので、「及び」に修正させていただいております。また、災害発生後のみならず、事前の対策として港湾間で連携するべきではないかといった御意見もございましたので、「事前の対策も含め」という表現で修正をしてございます。

以上は分科会での御意見を踏まえての修正、考え方でございます。

続いて、関係行政機関の意見についてでございますが、前回の港湾分科会で御提示した案を調整する段階で、事前の御意見をいただいておりますので、その後の協議については、意見はございませんでした。

続きまして、港湾管理者側からの意見でございます。基本方針の記載ですとか、また変更の手續に関する意見や、特定利用港湾の取組についての御意見をいただいております。

まず1点目でございますが、特定利用港湾の運用整備方針の方針のみが示されている段

階で、基本方針を変更するのは時期早尚ではないかと。円滑な利用の枠組みですとか、具体的な内容を示した上で意見照会するべきではといった御意見を頂戴しております。

特定利用港湾の運用・整備方針の内容については、前回の分科会でも報告がありましたように、昨年12月に開催された関係閣僚会議で示された『運用・整備方針』の骨子」に記載があるとおりでありまして、概ねそのまま運用・整備方針とされるものでございます。全体像を明らかにして意見照会をさせていただいております、その旨を御理解いただければと考えております。

2点目でございます。新たな財政負担を求めないことですとか、既存事業の促進に影響がないようにするなど、事業スキームを明確にした上で基本方針を変更するべきといった御意見でございます。港湾整備につきましては、この特定利用港湾に関わる港湾整備につきましては、民生ニーズへの対応を基本としておりまして、従来の公共事業のスキームにて実施する方針でございます。引き続き、港湾管理者の意向ですとか、あとその財政負担の状況も踏まえまして、御理解をいただきながら事業を実施してまいりたいと考えてございます。

3点目でございます。民生利用への影響を懸念する意見についてでございますが、本文の各箇所に「民生利用を主としつつ」という記載をさせていただいておりますので、こちらの原案のままとさせていただきたいと考えております。今後、港湾管理者との間で円滑な利用の枠組みを設けるに当たって、民生利用を主とした取組を進めてまいりたいと考えてございます。

また4点目でございます。特定利用港湾に係る港湾の利用の在り方は、基本方針において重要な項目でありまして、今後、関係閣僚会議において、特定利用港湾の取組が追記・変更されるような場合において、港湾分科会の審議を含め、基本方針の変更の手續をせず随時変更が可能になるのではないかとということで疑問があるという御意見をいただいております。こちらにつきましては、港湾の利用の在り方の変更など、港湾に関する重要事項に該当する内容の変更については、その都度、港湾分科会に御報告し、必要に応じて基本方針の変更などの対応を行うべきものであると考えてございます。

次のページになります。特定利用港湾の取組についての御意見になります。5点目でございますが、既存の法令の下での利用の調整を行うということ、また、民生利用を主とすることから既存の事業スキームに基づき実施するというものでありまして、特定利用港湾に指定する必要性とは一体何なのかということを確認してほしいという御意見でございます。こちらについては、これまで自衛隊、海上保安庁が空港・港湾を利用する際に、必要な

ときにその都度、利用調整を行っていたところでございますけれども、港湾管理者との間であらかじめ利用調整の枠組みを設けて調整できるようにしておくことで、これまで以上に円滑な利用が可能になるということでございます。ということでの必要性を示しているということでございます。

6点目でございますけれども、特定利用港湾の整備に係る予算の計上方法について公表してほしいとの意見でございます。特定利用港湾の予算の配分については、予めこのための予算を取り置いて、その中から配分するといったものではございません。港湾予算全体の中で、民生利用のための必要性で予算の配分を判断するということを前提としておりまして、自衛隊・海上保安庁のニーズも踏まえつつ、総合的に個々の事業の配分を判断した結果、特定利用港湾の予算額が決まっていくということになります。

続きまして、7点目でございますけれども、特定利用港湾に指定された場合、また指定されなかった場合に、港湾管理者に何ら具体的な対応が生じるのかという質問でございます。特定利用港湾に指定された場合には、円滑な利用の枠組みに基づきまして連絡・調整体制を構築し、その中で意見交換を行っていくということを想定しております。この取組について、繰返しになりますが、民生利用を主として既存の法令の下での利用調整を行いまして、既存のスキームで整備を行うということを想定しておりますので、従来の利用や整備の進め方に大きな変更が生じるものではないと考えてございます。

以上が港湾管理者からの意見とそれに対する考え方でございます。

次のページは、パブリックコメントにおける意見と考え方についてでございます。30日間パブリックコメントを行いまして、27者から29件の御意見をいただいております。

まず1点目の御意見ですが、特定利用港湾に関する御意見でございます。防衛体制の強化のために自衛隊・海上保安庁のニーズに応える整備を行い、また平素から円滑な利用を図るようするための基本方針の変更には反対という御意見でございます。この特定利用港湾に係る取組については、政府が定めた国家安全保障戦略に基づきまして、関係閣僚会議で共有された認識の下、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うために進めることとしております。本取組を行うに当たって、港湾管理者をはじめとした関係者に御理解いただくことが重要であるとともに、港湾の利用整備の方向性に関する内容であることから、港湾行政の指針である基本方針の変更を行いたいと考えているものでございます。

2点目の御意見についてでございますが、特定利用港湾について、兵站基地として利用されることについて、民業が追いやられるということで、雇用が損なわれ、経済的損害をもた

らすおそれがあるのではないかという意見でございます。特定利用港湾における円滑な利用の枠組みは、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためのものではなく、あくまでも港湾法などの既存の法令に基づいて、円滑に施設の利用について調整するための枠組みであるということでございます。

