

令和5年3月8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88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88回港湾分科会議事録

1. 開催日時

令和5年3月8日（水）

開会 10時30分 閉会 12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) 4
- ②港湾計画について (審議)
 - 改訂 (那覇港) 10
- ③新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方に関する取組について (報告) 22
- ④物流の2024年問題に向けた次世代高規格ユニットロードターミナルの検討について (報告) 24
- ⑤洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況 (報告) 31
- ⑥命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクトについて (報告) . . . 33

交通政策審議会第88回港湾分科会

令和5年3月8日

【総務課企画官】 それでは定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第88回港湾分科会を開催いたします。本日の進行を務めさせていただきます。

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、おはようございます。港湾局長でございます。本日お忙しい中、分科会長はじめ、委員の皆様方におかれましては、本分科会に御参画を賜りまして誠にありがとうございます。また、平素より港湾行政の推進に当たりまして、ひとかたならぬ御尽力をいただいておりますことを、この場をお借りいたしまして改めて感謝を申し上げる次第でございます。

私から冒頭一つ、御報告があるのですが、いよいよ国際クルーズがリスタートしました。3月1日にはアマデアが静岡の清水港に入りまして富士山を拝し全国でいろいろ取り上げていただいたところでございます。本日は、ダイヤモンド・プリンセス号が神戸に帰ってきました。そして10日には横浜に入ります。15日めどで本格的にリスタートするということでもあります。またウエステルダムが石垣に入ったということで、これから様々な課題があると思うのですけれども国際クルーズ、そして国際インバウンドですね。ビジネスも本格再開してくることになります。5月8日には新型コロナ第5類移行になるということでもあります。それまでの間は検疫にお世話になりますが、しっかりと港湾局もこの動きをサポートしていきたいと考えているところでございます。

また、今まさに令和5年度予算、国会審議をしているところでございまして、我々としては引き続きそういった港湾の視点から我が国を取り巻く社会課題に果敢に挑戦していきたいと思っております。

今日の分科会では、審議事項が2件ございます。また報告事項が4件ございます。1つ目の審議事項は以前から御検討いただいておりますカーボンニュートラルポートの運用などを盛り込んだ港湾の基本方針について御審議をいただきます。また、もう一つの審議事項は、那覇港の港湾計画の改訂でございます。これも大きな動きでございまして、那覇港湾施設の移転について地元の協議が整ってこの改訂の運びになっておりますし、次年度以降の新規案件についてもこの改訂がベースになって動いてまいります。ぜひ御審議をよろしくお願

いしたいと思います。また残り4件御報告がございますので、これについてはしっかりと取り上げをさせていただきたいと思っております。

本日は限られた時間でございますけれども、委員の皆様のご活発な御審議、御議論をよろしくお願いを申し上げて、私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。今日はよろしくお願います。

【総務課企画官】 ありがとうございます。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していただきますようお願いいたします。

次に、オンラインで御出席いただいている委員の皆様のご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。分科会長から御指名がございましたら、マイクをオンしていただき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、マイクをオンして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湾協会会長の久保委員が御欠席されておりますが、久保委員に代わりまし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】 よろしくお願いたします。

【総務課企画官】 それでは、委員の出席状況を報告いたします。本日は委員15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条に規定されている定足数である過半数に達していることを御報告いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。以降の進行につきまして、分科会長にお願いたします。よろしくお願いたします。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。それでは、早速ですけれども議事に入りたいと思います。本日は審議事項2件、報告事項を4件予定しております。

まず、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、事務局より説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。基本方針の答申案について御説明い

たします。

資料1-1を御覧ください。今回の変更内容につきまして、前回87回の分科会で御説明いたしました内容を基本に、関係行政機関との協議、港湾管理者への意見照会を踏まえ、一部内容を修正したものとなっております。

1ページ目を御覧ください。今回の変更の主な内容でございます。前回分科会で御説明いたしましたとおり、昨年11月に成立した港湾法の一部を改正する法律で示された内容等を反映するものでございます。

続きまして、2ページを御覧ください。2ページ目から13ページまでは基本方針の変更箇所でございます。資料中の赤字と青字は現行の基本方針に追加削除した箇所でございます。前回の分科会でお示した内容と同じでございます。

続きまして、資料7ページを御覧ください。緑色で示しております箇所は前回分科会以降に修正いたしました内容でございます。前回分科会で委員の皆様よりいただいた御意見や関係行政機関からの意見等に対して修正を行った箇所でございます。次ページ以降も同様に一部内容を修正してございます。関係行政機関や港湾管理者からの意見につきましては、資料1-2で後ほど御説明させていただきます。

続きまして、資料14ページを御覧ください。基本方針の変更スケジュールでございます。前回の1月24日の分科会での御審議を踏まえまして、2月1日から7日にかけてパブリックコメント、それから2月14日から20日にかけて関係行政機関との協議及び港湾管理者への意見照会を行いました。関係行政機関及び港湾管理者につきましては事前の協議、及び意見照会を2月1日から7日にかけて行いまして、意見をいただきましたので、これを踏まえまして一部内容を修正してございます。本日の分科会では、基本方針の変更について最終の答申案を御審議いただきたいと思っております。本日の審議結果を受けまして交通政策審議会より御答申をいただいた上、告示の手続を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、資料1-2を御覧ください。前回の港湾分科会及びそれ以降の関係行政機関との協議、港湾管理者への意見照会、パブリックコメントで提出された意見の概要と対応について御説明いたします。

資料1ページを御覧ください。前回の港湾分科会でいただいた意見でございます。3点の御意見をいただいております。意見に対して全て修正を行ってございます。各意見についてでございますけれども、1番目は港湾緑地の施設に関する安全面の記述を追記しております。2

点目につきましては、基本的な考え方部分のサイバーポート関係の記述に港湾空間という文言を明記しております。それから3点目につきましては、ブルーカーボン生態系に関する記載について、再生、創出の文言を追記しているものでございます。

続きまして、2ページを御覧ください。2ページ目から5ページ目までは、関係行政機関からの意見でございます。1番目から7番目までの意見につきましては修正を行っておりますけれども、8番目から15番目の意見につきましては原案の内容が適切と考えておまして、原案のとおりということにしております。各意見のそれぞれの対応につきまして、このページの1番目、クルーズ振興施策に関する表現、こちらの修正を行っております。2点目につきましては、港湾の脱炭素化に関する非化石エネルギーという部分の表現を修正しております。3点目につきましては、水素・アンモニアの単語のつながりに関する表現の修正、それから4点目につきましては港湾の脱炭素化に関して前後の文章と平仄を取った表現ということで修正を行っております。

続きまして、3ページ目を御覧ください。5点目につきましては、港湾の脱炭素化に関して前後の文章と平仄を取った表現ということで修正を行っております。6点目につきましては、ブルーカーボン生態系に関する語順の位置を修正しております。7点目は5点目と同様の港湾の脱炭素化に関して前後の文章と平仄を取った表現ということで修正を行っております。8点目以降については、特に修文は行っておらず、原案のままということでございます。

続きまして、6ページ目を御覧ください。6ページ目につきましては、港湾管理者の皆様からいただいた御意見ということでございます。全部で4項目ございます。1点目は、クルーズの受入れに関する新型コロナ第5類移行後の対応についての御意見、2点目については港湾の脱炭素化に関する国による支援要望についての意見、3番目はクルーズ周遊ルート開拓の施策に関する表現ぶりについての意見、4点目は作業船の安定的な係留場所の確保に関する追記の意見ということでございました。

各意見に対してでございますけれども、1点目は基本方針そのものに関する内容ではないこと、2点目は施策実施の際の要望の内容であること、3点目は代表例を記載したということで、例示した地域に限定するものではないというもの、4点目は作業船の係留場所の確保は時限的なものと考えていないということでございまして、4項目とも原案のとおりということで進めていきたいと考えております。

続きまして、資料7ページを御覧ください。パブリックコメントについてでございます。

パブリックコメントについては、2月1日から7日までの間、1週間、ホームページで基本方針の変更の公示をしておりましたところ、特段の御意見をいただかなかったということでございます。

続きまして、資料1-3を御覧ください。基本方針の変更の新旧対照表でございます。1ページをおめくりいただきまして目次部分ですけれども、目次部分の赤字部分、こちらについては現行の内容からの追加、変更箇所ということでございます。

それから、本文1ページ目を御覧いただければと思います。このページ以降は基本方針の変更内容を文章上に示した資料でございまして、真ん中に現行の内容、左側の欄に今回の改正案、一番右側に今回の改正理由を記載したものでございます。左側の今回の改正案のうち、赤字については前回分科会でお示した追加変更箇所、青字については前回分科会以降に変更した箇所でございますので御確認いただければと思います。

最後に、資料1-4を御覧ください。こちらは、これまで御説明させていただきました変更内容を取りまとめた基本方針の答申案でございます。本日の港湾分科会で答申案を御了解いただきましたら、交通政策審議会より御答申いただいた上で告示の手続を進めてまいりたいと考えてございます。

基本方針の変更に関する私の説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいま御説明がありました内容に関して、御質問等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。ございませんか。

【委員】 本体そのものは特に意見はないですが、例えば資料1-1のところ、法律を改正された後でまとめられたこの法律の概要というのを示されている資料があります。こういうようなものが大抵、こういう方針の変更とか、大きな意思決定がされた後というのは一枚物で用意されるのではないかと思っているのですが、今ここには資料がないように見えたのですが、もしそういうものを御準備されたとしたら、される御予定かどうかと、そうであればそのときにどんなことを書かれるんだろうとか、もしお分かりでしたら教えてもらえればと思います。以上です。

