

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

|            |                                                                                                                                                                                               |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 論題         | 港湾法の一部を改正する法律に関する国会論議<br>－港湾の脱炭素化の推進、公共還元型の港湾緑地等の施設整備等－                                                                                                                                       |
| 著者 / 所属    | 山越 伸浩 / 国土交通委員会調査室                                                                                                                                                                            |
| 雑誌名 / ISSN | 立法と調査 / 0915-1338                                                                                                                                                                             |
| 編集・発行      | 参議院事務局企画調整室                                                                                                                                                                                   |
| 通号         | 452 号                                                                                                                                                                                         |
| 刊行日        | 2022-12-16                                                                                                                                                                                    |
| 頁          | 43-58                                                                                                                                                                                         |
| URL        | <a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20221216.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20221216.html</a> |

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75013）／ 03-5521-7686（直通））。

## 港湾法の一部を改正する法律に関する国会論議

### — 港湾の脱炭素化の推進、公共還元型の港湾緑地等の施設整備等 —

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 港湾の脱炭素化の推進
  - (1) 背景
  - (2) 改正項目の主な内容
  - (3) 主な国会論議
3. パンデミック・災害の際の港湾機能の維持
  - (1) 国による港湾管理者を支援する体制の強化
  - (2) 国や港湾管理者が委託した民間事業者の活用の推進
4. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上
  - (1) 公共還元型の港湾緑地等の施設整備
  - (2) サイバーポートの推進
5. まとめ（附帯決議）

#### 1. はじめに

第210回国会において、令和4年10月14日、内閣より国会に「港湾法の一部を改正する法律案」（閣法第14号）が提出され、11月11日、参議院本会議にて可決・成立した。そして、同月18日、令和4年法律第87号（以下「改正法」という。）として公布された。改正法の施行日は、一部の規定を除き、公布の日から起算して一月を超えない範囲内において政令で定める日とされている。

我が国の港湾は、国際競争力の低下、温室効果ガスの排出抑制、パンデミックなど非常災害時以外における港湾管理の在り方、頻発化・激甚化する自然災害に対処するための防災・減災の推進など様々な課題を抱えている。

改正法におけるこれらの様々な課題に対処するための主な改正項目は、次の三つである。

##### ① 港湾の脱炭素化の推進

## 図表 改正法の概要

### 背景・必要性

#### 1. エネルギー・産業構造転換のために必要な港湾における脱炭素化の推進

- 我が国の運輸・産業分野の脱炭素化に必要な水素・燃料アンモニア等の活用を本格化させるためには、産業が集積し海上物流の拠点である港湾におけるそのサプライチェーンの構築と利用促進が必要。我が国産業や港湾の国際競争力にも影響する懸念。

→ 臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート（CNP）の取組を推進するための仕組みが必要。

#### 2. パンデミックや自然災害等への対応

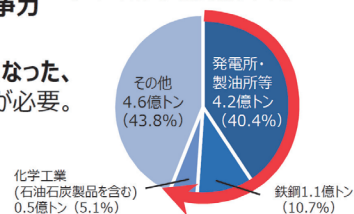
- パンデミックや激甚化する自然災害等の新たなリスクに対応するため、港湾機能を確実に維持するための体制の構築が必要不可欠。

#### 3. 民間を活用した港湾の管理、利用等の効率化と質の向上への対応

- 地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等の老朽化、魅力の低下等に対応するため、民間活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上を効果的に推進する仕組みが必要。

我が国のCO<sub>2</sub>排出量  
計10.4億トン（2020年度）

CO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地



出典：国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

### 法案の概要

#### 1. 港湾における脱炭素化の推進

##### ① 港湾の基本方針への位置づけの明確化 等

- 国が定める港湾の開発等に関する基本方針に「脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割」等を明記。
- 港湾法の適用を受ける港湾施設に、船舶に水素・燃料アンモニア等の動力源を補給するための施設を追加し、海運分野の脱炭素化を後押し。 ※併せて税制特例（固定資産税等）を措置