3点目の御意見ですけれども、特定利用港湾となることで、港湾が攻撃対象となるのではないかという御懸念の御意見でございます。特定利用港湾は自衛隊の基地を設置するものではなく、円滑な枠組みが設けられた場合にも、自衛隊・海上保安庁による平時の利用が行われる状況に大きな変化はなく、そのことのみをもって、当該施設が攻撃目標とみなされる可能性が高まるとまでは言えないと考えてございます。

4点目の御意見です。「民生利用を主としつつ」についての御意見ですけれども、御意見の内容については、原案各所に趣旨として反映されているものと考えてございます。

5点目の御意見ですけれども、A I ターミナルの実現についての御意見でございます。このA I ターミナルの実現などの取組を進めるに当たって、ステークホルダーとして特に港湾労働者との合意が必要であるということで追記してほしいとの御意見ですけれども、この取組は、港湾労働者を含む関係者の御理解と御協力が重要であるということでございます。今後、丁寧な説明に努めて必要な取組を進めてまいりたいと考えてございます。

6点目への御意見ですけれども、クルーズの取組についてでございます。クルーズの取組が大型客船による旅客の輸送に偏重していると。また、その目的地として、観光の価値を高めていくためには、舟運事業などを活性化させることが有効である。舟運の活性化のためには、開かれた港湾施設が必要であるけれども、数が少なく、限られた利害関係者の中で使用权が独占されているようなケースが見られるので、水域占有の事務なども含めて今後検討してほしいとの御意見をいただいております。海外のクルーズ船社や観光客にとっての目的地としての価値を高めていくことは重要であり、小型船で港湾や運河などを周遊するような観光需要への対応も重要であると考えております。水域占用の方向性も含めていただいた御意見を参考にさせていただきたいと考えております。

以上がいただいた御意見とそれに対する考え方になります。

資料3-3につきましては新旧対照表、そして、資料3-4は修正箇所を反映した答申案でございます。基本方針の変更についての説明は以上になります。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容につきまして、御質問など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。よろしいですか。

お願いします。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。今回はパブリックコメントも含めて多くの意見をいただいているようです。主な意見は、特定利用港湾の運用に関わるものようです。いただいている御懸念は確かに理解できる一方で、今回のご提案は、基本的には従来から既に行われていることを、より円滑に行うための枠組みをつくることだと私どもは理解しております。その意味では、回答されている内容でそれほど大きな問題はないのではないかと考えます。

1つだけ、港湾管理者等の財政負担や港湾管理者の意向がどのように反映されるのか、という懸念への回答が気になりました。4ページ目でしょうか、状況も踏まえつつ事業を実施しますという回答をされているのですが、この「状況も踏まえて事業実施」という意味が、この表現ぶりだと不明確なのではないかという印象を持ちました。もし少し追加で御説明いただけるようであれば、懸念が払拭されて明快な回答になるのではないかと思います。もしお考えがあれば教えていただければと思います。以上です。

【分科会長】 お願いいたします。

【委員】 発言の場所は分かりますか。

【計画課長】 失礼しました。管理者からの意見の2つ目ですね。

【委員】 2番です。

【計画課長】 ありがとうございます。港湾管理者の御意向、当然これは例えば防衛省や海上保安庁の艦船がその港湾を使用したいというときに、港湾管理者の都合とも擦り合わせて調整をしなければいけないということになります。

それから財政負担については、事業の進捗状況などを踏まえてということになるかと思っておりますので、財政負担の状況というよりも、現地の事業の進捗状況であるとか、もうちょっと広いニュアンスにしたほうがいいのかと思っておりますので、御意見に対する考え方の修正を考えたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【委員】 御説明いただきありがとうございます。私の理解では、港湾管理者の意向や財政負担の状況についても、基本的には、従来から行っていたのと同じやり方を踏襲するのだと理解しているのですけれども、その考え方で正しいでしょうか。今のお話だと、今回から新たに、状況に応じて港湾管理者の意向や財政状況を踏まえるようになる、というように、これまでとは異なる方法へ変更されるかのようにも聞こえてまいります。これまでの方法

から特に変更はないという理解でよろしいですか。

**【計画課長】** 変更はございません。ここの書き方がよくなかったのかと受け取ってしまいましたが、今回新たな枠組みを設けることで、調整をより明確に、カウンターパートをしつかり明らかにした上でできるということになります。また、港湾管理者の意向がどうなのか、どのタイミングで調整すべきなのかとか、どういう内容について関係者の意見を伺うべきなのかと、そういったところは明らかになると思っております。おっしゃるとおり、基本的なところは今までとやり方は変わらない。それをよりはっきりさせるということです。

**【委員】** 分かりました。

**【分科会長】** ありがとうございます。他よろしいですか。

**【委員】** いいですか。今、委員が言われているところで、私は、それに多分相当するようなところを最近見ることがあったので。お国の安全とかの問題なのですごく大事な話ですけど、一方で、すごく、もともとキャパが知れている港にどばっと機材を展開しているようなところもあつたりするので、どこか大体想像つくと思うんですけど、そういうところは、管理者側のほうはかなり気にされると思うんですよ。だから、それはよくよく話を擦り合わせるのが必要なのと、それから言葉、非常に大事なことなので優先すべきは国のことでしょけど、その辺り、足らない地元のそういったキャパ、ないしはそれに接続するような港湾関連の道路とか、もうかなり深刻な状態のところを見ているので、それはいろいろと手当等、附帯条項でもいいので、何か文言があつたほうがいいのかとは思いました。以上です。

**【計画課長】** おっしゃるとおりだと思っております。港湾管理者の目で気になるところ、利用状況などをどう考えるのか。例えば、港湾のお客様とか労働者の方々が何を気にされるのかと、そういったところを港湾管理者の目線で見てもらい、調整の中に入れるべきだと思っております。このような回答で宜しいでしょうか。