【港湾計画審査官】 改正港湾法の概要についての説明をどの段階で行うのかという御質問の趣旨ということでよかったですでしょうか。

【委員】 この基本方針についての答申案が出ますね。この基本方針についての概要みたいなものは作られますかと、そういう質問です。

【港湾計画審査官】 今の時点で準備しているものではないですけども、いずれにしても概要を分かりやすいものをまとめて、皆様に御理解いただきやすい形で進めてまいりたいと考えております。

【委員】 多分それのほうが皆さん、関心が高いので、そこにどういうまとめ方されるかをまた教えていただけると大変ありがたいと思います。

【港湾計画審査官】 分かりました。

【分科会長】 はい。

【委員】 私も先生と同じで、全体的なことは特には意見とかはないですけど、これ、答申案が出た後の話になると思うんですね。恐らくこれ、答申出しましたと、実行に移しますよねといったときのスピードの問題だと思うんですね。もう今回のやつ、私、これは何度も読ませてもらっていて思ったのが、一番の肝はもうサイバーポートかと思っています。でも私、先日、レムチャバンに行って、レムチャバンの実態を見て、レムチャバンというか、タイのポートオーソリティの戦略そのものを聞かせてもらって愕然としたというか、もう、こっちでやっていることは既に彼ら、やっているよみみたいな世界になってしまっているんですよ。物すごいスピードが流れるんですよ、もうアジアが。あそこでというか、ハチソンは相当進んだターミナルですけど、あれよりまだ先行っているトゥアスとか、あんなとこなんか、どうなってるんだろうというような話になるわけですよ。

本当にこのスピード感というのがすごい大事で、本当これ、書かれていることは全くもうそのままですけど、これをいざ実行に移すとき日本はどうしても、またゆるゆるになるのが今までもちょっとあって、例えば今、進めているNACCSプラスCORINSなんかでも、もうタイでは普通に検討していました。だから、もうそれは当たり前なんですよ、もうその先どんどん、もうこれ港湾局が音頭をとって進めることになると思うんですけど、もうぜひともこれを進めないと本当にすごい勢いで遅れていっているなと思った次第です。以上です。

【港湾計画審査官】 今、スピード感を持って実行に移していくべきというお話いただいたと思います。その代表例としてサイバーポートを挙げていただいたと思うんですけども、今後この基本方針の策定を受けまして港湾局、各担当を含めてしっかりと進めていきたいと思っておりますし、貴重な御意見をいただいたということをしっかり伝えてまいりたいと思いますので、引き続き御指導いただければと思います。よろしく申し上げます。

【分科会長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。御説明いただきありがとうございました。私も内容については異存がございませんが、一つだけパブリックコメントについてコメントさせていただきます。

意見数がゼロだったというお話でした。これは内容がすばらしいからだと理解できるかもしれませんが、ほかの類似のパブリックコメントでもこのような感じなのでしょうか。また、もし仮に今回ゼロという結果が珍しいということでしたら、さきほどもご指摘のあった港湾に対する危機感が、あまり国民に伝わっていないか共有されていないことの現れかもしれません。パブリックコメントのやり方も含めてかもしれないですが、どうしてゼロとなったのかについて、状況を教えていただけるとありがたいです。

【港湾計画審査官】 まず、パブコメの類似の事例も含めて、この状況はどうして起こったのかというお話、御指摘だったと思います。まず今回、やり方としては今、政府としてパブリックコメントは電子政府の窓口で掲載して行うことに、全省的に統一しておりまして、その形にのっとって今回、パブリックコメントをさせていただいたこととなります。

類似の事例ということで申し上げますと、前回と同じく基本方針、令和2年に改正しておりますけれども、その際も同様の形でパブリックコメントを実施させていただいております。そのときには4件御意見をいただいている状況でございます。ただ今回、いろいろ少しスケジュールというか、全体の手続の中で、令和2年のときは期間を1か月程度とっていたのですが、今回は1週間だったということで、次回以降、我々も実施する際にそういったことも踏まえながら、しっかりまず周知を行い御意見をいただきやすいような形で進めていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほか、よろしいですか。どうもありがとうございました。

実は私のところもこの基本方針、早く早くという声も幾つかから上がっておりますし、年度内に出せるということによかったと、本当に思っております。その一方で、状況を完全に全部把握しているわけではないのですが、港湾によっては多少温度差があるかも分からないかとは思っておりますけれども、周知のほどよろしく願いいたします。

それでは、この基本方針の答申案についてお諮りしたいと思います。本答申案をもって御異議がございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございました。御異議がないようで

すので、本答申案のとおり報告させていただきます。

それでは次に、那覇港の港湾計画改訂の審議を行います。なお、改訂ということで本日は会場で沖縄総合事務局の部長、那覇港管理組合の副管理者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っております。まず部長、お願いできますでしょうか。

【沖縄総合事務局】 沖縄総合事務局開発建設部長でございます。本日は那覇港の港湾計画改訂ということでございますが、沖縄の中心の港でございますので、沖縄振興にとっても非常に重要な改訂でございます。何とぞよろしくお願いたします。

【分科会長】 続きまして副管理者、お願いたします。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 那覇港管理組合常勤副管理者でございます。どうぞよろしくお願いたします。本日は、那覇港の港湾計画改訂につきまして、御審議のほど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、事務局から御説明をお願いたします。

【港湾計画審査官】 それでは那覇港の改訂ということで、まず内容につきまして港湾管理者より御説明いただければと思っております。よろしくお願いたします。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 那覇港管理組合でございます。那覇港の港湾計画改訂について御説明いたします。着座にて説明させていただきます。お手元に配付されている資料、港湾分科会資料2、那覇港（改訂）に基づいて説明させていただきます。

1 ページをお願いたします。那覇港の概要です。島嶼県である沖縄県は、物流の約99%を海上輸送が担っております。那覇港は、沖縄県で最も重要な港湾であり、県内公共貨物の約7割を取り扱う物流拠点、離島航路やクルーズ船の人流拠点として、沖縄県の社会経済活動を支えております。

2 ページ目をお願いたします。那覇港が担う役割の物流・産業につきましては、日本本土や宮古、八重山、周辺離島を結ぶ内貿貨物の拠点であるとともに、県内唯一の国際コンテナターミナルを有しており、東アジア、東南アジアの中心に位置する地理的優位性を生かして国内外ネットワークの連携を図っております。また、右下のグラフのようにRORO船の大型化が進んでおります。

3 ページ目をお願いたします。その他、物流・産業の役割として県内重要港湾の一つである中城湾港との機能分担、有機的連携を図ることとしており、那覇港は国際流通港湾として流通加工等の機能を含む国際物流拠点の形成を目指し、中城湾港は産業支援港湾としてバル

ク貨物の取扱いや生産機能の強化を目指しているところであります。今回計画においても那覇港の背後圏や産業立地状況を勘案し、那覇港に就航する定期RORO船の3分の1が中城湾港に追加寄港することとして貨物量を配分する計画としております。

4ページ目をお願いします。交流・賑わいにつきましては、那覇港はクルーズ船の受入れ拠点、周辺離島航路の拠点としての役割を担っており、クルーズ船については去る2月に22万トン級対応の新たなクルーズターミナルを暫定供用したところであります。

5ページ目をお願いします。安全・安心につきましては、那覇港は沖縄本島中南部、西海岸の緊急輸送港湾として耐震強化岸壁2バースが整備済みであり、災害時における物資拠点としても重要な役割を担っております。

6ページ目をお願いします。那覇港の目指す将来像につきましては、那覇港の現状、課題、要請等を踏まえ、4つの将来像を柱として「舟楫をもって万国の津梁となす、世界と沖縄・日本全国の人・物・文化を繋ぐ“みなと”」を基本理念とし、那覇港の強み、特性を生かし、アジア、沖縄、日本をつなぎ、沖縄県のみならず日本全国及びアジアの成長に貢献する拠点港としての発展を目指します。

7ページ目をお願いします。先ほどの将来像の実現に向け、今回の港湾計画改訂では那覇港の発展に向けた戦略として、貨物量の増加やRORO船等の大型化、非効率な荷役作業等への対応を図りながら、沖縄県内の国内外物流拠点として埠頭再編を含めた物流機能の強化を図るとともに、沖縄県の地理的優位性を生かし、アジアと日本を結ぶ中継拠点港としての展開を図ります。

また大型クルーズ船の受入れ機能強化をはじめ、観光の高付加価値化と域内需要の活性化に資する多様なクルーズ誘致と交流、賑わい機能の強化を図るとともに、浦添ふ頭地区においては牧港補給地区跡地との一体的利用を想定した観光・ビジネス拠点の形成を図ります。

さらに、沖縄本島中南部、西海岸の防災拠点として、周辺離島も含め安定的に住民生活や企業活動が継続できるよう、港湾防災機能の強化を図ります。加えて、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化のため、港湾脱炭素化推進計画の策定をはじめとする次世代エネルギーの活用促進に向けた取組を推進します。具体的な対応策につきましては、次ページ以降、説明いたします。

8ページ目をお願いします。今回計画における空間形成の主な考え方としましては、物流空間の沖合展開による拡充、再編、市街地側に近い内航エリアの高付加価値な賑わい空間の

創出、多様なクルーズの玄関口の機能強化、経済、生活、自然が共生する空間形成などの視点からゾーニングを検討しました。具体的な計画としましては、主に物流の中心である新港ふ頭、浦添ふ頭地区の沖側にROROターミナルの拡充、再編を計画しました。市街地に近いエリアにおいて、那覇ふ頭、泊ふ頭、新港ふ頭地区の土地利用の変更などを計画しました。浦添ふ頭地区においてマリーナ、海浜緑地等の新たな交流・賑わい空間を計画しました。浦添ふ頭地区の北側海域に引き続き自然的環境を保全する区域を設定しました。