##### ② 港湾における脱炭素化の取組の推進

- 港湾管理者（地方自治体）は、官民の連携による港湾における脱炭素化の取組※を定めた港湾脱炭素化推進計画を作成。

※水素等の受入れに必要な施設や船舶への環境負荷の少ない燃料の供給施設の整備等

- 港湾管理者は、関係する地方自治体や物流事業者、立地企業等からなる港湾脱炭素化推進協議会を組織し、計画の作成、実施等を協議。

- 水素関連産業の集積など、計画の実現のために港湾管理者が定める区域内における構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例等を措置。

→ 臨海部に集積する産業と連携して、カーボンニュートラルポート（CNP）の取組を推進し、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献

港湾脱炭素化推進計画に定める取組の例



#### 2. パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持

##### ① 国による港湾管理者を支援する体制の強化

- 非常災害と同様に、感染症等のリスク発生時にも、国による港湾施設の管理代行を可能とする。

##### ② 民間事業者の活用の推進

- 災害復旧工事等を円滑化するため、国、港湾管理者が委任した者に、港湾工事のための調査時における土地立入権限を付与。



感染症を発症した乗客の下船対応（横浜港）

#### 3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

##### ① 民間事業者によ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

- 港湾緑地等において、収益施設（カフェ等）の整備と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を行う民間事業者に対し、緑地等の貸付を可能とする認定制度を措置。



緑地の活用例（カフェ）（神戸港）

【目標・効果】 港湾における水素・燃料アンモニア等の受入拠点形成や港湾地域の脱炭素化等により、我が国の脱炭素社会の実現に貢献  
 (KPI)・港湾における水素・燃料アンモニア等の取扱貨物量(水素換算)：ほぼゼロ(2020年)⇒100万トン(2030年)  
 ・港湾においてコンテナ貨物を取り扱う低炭素化荷役機械(トランスファレン、ストラップリヤ)の導入割合：  
 43%(2021年度)⇒60%(2026年度)⇒75%(2030年度)

(出所) 国土交通省資料より抜粋

- ② パンデミック・災害の際の港湾機能の維持（国による港湾管理者を支援する体制の強化、国や港湾管理者が委託した民間事業者の活用の推進）
- ③ 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上（公共還元型の港湾緑地等の施設整備、サイバーポート（後述）の推進）

本稿においては、これら三つの改正項目について、それぞれの背景、内容、主な国会論議の順で紹介する。最後に、国土交通委員会による「港湾法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」を全体の取りまとめとして紹介したい。

## 2. 港湾の脱炭素化の推進

### （１）背景

人類の活動により排出される温室効果ガスが、地球規模での気候変動をもたらし、水害や干ばつといった自然災害の頻発化・激甚化を招いているとされている。そして、これらが食料危機を始めとして人類や生態系に広範囲に深刻かつ不可逆的な影響を与えることが懸念されている。そのため、そのような影響が発生しないよう1990年代から気候変動に関する国際的な枠組みが様々な合意され、それに向けて各国が取組を進めている。

そのような中、我が国では、菅内閣総理大臣（当時）が、令和2年10月26日の所信表明演説において、2050年までに温室効果ガスの排出量をゼロにするカーボンニュートラル（脱炭素）を目指すことを宣言した。これを皮切りに、2050年までにカーボンニュートラルを実現することが「地球温暖化対策計画」、「第6次エネルギー基本計画」、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（いずれも令和3年10月22日閣議決定）などを始めとする政府の様々な計画などにおいて政策目標として位置付けられることとなった。

カーボンニュートラルを実現する政府の取組の一つにカーボンニュートラルポート（CNP）の形成がある。CNPとは、水素・燃料アンモニアの輸入、貯蔵、配送等を始めとする様々な脱炭素化に配慮した取組を通して港湾全体として温室効果ガスの排出ゼロを目指す港湾である。港湾は、我が国の輸出入量の99.6%（2020年確定値）を取り扱う物流拠点であり、またエネルギー、製鉄、化学工業など我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める産業の多くが集積する産業拠点でもあることから<sup>1</sup>、脱炭素化への取組が重視されている。

各港湾では、改正法に先駆けてCNPの形成に向けた取組が既に始まっており、令和3年1月から3月にかけて7港湾6地域<sup>2</sup>において「CNP検討会」がそれぞれ開催され、各港湾地域におけるCO<sub>2</sub>排出量、水素や燃料アンモニア等の利活用方策等について検討が進められた。引き続き、各港湾地域におけるCNPの形成に向けた取組は広がりを見せており、令和4年9月末現在、全国39港湾と四国・沖縄の2地域<sup>3</sup>にまで拡大している。