**【委員】** 回答ということでももちろんそれでいいかと思うんですけど、多分これから個々の事例でそういうのは出てくると思うんです。あっちこっちで。だからそれは、できればこういった基本方針の中の、言ったらメモランダムみたいな形でもいいから、何か但書みたいなのがあつたほうが、本来的にはあれでずっとそういった懸念は少なくなるかと思ったんです。

**【計画課長】** 基本方針に附帯条項がある、書き方を含めて、今おっしゃった考え方は全くそのとおりだと思いますので、対応を考えたいと思います。

**【分科会長】** 他よろしいですか。

今の委員のお話を議事録に記載ということで、まず対応させていただきたいと思いますが、基本方針の答申案、委員からも非常に重要な、取りまとめと行っていただいたほうがいいかも、確認をしていただきまして、部分的に表現を修正するところが出てくるかも分かりませんが、それに関しては分科会一任と、会長一任ということにさせていただき、必要な修正を行った上で、交通政策審議会長に報告したいと考えておりますが、よろしいでしょうか。よろしゅうございますか。

ありがとうございました。そのように進めてまいりたいと思います。

次に、港湾計画の一部変更についての審議に移ります。大阪港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】** それでは、大阪港の港湾計画の一部変更について説明をさせていただきます。

次のページをお願いします。大阪港の全景を今、御覧いただいております。今回の計画変更の対象箇所ですが、南港東地区のこの赤色で示されている場所になります。もともと水面貯木場として利用されていた場所でございます。現在も水域となっております。

次のページをお願いします。下の真ん中の図にございますように、既定計画におきましては、鋼材ですとか金属くずを取り扱う公共埠頭、これが2バース、位置づけられております。そして、背後に倉庫など物流施設の立地を想定した港湾関連用地が計画されております。このうち在来貨物船の大型化を踏まえまして、NH1（－13m）の岸壁については整備に着手しております。NH2（－12m）については、まだ需要が顕在化してないことから整備には至ってございません。

既定計画の策定以降の状況変化でございますけれども、大阪港は輸入貨物が多い港でございます。貨物の小口化、多頻度化といったことが進展してございます。港湾直背後ではこうした貨物の仕分けですとか流通加工などが可能となる物流施設の土地需要が非常に高くなっているという状況でございます。特に南港東地区においては、高速道路との交通網が整備されているということですか、あとコンテナターミナルやフェリーターミナルにも近いということございまして、当地区の活用によって、リードタイムの短縮ですとか、物流効率化に寄与することが期待されております。

また、鋼材、金属くずの取扱いにつきましては、舞洲地区の北港白津岸壁の周辺に、現在、鋼材の取扱倉庫の立地が近年相次いでいるという状況でございます。北港白津岸壁において鋼材・金属物の取扱機能を集約することなどによって、より一層の物流効率化が見込まれ

るということでございます。

こうした状況変化を踏まえまして、大阪港における港湾機能の再配置を行い、南港東岸壁、このNH2の背後の土地利用を港湾関連用地へ変更するとともに、南港東岸壁の全面水域と、また係留施設の計画の見直しを行うのが今回の計画変更の内容になります。

3ページ目は、既定計画と今回計画の計画図の対比でございます。次の4ページ目は、今回計画の内容の基本方針との適合性を確認しているものでございます。

大阪港の計画変更の内容についての説明は以上になります。

**【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内容について、御質問等がございましたら御発言をお願いいたします。お願いします。

**【理事】** 御説明ありがとうございます。

今回の一部変更の趣旨については十分理解をしております。今回、港湾関連用地に変更する部分についてですが、水際線を持っております。考えれば、すごく大事な水際線を持っているということで、例えばその背後の港湾関連用地について、売却をするのか、もしくはリース、借地として利用するのか、そういったいろんな工夫があるのかと思います。

今後、そこを利用する物流事業者さんにとっても、水際線があるということは大きなメリットがあり、大きなインセンティブにもなるのかと思います。この港湾計画に位置づけることではないと思いますが、今後の利用方法、売却なのか、借地なのか、その辺のところ何かについて教えていただけたらと思います。以上です。

**【分科会長】** お答えよろしく申し上げます。

**【港湾計画審査官】** 御質問ありがとうございます。今回の港湾関連用地に関して、港湾管理者の大阪市がどういったことを今後、この土地を売却するのか、リースにするのかといった考えを持っているかについての御質問ですけれども、現段階では、一応売却をするということを基本的な考え方としてお考えのようでございます。ただ一方で、理事からの御意見にあったように、水際線も有しているといった貴重な場所であるということも踏まえまして、そういった場所であるということも伝えた上で、今後の土地利用について考えてほしいという話は、また港湾管理者にお伝えをしていきたいと考えてございます。

**【分科会長】** よろしいですか。

**【委員】** 御説明ありがとうございました。資料の2ページ目の右の図を拝見すると、港湾関連用地は陸地になるという理解でよろしいでしょうか。そうしますと、もともとの既定計画では、港湾関連用地と埠頭用地の間に隙間がありますが、右の今回の計画では、その隙

間は維持したまま、埠頭用地が港湾関連用地になるという変更案ですが、この陸地を下の港湾関連用地とつなげなくてよいのか確認をさせていただけないでしょうか。海のままになっているように見えます。よろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 御質問ありがとうございます。2ページ目でお示ししている図面が、現状の航空写真の上に計画の内容を表示させていただいているものですが、今、委員から御指摘があった、透明になって水面になっているように見える場所に関しては、臨港道路の計画に位置づけておるところでございまして、こちらについては土地として一応計画上はつながっているというものでございます。恐らくその次のページの3ページ目を御覧いただくと、臨港交通施設の計画が、既定計画においても今回計画においても位置づけられているということが御確認いただけるのではないかと思います。以上です。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 その他いかがですか。よろしいですか。