なお、今回計画における用地造成については、浚渫土砂や沖縄県内での公共工事で発生する残土等の活用を考えており、土砂の確保についても自然環境の影響が少ないよう配慮します。また、那覇港湾施設の移設は今回の計画事項ではありませんが、移設先とされるエリアを参考として表記しております。

9ページ目をお願いします。物流面の課題と対応策について、具体的に御説明します。資料左側にお示ししているとおり、岸壁延長不足によるクロス係留や荷さばき用地の不足、横持輸送等の非効率な運営が慢性化しております。これらの課題に対応するため、新港ふ頭地区及び浦添ふ頭地区において物流用地の拡充、再編を図ります。

10ページ目をお願いします。交流・賑わい空間につきましては、水際線における交流・賑わい空間を創出し、これら拠点間をつなぐプロムナードの整備、水辺空間をつなぐ海上交通ネットワークの検討、円滑な2次交通の検討を行うとともに、浦添埠頭地区においては自然環境を生かして、牧港補給地区跡地との一体的利用を想定した交流・賑わい空間の形成を図ります。

11ページ目をお願いします。防災面の計画につきましては、背後地域や周辺離島の社会経済活動を維持するため、新たに耐震強化岸壁を計画します。

12ページ目をお願いします。今回計画に係る地方港湾審議会の主な議論内容です。1つ目に、岸壁の配置につきまして連続直線バースが確保され非常に期待が持てるとの意見や、運用面の意見として、クルーズバースが貨物バースの間にあることで作業効率等に懸念があるなどの意見があり、当組合から港湾利用者等との意見交換を踏まえながら物流、人流の共存を進めていく旨、回答しております。

2つ目、浦添ふ頭地区の交流・賑わい空間につきまして、背後の牧港補給地区の開発と一体化した計画や景観に配慮した空間形成を進めてほしいなどの意見があり、当組合から経済効果の創出や自然環境に配慮した形状等により空間形成を図っていく旨、回答しております。

3つ目に、環境への配慮につきまして、今回計画は既定計画と比較して埋立面積が縮小されるなど、環境に配慮されていると理解している。個別事業の実施に当たっては、港湾管理者として事業者に対して環境影響の回避、または低減に努めるよう強く求められたいという意見がありました。また那覇港湾施設の移設は今回の計画事項ではありませんが、那覇港湾施設の移設による潮流や景観の変化について検証が不十分ではないかとの意見がある一方、潮流等については予測不可能な動きが生じ得るものであり、事後調査をしながら対策を立てていくことが必要という意見もありました。

当組合から、計画改訂においては既定計画と今回計画を比較して計画変更による影響を予測評価し、影響は軽微であるとした。個別事業の実施に当たっては法条例等に基づき適切に対応するとともに、適切な環境保全措置についても対応し、当組合以外の事業者による個別事業の実施においても同様の対応に努めさせていく旨、回答しております。

これらの議論内容を踏まえ、当該審議会において計画改訂案については諮問のとおり異議なしとの答申をいただいたところであります。

私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としての受け止め方という視点で御説明させていただきます。資料13ページを御覧ください。

まず、沖縄振興の方向性についてということでございます。まず資料の右側、上のグラフですが、沖縄の入域観光客数、観光収入の伸びを示しております。近年、沖縄の入域観光客数及び観光収入は増加しておりまして、平成23年度から令和元年度で約2倍となっているということでございます。また、その下のグラフですけれども、沖縄の経済と人口の伸びを表したものでございます。赤で表示している折れ線が沖縄の県内総生産を表しておりまして、黒の折れ線で表示された国内総生産に比べまして大きく上回る成長になっていることを示しております。

また人口につきましても、緑の折れ線で示しているのが沖縄の人口の伸び、灰色の折れ線が全国の伸びとなっておりまして、全国の人口は減少傾向ということでございますけれども、沖縄県は人口が増加している状況でございます。沖縄の社会経済が順調な伸びを示していることが見てとれると考えております。

これらの状況を踏まえまして、昨年5月に政府において決定されました沖縄振興基本方針の中では、沖縄振興の方向といたしまして沖縄内外の需要を取り込み、域内産業の中で連携して財やサービスを提供していくことを通じて地域経済の好循環を図っていくことが重

要であり、これに向けて港湾などの必要な機能の確保を進める方針が示されているところ
でございます。

続きまして、資料の14ページを御覧ください。こういった大きな方向性の中での那覇港
の役割ということでございます。まず、左上のグラフが示しておりますように、沖縄県では
島外との物流は大部分が海上輸送ということでございまして、約99%が港湾での取扱い
となっております。その中で沖縄県の公共貨物における那覇港の取扱量は約7割となっ
ておりまして、那覇港は沖縄県内の港湾において物流の非常に重要な役割を担っている
ということでございます。

次に、左側の一番下の下段の円グラフを御覧いただければと思います。那覇港の輸入貨物
の品目内訳を示したものでございます。取扱いの上位品目となっております取り合わせ品
や完成自動車等におきましては、主にRORO船で輸送されているということでございま
すけれども、右側の折れ線グラフで示しておりますように、これら取り合わせ品、完成自動
車といったようなこれらの貨物は、県内の人口や域内観光客数、観光収入の伸びと高い相関
があるということでございまして、地域の経済活動と深い関わりのある貨物となっている
ということでございます。

また、左側の中段の棒グラフでございまして、那覇港を利用しているRORO船の
総トン数を示してございます。貨物と同様にRORO船の総トン数も高い伸びを示してい
るということでございまして、RORO船による貨物輸送が地域経済を支えている状況と
いうことでございます。

資料右側の図でございまして、沖縄本島の市町村別人口分布と、那覇港背後の観光
地を示しているものでございます。那覇港の背後圏は沖縄本島でも人口が集中している地
域であるということでありまして、首里城をはじめとした多くの観光資源が立地している
地域ということでございます。

このような貨物輸送の状況、それから那覇港の位置関係、こういったものを踏まえまして
今回改訂の主要な内容となっておりますROROターミナルの拡充、再編、それからクルー
ズ受入れ環境の強化及び賑わい空間の形成、こういったものは沖縄の地域経済活動のさら
なる発展と振興を支えるものでございまして、地域経済の好循環を図るとした沖縄振興基
本方針の方向性にも合致した計画内容になっていると考えるものでございます。

続きまして、資料15ページを御覧ください。基本方針との適合についてということでご
ざいます。資料左側に基本方針の関係部分を抜粋、右側に今回計画での主な内容を整理した

ものでございます。まず、1点目の物流・産業についてですけれども、基本方針の、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、に關しまして、今回の計画では船舶の大型化や取扱量の増加に対応するROROターミナルの拡充、再編が盛り込まれているところでございます。

それから、2点目の交流・賑わいについてですけれども、基本方針の、観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興、また、観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用、といった点に關しましては、今回の計画において大型クルーズ船等の寄港需要に応じた受入れ施設、内港エリアの賑わい空間の創出といった内容が計画に盛り込まれるということでございます。

また、3点目の安全・安心につきましては、基本方針の、災害から国民の生活、財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築、の項目に關しまして、災害時の物流機能の維持のための耐震強化岸壁が計画に盛り込まれているということでございます。

それから最後4点目ですけれども、持続可能な開発という観点でございますけれども、基本方針の中で良好な港湾環境の保全・再生・創造というものがうたわれておりますけれども、今回の計画の中でも自然的環境を保全する区域の設定が行っておりまして、浦添ふ頭地区の自然環境の保全・再生・創造に取り組む計画とされているところでございます。このような点を踏まえまして、今回の計画は港湾の基本方針に沿った内容と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。ただいま御説明のありました那覇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よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 2回目の発言です。どうもありがとうございました。一つコメントというか、私の感想というのと、あともう一つ質問です。

先にコメントを申し上げますと、私、今さっき記憶をたぐって行って、この10年間で少なくとも4回ここを見ているんです。最初に持った印象が、これは早いこと、通せんあかんなと思ったのが10年ぐらい前。行くたびに状況が悪化しているので、いつやるんだろうと思っていたんで、ようやく今回、手をつけられるんだなという思いです。

というのも、ここで既に整理で出されているこの複合のビルみたいになっているやつ、これを見せていただいて、もう向こうは非常にこれで便利になったと言われているんですけ

ど、その前の空間がすごくて、あっちこちにシャーシは停めてあるわ、何かそこらじゅうに何かよく分からない荷物が積み上がっているわと、これ一体どうなるのという状態が行くたびにひどくなっていました。

もう明らかに手狭な空間になっているにもかかわらず、荷物だけはもうどんどん増えていると。というのも、ここの港は最初に説明があったみたいに全国でも特異な港なんですね。移入ばっかしという、移入ばかりという、こんな港、まず見たことないんで、だからこういうところで港がボトルネックになってしまったら、もう非常に厳しいのは目に見えているわけで、これは本当にだから、これこそさっき申し上げたみたいにスピード感を持ってとっととやらないと本当にしんどいと思いますので、ぜひとも、とっととやってくださいというのが私なりのお願いですというのが1点目。これはコメントです。

もう一つは、質問なのは、気になったのは中城との役割分担で、さっきも船によってはツーストップをやってもらっているということで、荷物の分担をと言われていて、これはこれで一つの案だと思うんですけど、逆に言うと内航はそうでなくてもコストがめっちゃ高いんで、あまり言うと怒られるかもしれませんが、コスト高いんで、それをキャリアさんも一生懸命、コストダウンを努めてはると思うんですけど、これはツーストップするとその分またコストがかかるわけですね。入港するためにコストがかかりますから。それをすると余計しんどいんじゃないかと個人的には思うんですけど、その辺り何か減免措置みたいのはやられているんでしょうかということが、あるいは考えられているんですかということが質問です。以上です。