<sup>1</sup> 2020年度の日本全体のCO<sub>2</sub>排出量は約10.4億tであり、港湾、臨海部に多く立地する発電、鉄鋼、化学工業等の部門からのCO<sub>2</sub>の排出量は約5.8億t（約10.4億tに占める割合は、約55.7%≒約6割である。）となっている（第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10））。

<sup>2</sup> 7港湾6地域とは、小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港である。横浜港と川崎港がセットになって6地域となっている。

<sup>3</sup> 四国地域では、「四国におけるCNP形成に向けた勉強会」が開催されているが、高松港、坂出港、新居浜港でもそれぞれCNP協議会が開催されている。また、沖縄地域では、「沖縄におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた懇談会」が開催されているが、石垣港でもCNP協議会が開催されている。

また、国土交通省は、今後のＣＮＰの形成に向けた取組の加速化を図る各種方策について整理等を行うため、令和３年６月から「カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）の形成に向けた検討会」を開催した。同検討会は、同年１２月、「カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）形成に向けた施策の方向性」の取りまとめを行い、同時に、国土交通省も「「カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）形成計画」策定マニュアル（初版）」（以下「マニュアル」という。）を作成・公表したが、ＣＮＰ協議会<sup>4</sup>、ＣＮＰ形成計画とそれに基づく取組等を制度化して後押しすることが課題となった。

## （２）改正項目の主な内容

改正法における港湾の脱炭素化の推進に関連する内容は、主に以下のとおりである。

### ア 基本方針における配慮事項の追加

港湾法第３条の２により国土交通大臣が「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」（以下「基本方針」という。）を定める際に配慮するものとして、地球温暖化の防止及び気候の変動への適応のため果たすべき港湾等の役割を追加することとしている<sup>5</sup>。

### イ 港湾脱炭素化推進計画

港湾管理者は、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るための計画（以下「港湾脱炭素化推進計画」という。）を作成することができることとしている。

港湾脱炭素化推進計画は、基本方針に適合したものでなければならないこととし、おおむね以下の事項を定めることができることとしている。

- ① 官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針
- ② 港湾脱炭素化推進計画の目標
- ③ ②の目標を達成するために行う港湾における脱炭素化の促進に資する事業（以下「港湾脱炭素化促進事業」という。）及びその実施主体に関する事項
- ④ 港湾脱炭素化推進計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑤ 計画期間
- ⑥ ①～⑤に掲げるもののほか、港湾脱炭素化推進計画の実施に関し当該港湾管理者が必要と認める事項

なお、特に港湾脱炭素化促進事業に関する③の事項を定めるときは、あらかじめ、当該事業の実施主体として定めようとする者の同意を得なければならないとしている。

<sup>4</sup> ＣＮＰ形成計画の作成を協議するために設置された各港湾の関係者から成る協議会。前述の７港湾６地域の「ＣＮＰ検討会」もこのうちに含まれる。後述の「港湾脱炭素化推進協議会」は、これを法定化したもの。

<sup>5</sup> 改正前の港湾法第３条の２第３項では、「基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮するとともに、国際観光の振興のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割に配慮して定めるものとする」とされていた。なお、基本方針は、国の港湾行政の指針であるとともに、港湾管理者が個別の港湾計画等を策定する際の指針としての役割を持っており、港湾管理者が港湾計画等を策定する場合には、基本方針に適合させなければならないとされている（多賀谷一照『詳解 逐条解説 港湾法 三訂版』（第一法規、平成３０年）７７～７８頁）。

また、港湾脱炭素化推進計画を作成しようとする港湾管理者は、港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、港湾脱炭素化推進協議会（以下「法定協議会」という。）を組織することができることとしている。法定協議会の構成員は、港湾管理者、港湾脱炭素化促進事業を実施すると見込まれる者、関係する地方公共団体、港湾利用者、学識経験者等とされている。

さらに、港湾法第2条第6項の規定による認定の申請を行おうとする施設に関する事項<sup>6</sup>等が定められた港湾脱炭素化推進計画が公表されたときは、国土交通大臣による認定等がなされたものとみなして、手続の簡略化を図ることとしている。