【委員】 少しややこしい質問になってしまうかもしれませんが、一般に考えてみて、こういう変更をしたことによって、全体として、どういいのかということが分かりにくいと、いつもこういう計画変更のときに思っていたんです。今回の場合は、埠頭がある予定だったところがなくなってしまうと、比較的大きな変更が含まれるんだけれども、こういう形の土地利用に変更することによって、こんなにいいことがあるのであるから、こういう変更を認めるべきであるということかとは思ってはいるんですが、それを理解するには、少し内容が分かりにくいというか、非常に抽象的な表現をさせていただいているような気がしております。その辺のところをもう少し補足していただいて、この変更によって、どういう便益というか、効果があるのかということ、しないときに比べてどうなのかという意味において言っていただけると大変助かります。よろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 御意見どうもありがとうございます。まず初めに、今回の計画を変更することによって、どのようないいことがあるのか、便益があるのかという話でございませぬけれども、定量的にお示しすることができる資料はこちらには御用意できておりませぬけれども、まず、港湾関連用地が、この需要が高まっている南港東のエリアにおいて増えることによって、コンテナですとかフェリーですとか、こういった貨物を取り扱う方々が、内陸部の倉庫ではなくて、港湾の直背後の倉庫などを利用できるような場所がさらに拡張されるということで、物流の効率化が図られるという、こういったメリットがございませぬ。

また、同じように、在来貨物を扱う、北港白津岸壁についても、ちょうど背後にそういう

鋼材ですとか金属くずを取り扱う事業者が進出しているということになりますと、そのすぐ近くにそういった埠頭を利用できるような環境を整えるということは、物流効率化のために役に立つと理解してございます。

以上がこの計画変更による便益、また物流効率化の内容になります。今後、また資料のつくり方ですとか、また、つくる際に参考にさせていただきまして、全体としてどのようによくなるのかといったことも含めて表現できるように気をつけてまいりたいと思っております。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。その他どうですか。よろしいですか。

【委員】 このような一部変更、小さな変更というのは、その場その場で臨機応変に、状況に合わせて対応ができるという意味ではいいのかもしれませんが、細かな変更が重なって、その地域あるいは港の未来像、全体像というのが、どんどんすり替えられていくというか、見えなくなっていくのではないかと思います。長期構想はどうであったか、あるいは、こう変えることによって、全体像、未来像はどのようになるのかということをしかりと考えた上で、きちんと計画なりも見えていく必要があるかと思います。

その場その場で、事業者のいろいろな都合もあるかと思います。荷さばき地が足りなくなったから変えてほしいとか。ただ、いろんな事情、状況があるとは思いますが、全体像、未来像をしかりと持ち続けた上で、変更なりを加えていくのか、考えていく必要があるかと思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。

全体像を見ながら、今後も一部変更なのか、それとも、これは全体像を変えないといけなような変更なのかといった目で確認をさせていただいて、手続をさせていただきたいと考えております。ありがとうございます。

【分科会長】 いろいろ御意見をいただきました。一番最初のメインの売却かリースか。これは根本的なことですので、港湾管理者の中でも最重要課題で検討されておられると、そういうふうに判断させていただきたいと思っております。

それから、あと、港湾というのは極めて目標が多角的で、一つの目標に絞り切れない。だからこそ、委員がおっしゃった長期的な位置づけ論というか、そういうのが必要だと。これは港湾計画の宿命みたいなものですが、それを常に確認しながら前に進めてまいりたいと思っております。そういうコメントをいただいたんだろうと思っておりますけれども。

この大阪港の港湾計画というスペシフィックな問題に関しては、これで私はいいように思うんですけども、そういうことで、答申案についてお諮りをしたいと思います。

答申、国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については適当であるという答申で御異議ございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、答申案のとおり報告させていただきたいと思います。ありがとうございました。

次の議題に移ります。報告事項、サイバーポートについて、事務局から説明をお願いします。

【港湾情報化企画室長】 港湾局港湾情報化企画室長です。サイバーポートについて、前回は、令和4年の11月の審議会で御報告させていただきましたが、今日初めての方もいらっしゃるかと思いますので、概観して御説明させていただければと思います。

1ページはサイバーポートの全体像でございます。現在、港湾についていろいろな情報をやり取りしながら業務が進んでいるわけですけども、そういった紙、電話、メール等で行われているやり取りを電子化した上で、港湾を取り巻く様々な情報がうまくつながるような環境を構築して、港湾全体の生産性向上を目指すということで、国土交通省で情報プラットフォームの構築を進めております。主な取組は下の図にございますけれども、左側の港湾物流分野、それから右側の港湾管理分野、港湾インフラ分野と大きく3つの取組を進めております。

次のページでは、これまでの進捗、また今後の歩みというところをスケジュールでお示しております。この取組自体は、この表のもっと左側の平成30年度頃からスタートしております。現在6年目になります。

まず、取組が先行したのが港湾物流分野で、令和3年度から運用を開始しており、現在3年目でございます。前回報告以降の大きな進展としては、令和4年度末に、NACCS、財務省さんが運営している、貿易や通関に関するシステムでございますけれども、こちらとサイバーポートがシステム上直接つながるという対応をさせていただいております。また今年度から、図にありますように、民間の貿易プラットフォームであるTradeWaltzとの連携にも取組をさせていただいております。ネットワークの拡充に努めているところでございます。

また、中段の港湾管理分野につきましては、令和6年1月、つい先々月になりますけれども、システムの稼働を開始したというところでございます。

それから、下段の港湾インフラ分野につきましては、令和5年4月から、まず10港を対

象に運用を開始しておりまして、来年度、令和6年度からは、戦略港湾・拠点港湾・重要港湾の125港を対象に運用を開始、また令和7年度からは、地方港湾も含めて全ての港湾のデータが見られるようにという形で順次データの拡充を進めております。