【港湾計画審査官】 2点いただきました。1点目のコメントにつきまして、非常に大変な状況になっているということで、迅速な計画実現をというお話だったと思います。国としてもしっかり受け止めて、実現に向けて努めていきたいと考えております。ありがとうございます。

【計画課長】 計画課長でございます。私どもとしてはスピード感を持って、今日の午後に事業評価部会をお願いいたしますけれど、那覇港のROROターミナル、新規採択に向けた提案をさせてもらっているところでございますのでよろしくお願いします。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 中城湾港との連携ですが、那覇港は県内で唯一、外貿コンテナターミナルとして、内貿ネットワークを生かして流通機能を強化していくという考えでございます。中城湾港は製造業などが立地しておりまして、産業支援港湾としてバルク貨物取扱いや生産機能の強化を目指すとされております。私どもの計画では、先ほども

説明したとおり、那覇港に就航しているRORO船の3分の1を中城湾港に追加寄港することとして貨物量を配分しているところでございます。

両港が補完し合うことが重要と考えておりまして、その両港間の道路の整備だったりも国や県のほうで執り行っているところでございます。また、中城湾港においてRORO船の就航について県が社会実験等を行っておりまして、そこで補助等を行いながら自走化するような取組も行われておりました。それで今現在2航路が就航している状況であります。

あと、地元のうるま市一帯がこの中城湾港を使って貨物を出すという、それに対して補助を出すような取組も行われていると聞いております。以上でございます。

【分科会長】 手短にお願いします。

【委員】 手短に。分かりますけど、とにかく中城よりももう那覇港のほうが、那覇のほうが圧倒的にだから集積しているんで、この間のだから道路とかも、整備はもうどうしてもやらないといけないということと、多分今、言われている補助はかなり長期間やらないと続かないと思います。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【沖縄総合事務局】 沖縄総合事務局でございます。沖縄県内の道路ネットワークの整備につきまして、東西をつなぐはしご道路の整備は大きな課題になっておりまして、両港間のアクセスの向上に努めてまいります。また、沖縄の状況を補足で申し上げますと、那覇は琉球王朝時代からの中心地でございます。沖縄の中では一番発展している地域でございます。一方、中城湾港が立地しております沖縄県中部東海岸側は、かつて県内で失業率の一番高いような地域でございました。人口の集積はありますけれども、産業の育成がやや遅れておりました。そういった中で、中城湾港の新港地区の開発等を核として、地域の発展が図られております。中城湾港も長い目で見ると那覇港と併せて育成を図っていききたい港でございます。いろいろな施策を取り合わせてしっかりと対応していききたいと思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。それではオンラインで委員、手が挙がっていないのでよろしくお願いします。

【委員】 ありがとうございます。コメントといいますか、お願いです。沖縄県にとって観光は重要な産業です。世界的にも非常に人気のある場所になります。海洋をはじめ自然、それから生態系が大きな魅力ですけれども、計画によってそれらが損なわれるようなことになってはならないと思っておりますので、その辺り切にお願いしたく存じます。自然、生態系が

損なわれるようなことがありましたら沖縄県の観光の魅力が損なわれ、観光産業に大打撃を与えることになってしまいますので、今も調査が行われていると思いますが、継続的に調査を重ね、環境に配慮していただきますようお願いしたく存じます。

計画側の方々の考え方と自然や生態系を保全する方々の考え方というのは、立場が違いますので異なってくることも多いかと思えます。しっかりと意見を交わすような場とそのすり合わせを行うような場を設けていただき、決して自然、生態系を損なうようなことのないよう、十分に注意していただきたいと思えます。よろしく申し上げます。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 御意見ありがとうございます。今回の計画の変更におきましては埋立ての面積も縮小しておりまして、それと民港の形状につきましては現地形に沿うような形で埋立てのというか、配置を行っておりまして、環境に与える影響は元の計画と比較して軽微であると我々は理解しております。

また個別事業の実施に際しましては、法アセス、または条例アセスに基づいてしっかり取り組んでまいります。また我々港湾管理者以外の事業者が行う事業につきましても、法令、条例アセスに基づいてしっかり環境影響評価を実施して、取組を進めさせていく所存でございます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 ありがとうございます。一つだけコメントをさせてください。那覇港は地理的に見て、東アジア、東南アジアの中心に位置する、重要な地理的特性を持つと理解しています。例えば2ページ目の最初のところで、那覇港の取扱貨物量が示されていますが、既定計画ではその地理的特性を強く配慮した結果だと思われませんが、輸出入量がかなり増える想定をしておられたようです。恐らく当時の計画ではトランシップ量が増加すると想定していたようですが、このデータを見ると結果的に増えていないようです。

今回の計画で、那覇港の将来の目指す姿として、依然としてこうした日本とアジアとをつなぐ中継拠点としての位置づけを持ちますと言うのだとすると、過去の計画がなぜ当初想定通りにうまくいかなかったのかと、今回の改訂でその問題をどう乗り越えようとしているのかについて、何か説明があつてしかるべきではないか感じました。もし何かお考えがあれば、教えていただければと思います。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 御指摘ありがとうございます。確かに既定計画におきましては欧米とのトランシップの貨物を那覇港で取り扱うような計画を立ててございま

した。しかし中国等の近隣の国々の整備が予想以上に進展したこともございまして、欧米等からのトランシップ貨物は現在もゼロの状態が続いておりまして、それを踏まえまして今回の計画変更におきましては欧米とのトランシップについては断念いたしまして、一方、国内のROROの航路が非常に充実しておりまして、それと台湾との航路も充実しております。そういったことを踏まえまして、東南アジア、東アジアからの日本本土へつなぐ中継の港としての貨物を取り込む方向で検討したところでございます。

これについては企業等のヒアリングも踏まえて、実現に向けて今後も取り組んでいきたいということでございます。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。お願いします。

【理事】 日本港運協会でございます。資料の9ページ、内貿、RORO機能の強化、埠頭再編について、質問をさせていただきます。

1点目はアクセスについてです。今回、特にROROの荷さばき関係の施設が足りないということで、浦添ふ頭への展開によって荷さばきの場所を生み出す内容となっており、すごく大事だと思っております。浦添地区に荷さばき機能を新たに展開していくとなると、浦添地区と背後、また那覇ふ頭との接続性が大事なポイントになってこようかと思っております。その辺りのアクセス、ふ頭間の連携と背後へのアクセスについてももう少し御説明いただきたいと思っております。

もう1点は創貨についてです。那覇ふ頭において沖縄振興のために自立型経済を支えるような流通加工型の集積をしていくことが重要かと思っております。特に那覇ふ頭の中で流通加工型の施設立地など、創貨につながるような取組がなされているか、教えていただけたらと思っております。以上です。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 ありがとうございます。まず1点目の新港ふ頭と浦添ふ頭間のアクセスについて、まず新港ふ頭についても、あと陸側の国道58号とございますので、そこにつながる臨港道路の充実を計画しているところでございます。浦添埠頭につきましても西海岸道路、臨港道路、そこにしっかりつなぐように検討しているところでございます。また現在、直轄で臨港道路若狭港町線の整備を鋭意行っておりまして、それも含めて、その延伸も含めて事業の推進をお願いしていきたいと考えているところでございます。

長期的ではございますが、構想としましては新港ふ頭と浦添ふ頭の間、ふ頭間のアクセスというか、連絡するようなことも将来的な構想としては持っているところでございます。

もう1点、流通加工についてですね。那覇港におきましては、流通加工として統合物流センターも設置しておりまして、2期3期も計画しているところです。また、民間企業の倉庫におきましても製品の検品やラベリング、部品の組立て等、流通加工の取組が行われておりまして、さっき申し上げたとおり、総合物流センターの2期3期も今後、民営化で考えていきたいというところでございます。以上です。

【分科会長】 よろしいですか。委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。御説明いただきまして、大変ありがとうございます。まず9ページにでクロス係留など、危険、非効率な運用が生じているということで、ROR Oターミナルの拡充、再編については積極的にやっていただきたいと思っておりますがこの危険非効率な運用が生じている中、工事しているわけです。工事が完了するまでこの埠頭地区内で安全に船舶の運航や荷さばきができる計画になっているのか、その点について教えてください。

もう一点が次世代エネルギーの活用もされるお話だったと思いますが、この資料では、どこに次世代エネルギーの活用をされるのかがよく分かりませんでしたので、次世代エネルギーについての、具体的にどんなエネルギーを活用されるのか、教えていただけますと幸いです。よろしく願いいたします。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 荷さばきの安全性についてですが、おっしゃられたとおり、クロス係留であったり、貨物車両の輻輳等が生じておりまして、非常に効率の悪い運用がなされているところです。ただ、船社さん、それと港運事業者さんの努力によって何とか安全を保ちながらやっていただいているところでございまして、先ほどもありましたとおり、ROR Oターミナルを1バース、整備をまず急いでやっていただく中で現在、新港ふ頭地区の再編等も行っておりまして、5ヘクタール程度の埠頭用地の埋立ても完了しつつありますので、そこも活用しながら荷役業者のヤードの再編等も計画を行っておりまして、効率のいい荷さばきができるように取り組んでいるところでございます。

もう一つ、次世代エネルギーにつきましては今後、那覇港の脱炭素化委員会を令和5年度に設置しまして、その中で港湾脱炭素化推進計画を立てていく計画をしておりまして、その中で次世代エネルギーの活用についても検討していきたいと考えているところです。以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 委員。