加えて、港湾脱炭素化推進計画を作成した港湾管理者は、その目標を達成するために必要があると認めるときは、分区<sup>7</sup>の区域内において、脱炭素化推進地区を定め、条例で、当該地区内における構築物の用途規制を強化又は緩和できることとしている。

#### ウ 船舶燃料を補給する施設の追加と固定資産税等の軽減

今後、船舶燃料については、脱炭素化の推進のため、石油や石炭だけでなく、LNG、水素、燃料アンモニア等の使用が期待されている。そのため、改正法では、港湾法の適用を受ける船舶燃料を補給する施設の対象に給油、給炭の用に供する施設に加え、LNG、水素、燃料アンモニア等の動力源の供給の用に供する施設を加えることとしている。

なお、改正法附則第5条で、こうした施設の一つである船舶に電力を供給する陸上電力供給設備に対する支援策として、国際戦略港湾<sup>8</sup>等において、二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化推進計画に位置付けられた港湾脱炭素化促進事業により取得した陸上電力供給設備の固定資産税又は都市計画税の課税標準について、取得後3年間、3分の2とするなどとしている。

<sup>6</sup> 港湾法第2条第6項は、一定の施設（水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、航行補助施設、荷さばき施設、旅客施設、保管施設、船舶役務用施設、港湾情報提供施設、港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設、港湾厚生施設、港湾管理施設、港湾施設用地）で、港湾区域及び臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす規定である。

<sup>7</sup> 港湾法第39条では、一定の区域ごとに建築物の用途を規制し、無秩序な土地利用の回避と臨港地区内の計画的土地利用、さらには民間事業者を含めた港湾活動の活性化を誘導するため、港湾管理者が臨港地区内に分区を指定できることとしている（多賀谷一照『詳解 逐条解説 港湾法 三訂版』（第一法規、平成30年）244頁）。また、港湾区域における分区とは、以下の10種類である。

- ① 商港区：旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
- ② 特殊物資港区：石炭、鉱石その他大量ばら積みを通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
- ③ 工業港区：工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
- ④ 鉄道連絡港区：鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域
- ⑤ 漁港区：水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
- ⑥ バンカー港区：船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域
- ⑦ 保安港区：爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
- ⑧ マリーナ港区：スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利便に供することを目的とする区域
- ⑨ クルーズ港区：専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域
- ⑩ 修景厚生港区：その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

<sup>8</sup> 国際戦略港湾とは、長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が強い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの（京浜（東京都・神奈川県）、大阪（大阪府）、神戸（兵庫県））をいう。

### (3) 主な国会論議

#### ア 脱炭素化の推進の在り方

①2020年にほぼゼロであった港湾における水素、燃料アンモニアの取扱貨物量を2030年に水素換算で100万tとすること、②港湾施設においてコンテナを取り扱う水素燃料電池を搭載するなどした低炭素型荷役機械(トランスファークレーン、ストラドルキャリア<sup>9)</sup>)の導入割合を2021年度43%から2030年度に75%とすることとしている改正法のK P I (重要業績評価指標)(図表参照)の算定根拠に関する質疑がなされた。それに対して国土交通省は、「第6次エネルギー基本計画」において水素供給量を2030年に最大300万tに拡大するとされていることを踏まえ、海外調達や内航輸送の活用など、今後の増加分約100万t全量を港湾で取り扱える環境整備を図ることを前提に設定したものであるとしている。また、K P I の達成によるCO<sub>2</sub>削減量について、①は約1,000万t、②は約1万tとそれぞれ試算したとしている<sup>10</sup>。

水素、燃料アンモニアの需要先をどの程度見込んでいるのかとの点に関して経済産業省は、「第6次エネルギー基本計画」で2030年度の電源構成において水素、燃料アンモニアが1%程度を占めることが想定され、主に発電部門での需要が見込まれるとともに、電化が困難な産業用の熱や化学分野での利用、燃料電池自動車や船舶といった運輸部門などにおいて需要が見込まれているとしている<sup>11</sup>。

このうちの船舶について国土交通省は、水素や燃料アンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実用化が課題であるとし、10年間で350億円のグリーンイノベーション基金<sup>12</sup>(以下「G I 基金」という。)による支援等により、アンモニア燃料船は2026年からの実証運航開始、2028年までのできるだけ早期に商業運航実現、また、水素燃料船は2027年からの実証運航開始、2030年以降の商業運航実現を目指すとしており、2030年時点で10隻の就航が見込まれるとしている。また、我が国がゼロエミッション船の普及に向けた国際ルール作りを国際海事機関(I M O)において主導していくとしている<sup>13</sup>。