次をお願いします。ここからは各分野の状況になります。

まず港湾物流分野です。資料の右肩に、「令和3年4月～稼働」と各分野に入れさせていただいております。港湾物流分野の概要でございますが、上に概念図的なものをお示しております。ジグザグした矢印が右側のように真っすぐ情報が流れるような概念図をお示しております。左側の現状の課題として、ファクスですとか一部電子化された情報などを、それぞれ、いろんな民間事業者様がやり取りをしながら貿易の手続が進んでいるという状況がありますけれども、なかなか一貫して電子化されておらず、情報伝達手段が変化するところで打ち換えだとか、転記ミスだとか、そういったものが起こるという課題があります。これを、サイバーポートを介して、民間事業者間の情報のキャッチボールをサイバーポートが仲立ちするような形で、うまく電子的に情報が流れるような形に持っていけないかということを進めております。

左下の図は、少し前ですけど、令和3年度に実証事業をやらせていただいたときの効果です。2割から6割程度の時間削減効果を確認しているところです。右下のサイバーポート利用登録状況ということで、折れ線グラフの下が会社の数になります。それから上の緑の線が、1つの会社で複数の事業種を登録できるということで、その延べの事業種になります。それぞれ、順調に推移させていただいておりますけれども、内訳を見ると、普及が進んでいる事業種とそうでない事業種がございますので、バランスの取れた利用者集団になるように引き続き取り組んでいければと考えております。

次のページでございますけれども、利用拡大に向けた取組でございます。幾つかの柱を立てさせていただいておりますけれども、プラットフォームは参加者が多ければ多いほど効果を発揮するということになりますので、その拡大が重要な取組と考えております。左側の例でいきますと、展示会に昨年は出展させていただいたり、対面でのワークショップ、コロナも明けて少し対面の活動なんかも活発にさせていただきながら、効果的にPRをさせていただいているというところです。

それから、右側のネットワーク拡充というところです。先ほども言及させていただきましたが、NACCSですとか、TradeWaltzといった関係するシステムとうまくつながって、全体としてデジタルで情報が流れていくような環境をつくっていく。その間にサイ

バーポートが入っていけるように、という形で進めております。

下段のその他の取組ですけれども、例えば経済産業省さんが進めている貿易DXに関する検討会への参画ですとか、今後サイバーポートのデータの利活用を考えていければということで、そういったところも対応を進めているところです。

次に、サイバーポートの港湾管理分野、この1月から稼働した部分の概要になります。この港湾管理分野につきましては、港湾管理者に対する行政手続ですとか、港湾統計、港湾調査に係る業務の電子化、効率化を目指す取組になっております。下の図に示すように、大きく3つの箱があります。青い箱、緑の箱、茶色い箱がありますけれども、特にポイントとなっておりますのが左上の青い箱と右側の緑の箱の連携の部分になります。

左上の青い箱でございますけれども、先ほども物流分野でも少し御説明させていただきましたNACCSとの連携になります。既にNACCSの中では、船舶の入出港届ですとか、係留施設の使用許可申請というのが電子化されているんですけども、なかなか可視化されていないとか、申請状況が利用者側から見ると分からないので、申請してみないと空いているかどうか分からないといった状況があります。これを事前にバースウィンドウというもので申請状況が見られるようにした上で、空いているところに申請するという仕組みを今回構築しています。こういう取組で電子申請率をさらに高めていきたいと考えております。

そして、電子申請率が高まったものを右側の緑の箱の統計業務のほうに生かしていければと考えております。このNACCSとこのサイバーポートの統計の取組が連携することによりまして、サイバーポートの統計側では、NACCSのデータをうまく使って、初めから、一から統計の調査票を入力するのではなく、NACCSの情報をかなり活用した上で、足りない部分だけ少し足して、統計の調査票が提出できるようになると、こういう仕組みがこの1月、2月から稼働をしているというところでございます。これによりまして、港湾統計には様々な課題がありますけど、その正確性ですとかスピードアップを進めまして、データに基づく港湾政策の実現に寄与できればと考えております。

次のページでございますけれども、このサイバーポートの港湾管理分野の取組に参画いただいている港湾の今の状況でございます。もちろんこれは今の状況ということで、さらに拡大していければと考えておりますけれども、特に、右側の緑の箱の統計の部分が比較的多く参画いただいているところが御確認いただけるかと思っております。下の字で書いておりますけれども、対象の166港に対して現在111港に参画いただいているというところで

ざいます。

次のページをお願いします。サイバーポートの港湾インフラ分野でございます。イメージが伝わりやすいので画面を貼りつけたものを図に置いておりますけれども、GISという情報システム、こちらの上で視覚的に港湾計画図ですとか、そこから施設の情報を辿っていくような情報プラットフォームを構築しているところでございます。平常時からこういった情報を利活用して、様々な検討を、例えば維持管理業務ですとか、投資計画の立案なんかを行っていただくような活用もしていただけたらと考えておりますし、また、平時からそういった情報を使えるようにしておくと、例えば今般も能登半島地震がございましたけれども、いざというとき、災害が起こったときに、この施設はどうなっていたかというような情報も、このGISのプラットフォーム上から容易に探すことができるようになります。

実際、1月に能登半島地震が起こったときも、私のほうで担当しているデータベースがありましたので、そちらから情報を探すようなこともやっていたんですが、このサイバーポートはまだ間に合っていなかったんですけども、サイバーポートができると、地図上からすぐはこの施設の情報はどうなんだというのが探せるようになるかと考えております。

以上、サイバーポートの進捗についての御報告でございました。ありがとうございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいまの内容につきまして、御質問等をいただきたいと思います。

**【委員】** どうもありがとうございます。大体これはいつも聞かせていただいていますし、それから港湾情報化企画室長と別の委員会とかでもいろいろ意見交換させていただいたので、おっしゃることはよく分かるんです。その際も申し上げたと思いますし、多分ここでも、令和4年のときに申し上げたかもしれませんが、この手のやつは、アジアはもう相当行っていますので、御存じだと思いますけども、かなり日本は遅れていて、ようやくこいつに行ったかという感じです。それは喜ばしいことだと思うんです。