【委員】 ありがとうございます。今の委員と同一のコメントになるんですけども、資料の「那覇港の目指す姿と基本方針との適合」の中の4番で挙げられている持続可能な開発のところ、自然環境が共生する良好な港湾環境の創出という記載があるんですけども、国土交通省港湾局さんが中心に積極的に進めておられるCNPの推進というような具体的な言葉とかが少し織り込まれていると、この今回の港湾計画で大々的なレイアウトの変更等を進めていかれる中で、同時並行的にそういったものが織り込まれていく印象を強めることができると思いますので、そういった点も考慮いただければなと思います。以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。CNPについて国としてもしっかり取り組むべきじゃないかという御意見だったと思いますけれども、まず施策的な面で申し上げますと、今年度沖総局でカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性について、沖縄全体でどういう取組をしていこうかというところがまとめられているところかと思います。

また、今日の報告事項の中にも出てくると思いますけれども、ブルーカーボンについても今後しっかり取り組んでいく中で、今回の計画の実現もしくは既存施設の活用という場面においても様々な取組が考えられておりますので、ブルーカーボン、カーボンニュートラルについても実際の施策について、引き続き検討していくということだと思っておりますので、よろしくをお願いします。

【分科会長】 いかがですか。よろしいですか。大串委員。

【委員】 ありがとうございました。私からは1点だけ、コンテナが非常に大型化しておりますので、現状、何か大丈夫だと思っていた荷さばきスペースもレイアウトを含めて、接続道路の大きさ含めて、余裕を持ってと言いましょか、そういった形で計画をしっかり推進していただきたいと思っております。

特に道路側に出ていくときにトラックそのものも大きいものを使うとかいう形で、少しずつ今、世の中のものが非常に効率を求めて大型化していく中において、これからつくるものですので、現状想定できる範囲内で考えられる大きさをきちんと把握した形でやっていただきたいです。さっき移入が多たって話もありましたので、港に入ってきた物をすぐに県内に流していくことがとても大事になってくると思います。沖縄に行くたびにこの周辺の道路すごく混んでいて、びっくりするぐらい移動に時間かかるんですよ。だから、しっかりと道路局、道路さんとも非常に協業していただいて、港だけいいものつくっても、そこから出にくくなって周辺の道路が混雑してしまうことになるとう非常に良くないですし、大型化に対応できていないのも良くないので、しっかり連携含めてよろしく願いできた

らと思います。以上です。

コメントですので、別にいいです。

【沖縄総合事務局】 沖縄総合事務局でございます。沖縄は道路の需要がどんどん伸びておりまして、道路の整備についても今、一生懸命取り組んでいるところです。このエリアでは県内を南北につなぐ58号線道路の、さらに海側の西海岸道路という幹線道路について、沖縄自動車道から空港を経て、さらに北にずっと延ばすようなプロジェクトを今、一生懸命取り組んでおります。港のエリアは臨港道路と、そういう幹線道路との合併事業で進めております。まだ整備途上ではありますが、このエリアが非常に混雑していることは重要な課題と考えておりますので、そういった道路整備を今後もしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。自走式のお話が先ほど出たと思うんですけども、どんどん港湾の中から自走式を出していただく、含めて、道路の進化というのも含めてしっかり物流を支えていただければと思います。以上です。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいですか。時間ないものですが。

それではよろしいですね。いろいろ活発な意見が出ました。それからCNPとか、そういう御意見も出ましたけれども、来年度からもうそれはスタートされようとされていると、こう承りまして、この答申としてはこのとおりでいいかどうか、お諮りしたいと思いますけれども、答申、那覇港は国土交通大臣に提出された那覇港の港湾計画については、適当であるという答申にしたいと思うんですが、よろしゅうございますか。いかがでしょうか。

(「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。よろしく願いいたします。

それでは、那覇港の港湾計画についての審議はこれで終了いたします。部長と副管理者、ありがとうございました。

【沖縄総合事務局】 ありがとうございました。

【港湾管理者（那覇港管理組合）】 ありがとうございました。

【分科会長】 次の議題に移ります。報告事項の新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方に関する取組について、事務局より説明お願いいたします。

【港湾経済課長】 港湾局の港湾経済課長でございます。報告事項につきまして、資料3に基づき御報告をさせていただければと思います。

新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方に関する取組についてということで、先日2月3日から、この新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会を設置、開催しておりますので、今後のスケジュールも含めて御報告をさせていただければと思います。

1ページをお開きください。設置の趣旨でございます。細かい説明は省かせていただきますけれども、皆様、御承知のとおり、国際コンテナ戦略港湾政策、スタートは2011年、港湾法に戦略港湾が位置づけられたところからスタートしておりますが、2014年に港湾運営会社への国の出資が認められ、国策としての位置づけが明確となりました。2014年に出資が認められておりますので、現在おおむね10年という段階でございます。

2014年以降も国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会を立ち上げ、毎年施策のフォローアップ、バージョンアップを行ってまいりましたが、その推進委員会の最終取りまとめが平成31年ということになっております。来年度、つまり令和5年度が最終取りまとめフォローアップに記載されている政策目標の最終年ということと、令和元年に港湾法を改正しておりますが、その際に設定したKPIの目標年次も令和5年度ということ、また2014年から概ね10年目ということで、それぞれの目標年次の節目を迎えるため、現在の取組あるいは効果の総括をしまして、次の令和6年度以降の新たな進め方を検討したいという趣旨でこの委員会を立ち上げております。

次のページをお願いいたします。今、委員名簿を御覧いただいております。座長は分科会委員でもおられます先生をお願いをしております。分科会委員の先生方5名の方々にも検討委員会に参加をいただいて御審議をいただいているところです。また、コンテナ戦略検討委員会ということで、大手の荷主の方々のご意見も聞いていかなければならないということで、5名の委員の方々に御参画をいただいているような状況でございます。

次のページをお願いいたします。今後のスケジュールでございます。既に第1回2月3日に開催をしております。第2回、第3回と開催をしております。第1回は、こちらにはお持ちしていませんが総数240ページぐらいの非常に分厚いデータ集を準備して御審議をいただきました。

また第2回、第3回は、国が出資しておりますYKIP、横浜川崎国際港湾運営会社、そしてHPC、阪神港の阪神国際港湾運営会社のプレゼンを中心に、京浜港、阪神港それぞれの今までの取組とその成果についてプレゼンをいただいて、御指摘をいただいたような状況です。来月の21日に、一旦今までいただいた御意見を踏まえて、ある程度方向性、骨子といったものを打ち出して御議論をいただく予定です。また予定では6月23日になって

おりますが、中間取りまとめを予定しており、令和6年度の予算要求等に結びつけていきたいと考えており、このようなスケジュールで御審議をいただく予定にしております。

今までの御議論の中で、沢山の御意見をいただいておりますが、コンテナターミナルの生産性向上という観点で、内貿、外貿のターミナルの一体利用や、鉄道コンテナの利用促進、あるいはアジアの成長やリスクを踏まえこの地域が地政学的にも変わっていくということで、特に東南アジアからのアジア広域集荷といった点など、大変幅広く意見をいただいております。こちらを集約して次回、お示しをしていければと考えております。

また、こちらの分科会でも機会がいただければ御報告させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまの内容につきまして、御意見等ございましたら発言をお願いいたしますが、いかがですか。始まったばかりですね。よろしいですか。どうもありがとうございます。引き続き御検討よろしくお願いたします。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の物流の2024年問題に向けた次世代高規格ユニットロードターミナルの検討について、事務局から御説明をお願いします。

【企画室長】 企画室長をしております。よろしくお願いたします。お手元の資料の資料4を御用意いただければと思います。

先ほどの戦略港湾の検討会と同じように、この次世代高規格ユニットロードターミナルの検討は、検討会を立ち上げたばかりということでございますので、今回の御報告におきましては主な現状認識、課題の認識を御説明させていただくとともに、今後のスケジュールについてお話をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

1枚おめくりください。国内輸送の状況ということで、幾つかグラフをつけてございます。左の上のグラフを見ていただきますと、これは物流センサスに基づいて距離帯別の代表輸送機関分担率をお示した棒グラフになります。当たり前のことですが、距離が延びれば延びるほど海洋輸送の分担というのは上がっていく中で、現状1,000キロを超えるところでは3割近くが内航フェリー、ROROによって国内輸送されている状況です。大体500キロぐらいから徐々に顕在化してくるような状況です。

一方で、その横の黄色い棒グラフで、国内貨物輸送の推移を見ると、全体の物流としては、貨物量としては減ってきている現状ですが、右下、ピンクの棒グラフを見ていただくと、長距離フェリーのトラック・トレーラーの輸送台数は、減少というよりは微増という状況です。

また、右上のグラフに移っていただきますとトラック・トレーラーの台数、これは台数べ

ースで見ると大体横並び、ずっと変わらない現状ですが、内訳を見てくるとトレーラーの数が増えてきているのが分かるかと思いますが、トラックとトレーラーですとトレーラーのほうが容量が大きいため、海上輸送の重要性はますます増しているところだと思います。

そのような中、2ページを御覧いただければと思います。船会社がフェリー、RORO船、どのように運行されていますかというところですが、この30年でいいますと、フェリー、RORO船ともに非常に船型が大きくなっているところを表に示しております。フェリーにおいては1.4倍、RORO船については2.6倍と大型化している現状。それから、右は最近でも新しく航路がいくつか就航しているというところです。