一方、輸入された化石燃料由来の水素の使用や石炭火力発電におけるアンモニア混焼が結果として脱炭素化につながらないのではないかと質疑に対して、国土交通省も経済産業省も、その由来を問わず水素やアンモニアの使用量を増大することは不可欠であり、海外からの輸入環境の整備等を図るとしている。特に、経済産業省は、製造時にCO<sub>2</sub>を処理していないアンモニアは永続的に使用せず、インフラ整備、技術開発、コスト低減等の進捗状況を見つつ、速やかにアンモニア全体のクリーン化を推進していきたい

<sup>9</sup> トランスファークレーンは、コンテナヤード内でコンテナを移動・整理する門型の大型クレーンで、レール式あるいは自走式の特殊車両である。ストラドルキャリアは、名前の由来(straddle)のごとく、コンテナを車体内にまたぐように抱えて移動する小回りの効く自走式の特殊車両である。

<sup>10</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号(令4.11.10)

<sup>11</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号(令4.11.10)

<sup>12</sup> G I 基金とは、令和2年12月に経済産業省が中心となって関係省庁とともに策定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において実行計画を策定している重点分野のうち、政策効果が大きく、社会実装までを見据えて長期間(10年間)の継続支援が必要な領域に重点化して支援していく基金である。令和2年度第3次補正予算において予算措置された2兆円により創設されている。

<sup>13</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号(令4.11.10)

としている<sup>14</sup>。

ところで、過度な国際サプライチェーンへの依存は、為替や国際情勢が不安定化した場合、価格高騰や調達困難な事態をもたらす可能性がある。そのため、国内での水素の製造基盤の確立の必要性に関する質疑に対して経済産業省は、エネルギー安全保障の観点から極めて重要な課題とし、水素のコスト引下げのため、福島県浪江町における水電解装置を活用した大規模な水素製造技術の実証事業を例示するとともに、G I 基金により一層効率的なアンモニア製造技術や国内の再生可能エネルギー由来の水素製造技術をより高度化する取組も進めているとしている<sup>15</sup>。

## イ 国際競争力の強化との関連性

我が国港湾の国際競争力の強化は喫緊の課題である一方<sup>16</sup>、図表のように港湾の脱炭素化の推進が国際競争力の強化にどのようにつながるのかについて論議がなされた。

国土交通省は、これまでも国際コンテナ戦略港湾政策により、集貨、創貨<sup>17</sup>、競争力強化に向けた取組を行ってきたが、企業経営において脱炭素化に取り組むことが世界的に進展する中、サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主等が増えており、これらのニーズに対応して港湾施設の脱炭素化に取り組むことが荷主や船社から選ばれる港湾になるために必要であるとしている<sup>18</sup>。

また、平成30年に、2030年頃の将来を見据え、今後特に推進すべき港湾政策の方向性について港湾の中長期政策「P O R T 2030」を作成しており、その中で、中長期政策の方向性として、グローバルチェーンを支える海上輸送網の構築、水素等の新たな資源エネルギーの受入れ、供給等の拠点の形成や港湾・物流活動のグリーン化、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化などから成る八つの柱を定めており、改正法による港湾の脱炭素化の推進も含め、「P O R T 2030」に沿った取組を推進し、港湾の国際競争力の向上を図っていくとしている<sup>19</sup>。

さらに、港湾の脱炭素化の取組を海外に発信していくことは非常に重要であるとし、日米両国間でのC N Pに関する協定<sup>20</sup>や、日米豪印の枠組みにおいてグリーン海運回廊の実現に向けた協力を進めるなど、海外との連携を図ってきており、令和5年に開催予定のG 7 交通大臣会合を始め国際会議などを活用し、引き続き、我が国港湾の脱炭素化の取組を発信するなど、海外との連携強化に努めている<sup>21</sup>。