ただし、他のアジアの国のやつをよく調べられたら出てきますけども、どうしてもこれは、今回出されているやつでも、情報を吸い上げるほうというのは割とぼちりいけるんですけども、逆に下ろしていくほう、エンドユーザー、これがたくさんいないと駄目ですという話だったので、エンドユーザーにどういう情報が利用可能なのかということのをうまく設計しないと、これと同じ手法じゃありませんけど、例えばTradeLensみたいなことになったりしかねないのと。

それから、かなりの、こういう外貿を基本的に描いていますけど、相当数が内貿で使われ

ることもありますので、今みたいにトラックドライバーの話とかになると、内貿で相当負荷が港湾もかかってきますので、その内貿の方々はさらにこれから遠いので、そういった方々、エンドユーザーに十分、何を下ろしていくかと。だから、統計の、要は正確さとかそういう、こっち側の上げてもらっている側はよくなると思うんですけど、エンドユーザーの便益がかなり大事で、アジアの国は結構それを考えているところが多いんですよ。じゃないと使ってくれないのが分かっているんで。これからさらに改良されると思うんですけども、その辺をよろしく願いますということを申し上げたいです。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。その他いかがですか。お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。私はGISが専門ですので、サイバーポートについて、先日、事前説明で御紹介いただいてよかったです。

資料の7ページの連携の例の中で、もしかするとこの10の中に入っているのかもしれませんが、地理院地図という、国土地理院が公開しているウェブGISがありますが、地理院地図に非常に多くの情報が入っていて、例えば能登の被災状況なども、被災後すぐに地理院地図に「能登半島地震」という項目が追加されて、例えば正射画像や垂直写真、津波浸水域データなども載っておりますので、もし連携されていないようでしたら、地理院地図と連携して、このサイバーポートのGISに取り込まれるとよいのではないと思いました。以上です。

【港湾情報化企画室長】 ありがとうございます。初めに委員から御指摘というか、御助言というかでございますけれども、エンドユーザーの便益というところかと思えます。説明の中で少し言及したんですけれども、データ利活用みたいなところを、データが入ってきた後の世界として追求していければということで、スタディーを最近、始めたところでございます。委員がおっしゃるように、エンドユーザーに参画するメリット、提供するところいうデータも見られるようになるよ、みたいなところも十分意識した上で進めていければと思いました。ありがとうございます。

それから、委員からいただいたところでございますけれども、外部データの取り込みについて、地理院地図も、十分意識して進めていければと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。

先ほど委員からも助言があったかと思えますけれども、エンドユーザーをどうやって増やしていくのか、ユーザーさんをどうやって増やしていくのかというのが非常に重要かと

私自身も思っております。実際にあの資料でも、貿易DXの実現のため、さらなる利用者の拡大やネットワークの拡充に向けた取組を推進されているということではございますけれども、現在ユーザーさんの中では、例えばですけれども、現状で十分満足していると、もしかしたら思っている事業者さんの方も中にはいらっしゃるかもしれません。そうなってきますと、利用者拡大に向けた取組といった場合に、新たな投資が必要なのではないかとか、新たなコストがかかってくるのではないかというような懸念等も、もしかしたらあるのかなとも推察されます。

そこで、例えば、どのぐらいのコストがかかるのか、逆にコストがかからないから、こちらのほうがメリットがあるのかといったことを丁寧に御説明していただくとか、もしくは場合によっては、新たな導入に当たって、場合によっては、費用の補助等も必要になってくるかもしれません。そういったことも検討していただいてもよろしいのかと思いました。

**【分科会長】** ありがとうございます。他いかがですか。

**【理事】** 資料の6ページを見ておられますと、既に導入している港が、地方の港が多いようです。今後、コンテナ戦略港湾で、こうした取組を進めていくことが大事だと思っておりますが、国際コンテナ戦略港湾におけるサイバーポートの導入の取組が今どうなっているかお聞きできたらと思います。

国際コンテナ戦略港湾などには、多数のターミナルがあって、それぞれを異なった事業者さんが運営していることが多いかと思えます。事業者がそれぞれ既存のいろいろなソフトのITシステムを持っていらっしゃるというところもあろうかと思えます。そうしたところで、どうやってサイバーポートとリンクさせていくのか、連携させていくのかというあたりも大事な課題かと思えます。その辺はいかがでしょう。

**【分科会長】** 事務局、お願いできますか。

**【港湾情報化企画室長】** ありがとうございます。初めに中小事業者とかの導入に当たってのハードルをいかに改善していくかという観点のお話をいただきました。まず、サイバーポートには、なかなかこの時間でうまく説明できなかった部分もあるんですけども、大きく2つの仕組みを用意してまして、一つが対策になるかと思ったんですけど、ウェブ画面で、もう特に初期投資もなく、ログインすれば利用できるというウェブ画面も用意しているというところがございます。そこでまず手軽に使っていただいて、本格的に使いたいとなると、自社様のシステムとAPIで連携したほうが、よりふだんの仕事の環境を変えないで仕事ができるみたいなのところもありますので、そういった段階的な導入拡大みたいなのところ

もできるような仕組みとしては備わっております。

また、利用料金の体系につきましても、先般発表させていただいたんですけれども、まず分かりやすさということで月額固定料金、6,600円というところでさせていただいております。これは聞く人が聞くとすごく安いと思われるんですけど、それでも月にほとんど数件しかやらないという人には高いなという印象も一方であるかと思っております。そこで、利用の少ない方については、月何件までは無料という、課金しないというところも併せて用意させていただいております、そういったところ、料金施策も含めて、まず使わなくても取りあえず登録してやってみようというところになるような料金体系を導入しております。