続いて3ページを御覧ください。そんな中、昨今、労働力不足ということが盛んに言われているような中、当然トラックドライバーにおいてもそんな現状が生じています。左のグラフを見ますと、これは世代別の労働者構成比ということになりますが、40代以上が74%を占めるのが今のトラックドライバーの現状ということ、また右上のグラフに見えますように、労働時間が他の業種に比べて2割長いということで、非常に苛酷な状況を高齢な方がやられているということです。まして、真ん中下のグラフにありますように、有効求人倍率を見ても、なかなか成り手がいないということ、その右に見ていただくように、トラックドライバーが不足していると感じている事業者が増えてきているところです。

こういった現状においても労働力不足が顕在化しているところですが、さらに4ページを御覧いただくと、物流の2024年問題がございます。簡単に言うと、2024年から年間960時間の時間外労働の上限規制がかかるというところです。今まで長時間働くのが慣例であったトラックドライバーの実態が、これによって労働制約を受ける、労働の上限がかかるということが遵守されますと、労働時間が減ると。すなわち運べる貨物量が減る現象が生じます。

実際に下のグラフの、これは時間外労働時間960時間超となるドライバーの有無について、トラック協会さんがアンケートをとったところですが、全体として3割の事業者さんがいらっしゃいますという中、特に長距離ドライブはドライバーがずっと運転し続けるので、長距離については5割ぐらいの方がそういった時間外労働上限をオーバーするところになります。

さらに最近の複数のシンクタンクの発表によれば、2030年度までにこういった960時間の上限規制がかかった場合においては、35%ぐらい輸送力が減るような分析も出ているところです。これについては、全国平均ということがございますので、当然そのしわ

寄せは長距離のほうが重く効くことになろうかと思しますので、長距離ですます輸送力が減ってくるような状況が類推されるところでございます。

そのような中、フェリーとかRORO船の輸送についてのメリットということ、次のページ、5ページに書いてます。当たり前ですけれども、フェリーで言えばポンチ絵を見ただくと陸送で港まで運んで、そこからフェリーに乗ればその間、ドライバーは船で休息できることから、この労働規制の部分についてこの部分は対象外になるということになりますので、物理的に運ぶことが可能になるということですし、無人輸送という形態をとった場合においては、特にRORO船は従来からこの形態でございますが、ドライバーはあくまでも陸送で港までを運ぶのが仕事ということになり、着地においても港から別のドライバーさんが着荷主のところまで運ぶ形態をとれば、その間、ドライバーがいませんので、こちらについてはドライバーの労働環境という観点、労働力不足ということを解決することになります。最近ではフェリーにおいても、こういった無人航送の形式をとる形が増えてきています。

さらに、それが起きた場合に、港の周りでは、右のポンチ絵を見ていただきますと、通常フェリーで言えば船が着いたときにトラック、トレーラーとか下りていくことになるんですが、その後の乗船待ちのものが乗ると。これぐらいの面積が要りますよというイメージですけど、無人航送が増えた場合、一旦、下船のシャーシなんかを仮置きしなければならないということが生じますので、港周りで必要な面積というのは非常に増えてくるようになります。

ただでさえ現状、港の地区、非常に狭くて、ヤード不足ということを盛んに船会社さんからも指摘を受けているところですが、今後こういった傾向がますます強まっていくのではないかという点、問題があるかと思っているところです。

続いて6ページです。こちらはフェリー、ROROの効果というかメリットというところを、また別の観点でもお示したものです。災害時ですが近年、災害時においてフェリー、ROROの活用事例というのが増えてきています。例えば、豪雨が起きたときに土砂崩れが起きて鉄道が寸断された、高速道路がとまったという中で、線につながっているインフラについては、そこがとまってしまうと全部がとまってしまうことになってしまいますが、船の場合ですと、2地点間さえちゃんと結ぶことができれば自由に航路を引くことができるということになりますので、こういったリダンダンシーの観点でフェリー、RORO、内航船の海運を使うことが見直されているところです。

また環境面においては、これはモーダルシフトという言葉で環境に優しいというのは、かねてより言われてきているところでございますが、改めて図示しますようにトラック輸送、トラックでずっと運ぶよりも、内航海運のほうがはるかに環境に優しいのが現状です。また内航海運自体もLNG燃料のフェリーを導入するなどの脱炭素化も進めているところがございます。

そういった現状認識を踏まえて、次の7ページでございます。当課において次世代高規格ユニットロードターミナル検討会ということはこの2月からスタートさせてます。こちらでは検討項目としては、内航フェリー・RORO船による輸送の現況及び今後の輸送動向と、今後どうなっていくかというマクロ的な視点、それから実際、港周りでどういったことを解決していかなきゃいけないか、ターミナルの在り方とか、あるいは情報技術を使ったような新しいターミナルづくり。また先ほど申し上げたような災害対応とか、カーボンニュートラルに関する取組などの検討を進めていきたいと思っているところです。

検討会のメンバーは、有識者の委員に敬愛大学の先生ですが、国土交通省と経済産業省との農林水産省が一緒になって実は物流の関係の検討会をしていますが、その座長にもついでいただいています。また、これ今回、特徴的だと思っておりますのが、内航海運さんにはたくさん入っていただいて、現場の実践的な課題について、ひざ詰めで御議論させていただきたいということで、こういうメンバー構成をとらせていただいたところです。

今後のスケジュールでございますが2月に第1回を行いまして、アンケートを事業者の皆さんに取らせていただいたりとかしながら課題を抽出して、今年の6、7月頃に中間取りまとめ、来年の1月から3月頃に最終取りまとめということをご予定して進めていきたいと思っております。

また、一旦取りまとまった段階において、このような形で御報告をさせていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。私からは以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま御説明いただきましたけれども、御意見等ございましたら、またよろしくお願いいたします。いかがですか。

【委員】 御説明ありがとうございます。もしかしたらこの検討会の目的と違うのかもしれないのですが、一つ前の議事の国際コンテナ輸送の検討会で、座長をさせていただいている関係からコメントさせていただきたいと思っております。

国際コンテナの輸送にかんして日本の港にどれだけ競争力をつけるかを考える際の重要な論点の一つとして、コンテナ港湾として戦略港湾となっている港に日本国内の荷物をど

れだけ集貨できるか、それから創貨できるかを考えることをあげることができると思います。この点の検討において、内航によって運ばれる荷物をどれだけ円滑かつ効率的に外航に結びつけるかを考えることが重要な課題であると認識しております。

少なくとも今、伺った限りでは、検討会の主要な議題は恐らく内航の効率的な運行ということだと思いますけれども、ただ、それは基本的に日本の国際コンテナの輸送にも関わると思いますので、そういった内航と外航の接点としての役割も若干考慮していただけると、より広がりが出るのではないかと希望いたします。お差し支えない範囲でお願いできればと思います。ありがとうございました。

【企画室長】 お答えしてよろしいですか。

【分科会長】 お願いします。

【企画室長】 御意見ありがとうございます。まさに先生おっしゃったとおり、戦略港湾とのリンケージというのは非常に大きなファクターになるだろうと思っています。御指摘受けている観点において、戦略港湾を担当している部局とも相談しながら、実は先ほど申し上げた事業者へのアンケートをとらせていただいておりますが、その中でも外航コンテナとのアクセスみたいな話もアンケートをとらせていただいておりますので、どちらの場で整理して御報告するのが適切かはまた中で検討させていただきたいと思いますが、そのように進めさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございました。オンラインで参加していた、委員から、退出されたんですが、一言御意見いただいております。2024年問題は非常に重要な問題ですけれども、まずは直近の課題として何を検討されていますかという御質問が出ていますので、一言お願いいたします。

【企画室長】 御質問ありがとうございます。まずは直近の課題としては、港の周りの、ターミナルでの効率的な荷役を進めるためには、非常に狭隘な中で皆さん物流を行っていただいているので、そこをいかに効率的に運営するかという観点が重要かと思っています。

そういう意味でいうと、ヤードの集約化であるとか、あるいはその中でシャーシとかの位置管理なんかを効率的にやっていくとか、現状ですとドライバーさんがシャーシがどこにあるかを一々探し回らなきゃいけないという、非常にドライバーが1日8時間ぐらいしか働けないような中で三、四十分、探し回るみたいなことが実際あったりするとお伺いもしています。そういったものができるだけ効率的なるようなターミナル設計とか、あるいは情

報技術を入れていくことが直近、まず取り組まなきゃいけない課題かと思っているところ
です。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それから、オンラインで委員、挙手されてお
りますのでよろしくお願いします。

【委員】 2024年問題、本当に重要な問題と思っています。特に長距離輸送に関し
ては内航船とか、内航フェリーとかRORO船の活用というのは非常に重要なことだと思
っています。

私の知識不足だったら申し訳ない質問になるのですが、今回、内航船とかRORO船を有
効活用するために、ユニットロードターミナルの検討会を始めたというのは分かるん
ですが、最終的にこの検討会において内航船とかRORO船を今よりもっと数量を増やす
とか、今の物量を最低限維持するために何かするのだとか、最終的な目標をどこまで持
っていくのか、KPIは何なのかといった点を教えていただければと思うのですが、い
かがでしょうか。

【企画室長】 ありがとうございます。実は今回、見通しとしては先ほど申し上げたよ
うに、相当長距離輸送については海上にシフトしていくことが期待できるんじゃない
かとは思っていますが、実際どれぐらいやるかというのがまだ数字としてなかなか整
理できていないと思っています。

そういった意味でいうと、今後どれぐらい増えていくのかも実はこの検討会のス
コープにしまして、そういった分析も統計、あるいは市場動向なんかを事業者さん
からもお伺いするようなことも含めてやっていきながら、そういう数字については
整理していきたいと思っています。そういう意味で大変申し訳ないですが、KPI
としての設定は現状、行えてないのが実態でございます。以上でございます。