<sup>14</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4. 11. 10）

<sup>15</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4. 11. 10）

<sup>16</sup> 1980年には世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングで上位30港に神戸、横浜、東京の3港が入っていたが、2021年の上位30港には、これら3港はいずれもランクインできておらず、我が国の港湾の国際競争力の低下は顕著なものとなっている（国土交通省港湾局監修『2022年版 数字で見る港湾』（公益社団法人日本港湾協会、令和4年）11頁）。

<sup>17</sup> 集貨とは特定の港湾に貨物を集めること、創貨とは産業集積などにより貨物の需要を創出することをいう。

<sup>18</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4. 11. 10）

<sup>19</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4. 11. 10）

<sup>20</sup> 令和3年4月16日の日米首脳会談において、日米で世界の脱炭素化をリードしていくことを確認するとともに、日米首脳共同声明別添文書において、日米両国がC N Pについても協力するとされたことを指している。

<sup>21</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4. 11. 10）

## ウ 港湾脱炭素推進計画の作成・実施に当たっての課題

港湾の脱炭素化を強力に推進するためには港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成できるとする規定を努力義務にすべきではないかとの問いに対して国土交通省は、港湾における脱炭素化の取組は各港湾の機能や利用状況に応じて異なるとともに、関係する民間事業者の事情を踏まえて対応することが必要になるため、地方の自主的な取組が必要であり、港湾法の基本原則が地方自治の尊重にあることから、港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成できるとする規定にしたとしている<sup>22</sup>。

港湾脱炭素化推進計画の数値目標の設定の仕方に関する質疑に対して国土交通省は、港湾及びその周辺地域から算出されるCO<sub>2</sub>排出量が重要な指標値の一つとなっている。マニュアルでCO<sub>2</sub>排出量の算定方法について民間事業者への聞き取り調査等により得た情報に基づき推計することを基本としつつ、補足的に企業の生産量等からCO<sub>2</sub>排出量を推計する仕組みを構築しており、その把握のため、国土交通省が既に各港湾のCNP協議会へ参画し、カーボンニュートラルの取組の支援を行うことで民間事業者の協力が得やすい環境の整備を行っているとしている<sup>23</sup>。

また、低・脱炭素型荷役機械の導入状況、船舶への低・脱炭素燃料の供給設備の導入状況、コンテナターミナル等の脱炭素化の取組状況等を客観的に評価する仕組みである「港湾ターミナル・グリーン認証制度」を導入するため、学識経験者等の意見を聞きながら検討を行っているとしている。さらに、同制度に関しては、国際展開も視野に入れて検討中としている<sup>24</sup>。

法定協議会の構成員に港湾労働者の代表を加えるべきではないかとの問いに対して国土交通省は、それは可能であり、各港湾の事情に応じて港湾管理者が適切に判断するとし、要望等があれば港湾管理者に伝えていくとしている<sup>25</sup>。また、法定協議会の開催等に際しては、地方整備局等の職員が法定協議会の構成員に加わり、今後の脱炭素化に関する取組に関して助言などを行うとしている<sup>26</sup>。

港湾脱炭素化推進計画の作成を支援する制度に関する質疑に対して国土交通省は、令和4年度から港湾管理者によるCNP形成計画の策定を支援する補助制度を創設したとしている。また、港湾脱炭素化推進計画を実施するための港湾脱炭素化促進事業などを支援する制度については、既に民間事業者等による低炭素型荷役機械の導入に対して補助を行っているが、改正法によって国際戦略港湾等において港湾運営会社が取得する陸上電力供給設備に係る固定資産税等が軽減されることとなっている。さらに今後、関係者が計画に基づく取組を実行していくために必要となる支援制度については、技術革新の進展や関係者間の調整状況等を鑑みながら検討していくとしている<sup>27</sup>。

港湾地区において設置される水素関連施設の安全対策等の強化に関する質疑に対して

<sup>22</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号（令4.11.2）

<sup>23</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>24</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>25</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>26</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号（令4.11.2）

<sup>27</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号（令4.11.2）

国土交通省は、高圧ガス保安法、消防法等の関係法令による規制を遵守し、水素燃料電池を搭載した低炭素型荷役機械の導入等に向けた実証事業から得られた知見等により運用ガイドラインを整備するなど安全性確保の上で脱炭素化の取組について着実に推進したいとしている<sup>28</sup>。