また、コスト面の支援につきましては、先ほど経済産業省さんの検討会と連携してということは御説明させていただいたんですけれども、経済産業省さんのほうで、割と手厚めに民間事業者さんへの補助みたいなものも予算化されているようなところがありますので、そういったところともうまくタイアップして進めて、現状も進めているし今後もやっていければというところを考えております。

それから、戦略港湾に向けた普及というところでございます。おっしゃるように戦略港湾や、もともと取扱いの大きいところほど電子化が我々よりも先に進んでいるみたいなどころがありますので、そこを乗り換えていただくということは基本スタンスとしてはなくて、サイバーポートはそれらの港とAPIを通じてつながっていければという思想ではやっておりますけれども、それでも既存の仕組みが出来上がっているというところにこの仕組みを混ぜていくというのはなかなか容易ではないというところがございます。

その中で、特に戦略港湾の中でいきますと、渋滞対策とかそういった観点でCONPASとか、そういったところを進めております。まずはそういったところから活用いただくなどの取組を進めて行きますと、CONPASの裏でサイバーポートが情報の受渡し役として連動していますので、ユーザーの方はCONPASを使っているんだけど裏でサイバーポートが動いているみたいな形で、間接的にサイバーポートを使う。そういう形で少しでも戦略港湾の課題解決に役立てていただいて、また、CONPASだけじゃなく、他の部分も使ってみようかという形に広げていければと考えております。

**【分科会長】** ありがとうございます。他よろしいでしょうか。オンラインの方々もよろしいですね。

それでは、次の議題に移ります。報告事項、カーボンニュートラルポートの形成について、

事務局から説明をお願いします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。私から、カーボンニュートラルポートに関しまして、資料6-1、6-2を用いまして御説明をさせていただければと思います。本日は、昨年6月22日の第89回の港湾分科会で御報告をさせていただいて以降変化があった点について、御説明させていただければと思っております。

1ページ目、2ページ目につきましては、改めてになりますけれども、1ページ目にごさいますように、カーボンニュートラルポートにつきましては、このオレンジ色の部分、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化により、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成するという、青色の部分、港湾及び臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図り、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する、この2つによりまして、我が国が目標としております2050年カーボンニュートラルの実現に貢献するということが目的になっております。

そして2ページでございますけれども、そのための方策といたしまして、港湾法を改正いたしまして、法律の概要の1.の②のところになりますけれども、官民連携がして、その港湾での取組を定めた港湾脱炭素化推進計画の作成をすること、もう一つは官民連携して、話をして、方向性を決めていける港湾脱炭素化推進協議会の組織を枠組みとして立ち上げたところでございます。

進んでいただきまして、3ページです。この状況を踏まえまして、現在、全国78港湾で港湾脱炭素化推進協議会等が設置されているところでございます。

4ページでございます。こちらがカーボンニュートラルポートの形成に関します今の状況をバーチャートにしたものでございます。赤い線が2本入っておりまして、左側の線が前回御報告させていただいたところ、右側の赤い線が今回ということで、この間の変化について御説明をさせていただければと思っております。本日は、その中で、黄色で囲んでおります3行目から5行目、CNP認証、水素を燃料とする荷役機械の導入、水素等の受入環境整備、こちらについて御説明をさせていただきたいと思っております。順番が入れ替わりますので、また後ほど御説明させていただきます。

なお、国際連携の観点から、この赤2本の線の間にはアメリカのカリフォルニア、ロサンゼルスにおきまして、昨年10月20日に、港湾脱炭素化と、あとグリーン海運回廊、これに関するシンポジウムを開催したこと、及び12月16日に、我々国土交通省とシンガポール運輸省の間で、グリーン及びデジタルの海運回廊の協力に関する覚書を締結したと、こうい

った動きもございます。

5 ページをお願いいたします。5 ページ目につきましては、水素を燃料とします荷役機械、具体的にはR T Gの導入に向けた検討状況でございます。水素を燃料とする荷役機械を現場に導入するための実証実験を行うこととしておりまして、現在、実証実験を始めているところでございます。左の真ん中あたりにございますけれども、横浜港の南本牧地区、神戸港のポートアイランド地区、この2か所で実証実験を開始しているところでございまして、その左下にございますけれども、スケジュールとしましては、令和5年度から6年度にかけて現地に入る前の準備を行っているところでございまして、7年度から現地実証に入る予定です。

実際やることにつきましては、右側でございますけれども、まさに水素を燃料とするR T Gを実荷役に投入するということと、R T Gの稼働のために必要な水素の供給・運搬等を行うということをご想定しております。これによりまして、必要な基準等の改正などを行いたいと考えているところでございます。

進んでいただきまして、6 ページでございます。6 ページにつきましては、この四角の中にございますように、水素等の受入環境整備を2050年カーボンニュートラルの実現に向けまして、これまでになく大規模な水素等を供給するサプライチェーンの構築が必要だという前提の中で、我々のみならず、これまでになく量の水素・アンモニア等を扱うこととなりますので、安全を含めまして、今、関係する法令の所管部局において必要な見直しが行われているところでございます。

これを受けまして、港湾の方も関係します技術基準等を改正するということ、下の左にございまして、その後、この大量の水素の輸送をしっかりと拠点化、あと二次輸送をするという検討を進めていくことを想定しておりまして、まず、今年度の補正予算をいただいております、検討を始めるところでございます。

進んでいただきまして、7 ページをお願いいたします。7 ページはC N P 認証の創設に向けた検討でございます。C N P 認証につきましては、しっかりと取組をされている方の取組努力を客観的に評価するという観点から、極めて重要な取組だと考えております。まず、コンテナターミナルをベースとしまして、認証制度の立ち上げを行っているところでございまして、少し小さい字ではございますけれども、右側にございますように、取組の段階に応じた多段階の評価ができるような枠組みを検討しているところでございまして、既に試行を行ったところでございます。右下にございますように、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、