【委員】 分かりました。最初に、どのくらい増やすかという大きな目標と、
具体的なKPIがセットになると思います。それらを、併せて全体で数量を増
えるようにしていただければと思いますので、よろしくお願いします。以上
です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。お願いします。

【委員】 今、すごく技術の進歩があって、例えばGPS関係ですね。センサー
で1センチぐらいしか誤差がないものも、本当に数千円、個人が買えるよ
うな値段で売られているんですね。なので、全部港湾で解決しようという
よりも、こういう技術があるから、これを使うと荷物の探し方が早くな
りますよとか、そういう組合せをしっかりと議論していただけた

らいいかと思いました。以上です。

【企画室長】 ありがとうございます。もちろん我々、いきなり技術開発をするというよりは、既存のある技術をどうやって適用していくかという観点で進めさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 お願いします。

【委員】 どうもありがとうございます。4ページ目に、ドライバーの不足分について長距離輸送を中心に陸送から内航云々、内航フェリー、RORO船へモーダルシフトが進む可能性がある、客観的に書いているのですけれども、何かこのモーダルシフトを進める上で目標値みたいなものは考えているのでしょうか。あるいは、どういうトレンドを今後、描けるのか。これは非常に僕はポイントだと思うのですけれども、その辺はいかがでしょうか。何か、そういうものをお持ちなのかどうか。

【企画室長】 先ほど委員への回答でも、数字についてはこれから整理していきたいことを申し上げましたが、ターゲットとしては恐らく、1ページのところに先ほど機関分担率を御紹介させていただきました。こうやって見ていくと、例えば500キロ以上だと僅か5.6%ぐらいしか海運が分担していないということになるのですが、実際ドライバーの960時間適用ということで、大体1日8時間ぐらい働きますよみたいなことを考えていったときに、500キロぐらいが一つのポイントになってくる距離帯にはなるんじゃないかと。もちろん、いろいろな物流の形態がございますし、港を介すとかえって時間がかかりますという地理的な環境とかもいろいろあると思うので、全てが全てということは当然ないですが、この辺りの距離帯の輸送がどうシフトしてくるかをしっかりと見ていきたいと思っています。ところでございます。

すいません、お答えになっているかはありますが、以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】

ありがとうございます。大変重要な問題だと思います。RORO、フェリーへのモーダルシフトが進んでいくと、当然、事業者にも影響を与えますが、現状を踏まえると、例えば、農作物が東京の市場がちょうど開く時間に間に合うようにうまくスケジュール調整して運ばれているとか、部品などが工場の生産工程に間に合うように運ばれるとかといった、トラックドライバーがこれまで行ってきた柔軟な対応ができなくなるか、変更を余儀なくされることになるかと考えられます。

そう考えると、ロジスティックシステム全体に影響を与える可能性がありそうです。今回は事業者だけを対象に意見を聞く場ができるようですが、荷主などの意見や、彼らへの影響を考慮しないでこの議論を進めていいのかと思いました。この点についてお考えを教えてくださいいただければと思います。

【企画室長】 ありがとうございます。おっしゃるとおり、理想的にはモーダルシフトはいいよねという話はかねてよりあったかと思いますが、現状なかなか進んでない事情の一つが、そういった市場とかの制約、ドライバーが運んだほうが早くて、かつフレキシブルに時間設定できるということだったと思いますが、先ほど申し上げた960時間の話が実際、厳格に皆さんが運用された場合においては、もう実際運べなくなる現状まで来ているということだと思いますので、いろいろサービスにおいても変化せざるを得ないのが、いろいろな物流の検討会とかいうところでも言われています。

現実的に例えば、とある宅配事業者さんは、翌日配送だったものを1日遅れにするという動きも出てきているような中で、実際、物流における制約というのは大きく変わってくるだろうと思っています。先生がおっしゃるとおり、そういった現状をしっかりとらえるためには荷主さんや、あるいは宅配の事業者さんなどそういった物流を担うほかの方々からも意見をしっかりと聞く必要があると思っています。

今回まず直近のことをしっかりと議論するというところで、港周りの話を中心にということで、メンバー選定としてこういう形でさせていただきましたが、実際、荷主さんの団体さんとかとも別途意見交換をさせていただくようなことを進めながら、必要に応じてまた委員に入っていただくことをお願いすることも考えていきたいと思っています。以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 予定のお時間が来ておりますので、次の議題に移らせていただきたいと思います。よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の、洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について、事務局から説明をお願いいたします。

【海洋利用開発室長】 洋上風力発電の導入促進に向けた最近の状況について報告をさせていただきます。前回11月の分科会で報告した以降の主な動きについて、3点ほど記載をさせていただきます。

まず初めに、公募における評価方法の見直しを経て、昨年末に4つの海域において再エネ

海域利用法に基づく公募を開始してございます。その後、1月30日には経済産業省との合同会議として洋上風力促進小委員会を開催、また1月31日には、秋田港、能代港の港湾区域内のプロジェクトが全面的に運転を開始しておりますので、以降の資料で御報告をさせていただきます。

まず、再エネ海域利用法に基づく公募でございます。新しい評価方法に基づきまして、公募プロセスを見直しておりました「秋田県八峰町及び能代市沖」に加えて、昨年に、促進区域として指定をいたしました「秋田県男鹿市、潟上市及び秋田市沖」、「新潟県村上市及び胎内市沖」、「長崎県西海市江島沖」の計4海域の公募を開始してございます。今回の公募では合わせて最大で約1.8ギガワットの導入を見込んでいます。

次のページをお願いいたします。スケジュールについてですけれども、昨年12月から6月末までの半年間の公募期間を設けてございます。その後の審査、評価期間を経まして、早ければ年内、遅くとも年度内には事業者を選定したいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。洋上風力促進小委員会につきましては、委員の任期による交代によりまして、新たに委員に就任いただきまして、審議に参加をしていただいております。1月30日の小委員会でございますけれども、案件形成を効率的に行うために国や自治体が主体的に案件形成の初期の段階から関わるセントラル方式に関して、運用の方向性について経済産業省と合同で委員会審議を行っております。案件形成に向けた地元の調整、またそのために必要な調査など、セントラル方式を構成する要素ごとに運用の方針を今後定めていくということについて、御了解をいただいております。

続きまして、次のページをお願いいたします。セントラル方式を構成する要素として、JOGMECによる風況、地盤などのサイト調査について御参考までにお示ししています。案件形成の初期の段階において、複数の事業者が同一の海域でサイト調査を重複して実施することにより、地元の漁業関係者において操業調整の負担が生じているといった課題がございます。このため、案件形成の初期の段階からJOGMECによるサイト調査を実施して、地元負担を解消する取組を進めることとしてございます。

既に都道府県からの情報提供に基づきまして、令和5年度については北海道の3海域を調査実施する海域として選定してございます。こちらについても、併せて洋上風力促進小委員会に報告をさせていただいております。

続きまして、次のページをお願いいたします。港湾区域内プロジェクトの状況であります。秋田港、能代港の港湾区域内において、現在プロジェクトが進められております。秋田港を

基地港湾といたしまして昨年までに洋上風力発電設備の設置工事が無事終わりました、昨年末に能代港において我が国初となる商用の大規模洋上風力発電所の運転が開始されております。さらに本年1月31日に秋田港においても運転が開始されまして、2港合わせて計14万キロワットの発電容量での運転が全面的に行われているということでの御報告になります。

最後のページですけれども、御参考までにその他の港湾における洋上風力発電プロジェクトの状況をお示ししています。秋田港、能代港に続くプロジェクトということで、石狩湾新港において昨年からの基礎設置に係る洋上工事が行われており、今年の年末には運転開始する予定となっております。また、それに続くプロジェクトということで、北九州港においては、今年の3月から基礎設置に係る海上工事に取りかかる予定と伺っております。一般海域のプロジェクトの前に、こうした港湾区域内のプロジェクトにおける建設、運転開始が次々と続いていく予定でございます。洋上風力発電に係る動向についての御報告は以上になります。

【分科会長】 ありがとうございます。オンラインの委員から御質問をいただいております。まずそれを御報告しますが、洋上風力発電、これからストックマネジメントとかそういうものがスタートしていくステージに入ってくると思うんですけれども、官と民が連携し合っているいろいろなモニタリングとかデータを蓄積していくような体制というのは、どういことを検討されているんでしょうかという質問がまいっております。よろしく願いいたします。

【海洋利用開発室長】 現在、官側が、例えば地盤の調査をしたデータを民側に提供する仕組みを運用しており、官と民の情報を効率的に運用する考え方でございます。

今後、民側のデータを、こういった形で共有すると今後の洋上風力の導入促進に役立つのかといった話も含めて、検討させていただくことになるかと思っております。まずは現在、官側のデータを提供している仕組みがあることを御報告させていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。御質問ほかいかがでしょうか。大丈夫ですか。引き続き検討のほどよろしくお願いいたします。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の、命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクトについて、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾環境政策室長】 港湾局海洋・環境課でございます。お手元、資料6、いのちを育む港のブルーインフラ拡大プロジェクトについてという資料で御説明します。

表紙をおめくりいただきまして、まずブルーインフラって何ですかということからですが、この写真にありますように、海にある海洋植物、海藻とか、昆布やワカメ、そういったものもブルーインフラです。あと右側の写真にありますような、浅瀬をつくる構造物も含めて我々、ブルーインフラと呼んでおります。港湾局で港湾整備をやるのと同じようにこういった海洋植物をつくっていかうというのが、このブルーインフラの拡大プロジェクトでございます。