博多、ロサンゼルス等の国内・海外の各港で試行を行っておりまして、これを踏まえまして、現在、制度の見直しを行っております。来年度、さらに試行を行いまして、制度の運用開始を想定しているところでございます。

進んでいただきまして、次のページをお願いいたします。資料6-2でございます。資料6-2につきましては、経済産業省が今国会に提出しております、水素社会推進法案でございます。こちらにつきましては、青の四角、背景・法律の概要でございますように、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けましては、水素等のサプライチェーンが必要であるということ。そして、これを国が前面に立って、しっかりと低炭素水素等の供給利用を早期に実現するという枠組みが必要だという前提の下で提出されている法案でございます。港湾と関わりがある場合など、国土交通省も関わって参ります。

国土交通省の関わりといたしましては、1.の真ん中にございますように、基本方針の策定に関わること、次いで事業者が策定している計画で港湾等に関わりがあるものについては認定に関わるということ、そして具体的な動きをスピードアップするという観点から、港湾法等の特例を用いまして事業者の動きを促進するということ、こちらになっております。

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。それでは、本件につきまして御質問などがございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

**【委員】** 御説明いただきまして、大変ありがとうございます。水素の取組は大変関心を持っておりまして。7ページの試行対象のコンテナターミナルですけれども、これは、北海道は入らないということでしょうか。今後、将来的には北海道も入ってくるという認識でしょうか。

それから、陸上においては中京圏と関東圏が水素ステーションは集中して49か所、50か所と、非常に多くて、あと関西が次いで多いという状況ですけれども、港湾においては輸入拠点と二次輸送拠点、それぞれ必要となる施設配置の検討ということで、輸入拠点がどこと決まっていて、あと2次輸送拠点がどこになるのか、この辺りのところも十分把握していないので教えていただきたいと思っております。最初に伺った北海道についてはどうなのかというところもお願いいたします。

**【産業港湾課長】** 御質問いただきまして、ありがとうございます。1点目の認証を行ったターミナルでございますけど、まず、枠組みをつくるという観点から、まず、コンテナ取扱貨物の多い港から始めております。先ほど申しました、この後、追加的な港で試行を行う

中に、それ以外の港湾も含まれてまいりますので、まだどこでというのは決まっておりますけれども、ここに出ているのは第1弾として実施した港と理解をしていただければと思います。

2点目の質問でございますけれども、6ページの内容かと思っておりますけれども、拠点とその後2次輸送される港につきましては、まだこれからになってまいります。一番最初の、先ほどの経産省が提出している法案にもございますけれども、まず供給する事業者、そして利用する事業者が決まって進んでくると思いますが、しっかりと我々もフォローしてやっていきたいと思っております。またよろしく申し上げます。

【委員】 御説明いただきましてありがとうございます。承知しました。

【分科会長】 他いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。御存じだと思いますけれども、外貿については、ここ1、2年、船会社も、2050年に向けて、以前の重油から新しい燃料にということで、1、2年前まではLNGが中心だったものがここに来てメタノールに大分移行して行って、将来はアンモニアもあるのではないかとされています、あと御存じのとおり、今年の1月からEU-ETS制度が外貿船についてもかかるようになって船会社もその辺のコストが大幅に上がるなかで、船会社もここ1、2年の間で、投資ができるような状況にあり、新しい船舶にどんどん切り替えています。今回の御説明の中にもターミナルに出入りする船舶の短炭素化を支える取組ということで、今後は燃料の供給ということも重要になってくると思います。今後やっていかれると思いますが、どういうふうに関国としてこの供給について、各港湾に任せるのか、方向性を持っていくのか、そのときの燃料も、LNG、メタノール、アンモニアとある中で、荷主も、そういう新燃料を使っている船会社を選択するという動きが欧米の荷主を中心に大分動いていると認識しておりますので、供給というところについても力を入れていただかないと、日本の港への寄港というところに影響が出るのではないかと少し懸念をしております。その辺の状況を教えていただければと思います。

【分科会長】 お願いします。

【産業港湾課長】 御質問いただきましてありがとうございます。まさにお話がございましたように、しっかりとバンカリングができるということが、日本の港の競争力を保つ上で必要だと考えております。先ほど、既に進んでいると言っていたLNGバンカリングについては、まさにそういうことがあって始まった取組だと考えております。

今、具体的に話を聞かせていただいているところで言いますと、こちらも言及があったと

ころですけれども、メタノールだったり、アンモニアだったりございまして、バンカリングができないことによって日本の競争力が低下するようなことがあってはいけないので、事業者さんと、あと関連する機関、海上保安庁、海事局あるいは資源エネルギー庁などと調整させていただきながら、必要なところについては、しっかりバンカリングできるようにしていくということを前提に進めているところでございます。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。いいですか。では。

【理事】 資料で5ページの荷役機械、水素等燃料を利用する荷役機械に関するところで。今現在は、実証試験段階の取扱いだと思いますが、今後、実際にその実証試験を踏まえて、今後脱炭素型の荷役機械の導入を目指す段階になった時、支援制度などをいろいろ検討していただけるのかどうかについて教えていただきたいと思います。

【分科会長】 お願いできますか。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。現在は、一定のものにつきましては、環境省だったり、経済産業省だ当たりの支援がございまして、必要なもので我々がやるべきものについては、おっしゃるとおり対応していかなければいけないと思っているところで。ただ具体的な制度については、まだこれからということになります。

【分科会長】 よろしいですか。オンラインもよろしいですか。

この分野はもう一つ既に、人材の育成、本当に現場は困っているんですね。メディアにしていけないからね。みんなやって、すぐに解決するものではないですけど、どうもありがとうございました。

それでは、以上で本日の議事は終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【総務課長】 委員の皆様には長時間にわたりまして御審議ありがとうございました。次回、第93回の港湾分科会ですけれども、6月を予定してございます。改めて日程の調整を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いたします。ありがとうございました。

— 了 —