これは下に書いてありますが、短期集中的にそうした環境整備していかうというのが、昨年末にこのブルーインフラ拡大プロジェクトとして打ち出したことでございます。主には3点ありまして、1つ目が①いい事例をつくっていきましょうということで、先導的な取組ということですが、これは全国993の港がありますが、いきなり全部の港でやるのはなかなか難しいと思います。まずはいい事例をつくって、横に展開していくと、こういった戦略でやっていかうと思っています。

あともう一つは、この藻場をつくったとしてもどれだけCO₂を吸収できるのかに関しては、効果を計測することが大事であると思いますが、これはなかなか海の中のことで手間暇がかかります。そこで簡便な手法を国で検討したいと、これが2点目。

あとは3点目、港湾施設の設計や工事で環境へ配慮したやり方に関してです。これは写真にあるような、生物共生型の構造物をつくる、これは従前からやっておりますけれども、これ、ぜひ標準的にやっていかうと、そういった検討をやっていきます。これが3点目です。詳しくは次のページで御説明します。

まず全国展開の話ですが、全国の港で進めていくときにいい事例をつくりたいと申し上げました。そのいい事例というのは、この藻場をつくるときに実は1者ではなかなかできないです。真ん中にあるように、環境にノウハウを持っているNPOの皆さんとかたくさんいらっしゃいますが、一方で資金的な部分でいうとなかなかNPOというのは厳しいところもあります。

一方、企業も最近カーボンニュートラルでいろいろ吸収源とかに興味があるのですが、なかなか環境に関するノウハウがないとか、あとはフィールドという意味では、港湾管理者さんは自分たちのフィールドで藻場をつくっていきたく思うのですが、そういったノウハウがないということで、これらの人たちを結びつけることで藻場をつくる体制をつくることのできるの、そこに国がお手伝いをしてマッチングをしていくといったことを国の取組としてやっていかうと考えています。こういったことをする中で、案件を形成することを

支援していきたいと考えています。

次のページでございますが、先ほど申し上げたCO₂の吸収効果を計測するのは非常に手間暇がかかりますということで、海の中なので実際にはこれは吸収した量を測るときというのは、例えば昆布とかを全部刈り取って陸に上げて重量をはかってとかいうことをやるのですが、それはかなりの手間暇がかかりますし、重機を入れなければいけないとかあります。ここに書いてある、例えば目視で見えるようにしたらもっと簡単だろうと思っています。とか、いろいろなドローンを使ったりとか、もっとこういうことを積極的にやっていくことで簡便に計測することができれば、効果が見えれば参入しやすくなるのではないかと、多くの方に藻場に興味を持っていただけるのではないかと思ひまして、そういった手法を検討していこうというのが2点目でございます。

3点目が次のページですが、環境に配慮した構造物というのはいろいろやっけていまして、例えば左下にあるようなブロック、こういうブロックに藻が生えやすいような仕掛けを、鉄板を巻いたりすると藻が生えたりするんですけども、そういったことは従前からやっけていまして、こういったことをもっと標準的にやっけていこうという話。

あとは防波堤なんかも、従来のケーソンの幅を小さくして、その分、盛土をすることで盛土の上に浅瀬ができますが、この浅瀬が実は藻場が生える環境を生み出します。こういった施設の構造の変更をすることで藻場が生える関係をつくっていききたいのですが、これをぜひ標準的にやっけていけないかということで、例えば基準の改正の検討をするとか、そういったことをやっております。こういったことを取り組む中で、藻場をつくっていく体制を構築していこうというのをやっております。

次のページですが、藻場をつくとCO₂の吸収源ができます。実は私どもは、私どもで認可したジャパンプルーエコノミー技術研究組合という法人がありまして、CO₂の吸収減をクレジットとして売買できるような仕組みを作っております。この技術研究組合はその認証行為を行う組合でございますが、これまで令和2年度からおとし、去年、今年とずっと様々な全国の藻場を作る案件、これをクレジットに変えたいといった認証案件に関して、この認証を進めてまいりました。

この表にあるのは、今年21件認証したプロジェクトです。地図を見ていただくと特徴的なのは西日本にどちらかというといふのと、あと比較的内湾に多く見られるかと思ひます。あと、ここに書いていませんが漁業関係者とのコラボしている案件が7割から8割ぐらいありまして、非常に藻場の一つの効果として水産振興、魚が寄ってくるとか、いろいろ

な多面的な効果がありまして、比較的漁組の、例えば磯焼け対策でウニを駆除するとかという関係でいくと、漁組さんとかとコラボしてやっているケースが多いこともあります。また、あと大企業の皆さんも、いろいろな臨海工業地帯に立地しているような企業さんも、申請するような主体として参画をいただいております。

次のページを御覧いただくと、量としては令和2年度から始めて、初年度は1件だけでした。大体CO₂は22トンでした。今年は21件で3,700トンということで、このぐらいのペースで伸びていますので、また来年、再来年と、さらに藻場が生み出されてそれをクレジット化することが進んでいくのかと思っています。ちなみに、どのぐらいの価格で取引されているかというのはこの右側のところに書いていますが、初年度は大体1万3,000円ぐらいだったんですが、去年の実績だと1トン当たり8万円ぐらいで取引をされています。

これは安いのか高いのかというのは、もちろん買った方が決めることですが、例えば森林とかの排出権取引と比べるとどのぐらい違うかというと、約7倍から8倍ぐらい高く買われています。買う方が自分たちの海を守ろうとか、海がきれいになるとか、お魚がとれるようになるとか、単純にCO₂だけじゃなくて多面的な価値を見いだして高く買う価値があるということで、企業の方が買っていていただくのが実態で、こういう仕組みでお金を生み出すことができれば藻場の保全の活動経費に充てることができるようになりますので、藻場が持続可能に維持できるようになる効果があります。ですので、こういった仕組みを活用しながら藻場の保全、再生に引き続き取り組んでまいりたいと考えております。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。御質問等ございましたら、よろしく願いいたします。

【委員】 御説明いただきまして、大変ありがとうございます。2ページのブルーカーボンの先導的な取組の推進において、NPO、市民団体とのマッチング支援をするとのことですが、標準的な協力資金はあるのでしょうか。例えば徳山下松港の事例がありますが、実際に団体等を活用する場合はどのぐらい負担すればいいのかを分かれば教えてください。

【港湾環境政策室長】 藻場ができるまでに、それぞれの自治体がどのぐらいコストをかけたかということですか。

【委員】 NPOの方々に協力していただく場合、全く無償で協力していただくわけには

いかないかと思うのですが、例えば先行事例の大島干潟を育てる会、これは実際にNPOの方にはどのぐらいの謝金なり、協力金をお支払いして協力していただいているのかを、分かれば教えていただけますでしょうか。

【港湾環境政策室長】 お答えします。個別の事例によって違いますが、基本的には藻場ができることの効果をそれぞれが享受する前提で、それぞれが自分たちの役割の部分を手出ししているような実態でして、例えばこの場合も、周南市は自分たちの藻場を管理するときに税金でやっています。できた藻場をずっと維持するため市がやっているのですが、市の職員が人件費を自分でかけてやっています。育てる会にお金が特に行っているわけじゃなくて、彼らももともとNPOとして自然を再生していきたい目的でやっていますので、ただ多少は維持管理を委託する部分での委託費とかはあるのですが、基本的には自分たちでやっています。

自分たちでやりたいと言って集まってきた人たちが、こうやってJVを組んでやっていますので、お金をかけてという、漁組もそうですね。これも藻場が、干潟ができると魚が寄ってきたりするので、そこで効果を得るということです。お金もらってやっている感覚でなくて、スタート時というのはわりかし自分たちがボランティアにやっているケースが多いと思います。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。予定のお時間がまいりましたですが、いいでしょうか。

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。

【総務課企画官】 御審議いただきましてありがとうございました。本日の議事は終了となりましたが、最後に皆様にお知らせがございます。港湾分科会の委員でいらっしゃいますお三方におかれましては、この3月をもって退任されることとなりました。

最後に、港湾局長より一言御礼の御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 最後に御礼の御挨拶ということで、一言申し上げたいと思います。御紹介ありましたが、お三方につきましては、このたび交通政策審議会港湾分科会委員を退任されることになりました。御在任中には、およそ20年ぶりとなる、20年以上だったと思いますけれども、港湾の中長期政策ポート2030の策定につきまして、本当に御尽力いただきました。中長期政策について審議会にかけたことは初めてでした。その中で本当に積極的な御議論をいただきまして、いいものができたと思っております。今後とも、ますますの御活

躍をお祈り申し上げるとともに、港湾分科会とは離れてしまいますが、今後とも港の発展におきまして、これまでと変わらぬ御高配を賜りますよう心からお願い申し上げます。

また、お三方含めまして皆様方におかれましては、今年1月に御議論いただきました港湾の基本方針につきまして、本日の審議をもちまして答申案を取りまとめていただきましてありがとうございました。スピード感を持ってとにかく取り組むのが大事だということを恐らく皆様、共通認識として持っていらっしゃると思いますし、私も同感であります。

一つ一つ積み上げると、どうしても時間がかかってしまうところがありますが、それは私が着任してずっと短期中期長期で考えて、短期的効果もしっかり考えながらやりなさいということで、そのとおりで思っております。何とか目に見える形で結果が出てくるようにしていきたいと思っております、引き続き御支援よろしくお願い申し上げます。

本当にこれから、この基本方針はじめ、本日御議論いただいたことを踏まえてしっかりと港湾行政を進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はどうもありがとうございました。

【総務課企画官】 次回第89回港湾分科会は6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いたします。ありがとうございました。

— 了 —