### 3. パンデミック・災害の際の港湾機能の維持

#### (1) 国による港湾管理者を支援する体制の強化

##### ア 背景

平成28年熊本地震の際に、熊本県内の重要港湾である熊本港や八代港で、貨物船等の通常の利用に加え、国土交通省、海上保安庁、自衛隊といった支援船舶の利用が集中し、港湾が過度に混雑する状況が発生した。このため、管理権限を有しない国土交通省が、港湾管理者（熊本県）に代わって、海上保安庁、自衛隊等との港湾の利用調整等の管理業務を行い、港湾を通じた被災地支援が維持・継続された。そして、この経験を踏まえつつ、切迫性が指摘される南海トラフ地震等の大規模災害に備えられるよう、平成29年、非常災害時において、港湾管理者からの要請に基づいて、国が港湾利用者との調整等の管理業務を実施できるようにするために港湾法が改正された。

ところで、令和2年1月20日から2月3日にかけてイギリス船籍のクルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号による国際クルーズが実施されたが、1月25日に香港で下船した乗客が新型コロナウイルスに感染していることが2月1日に確認されたため、日本政府は横浜港に寄港した同船の乗員乗客の下船を許可せず、全乗員乗客の健康診断が検疫官により行われた。その結果、新型コロナウイルスの感染者が確認されたことから、同月5日から、クルーズ船に対して14日間の検疫が実施された<sup>29</sup>。

この事案では、横浜港の港湾管理者は横浜市であり、国土交通省はその管理権限がない中で、防衛省支援船等の着岸等に係る港湾施設の利用調整、厚生労働省等の関係機関と連携した乗船者の下船に係る環境整備・調整等を事実上代行した。しかし、国が管理権限を有していないことから、機動的な対応ができない等の支障が生じた。

そのため、非常災害時だけでなく世界的規模の感染症の流行時なども国が港湾利用者との利用調整等の管理業務を実施するための仕組みの導入が課題となった。

##### イ 改正項目の主な内容

改正法の内容は、国土交通大臣が、港湾管理者から要請があり、かつ、当該港湾管理者における業務の実施体制等を勘案して必要があると認めるときに、当該港湾管理者の管理する港湾施設の管理を行うことができる制度について、その適用が可能な場合を、非常災害に加えて、世界的規模の感染症の流行その他の港湾の機能を著しく損なうおそれのある事象が発生した場合へと拡大することとしている。

<sup>28</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10）

<sup>29</sup> 令和2年2月5日時点で、ダイヤモンド・プリンセス号には、乗客2,666人、乗員1,045人、合計3,711人が乗船していた。検疫は海上において実施されたが、既に大規模クラスターが発生しており、このうち712人が陽性と判明し、うち13人が死亡した。同年3月1日には、全ての乗客、乗員の下船が完了した。

## ウ 主な国会論議

改正法で例示されている非常災害や感染症の流行以外の港湾の機能を著しく損なうおそれのある事象としてどのような事態が想定されているかとの問いに対して国土交通省は、船舶事故等の局地的な事象などを想定しているとしている。一方、武力攻撃事態等に際し、自衛隊等が港湾施設を優先的に利用する必要がある場合には、「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律」(特定公共施設利用法)における港湾施設の利用調整の仕組み<sup>30</sup>を適用して対応するものと想定しているとしている<sup>31</sup>。

## (2) 国や港湾管理者が委託した民間事業者の活用の推進

### ア 背景

我が国の港湾は、台風や地震など自然災害の頻発化・激甚化に直面している。

港湾施設への被害は、人流や物流を停止させ、経済や社会活動に大きな影響を及ぼすため、災害発生時には、その被災状況の把握のため、現場での機動的な対応が必要とされている。しかし、国や港湾管理者の職員数は減少傾向にあり<sup>32</sup>、災害発生時の現場での対応に多くの人員を割くことが困難になりつつある。そのため、災害時に国又は港湾管理者が委託した民間事業者の活用が必要不可欠になってきている。

一方、港湾法第55条の2の2第1項において、国又は港湾管理者が港湾工事のための調査・測量を行うためやむを得ない必要があるときは、調査・測量に従事する職員を他人の土地に立ち入らせることができる旨の規定が定められているが、国や港湾管理者が委託した民間事業者には他人の土地への立入り権限が与えられておらず、所有者の同意が得られずに調査ができなかった事案が発生したことが課題となった。

### イ 改正項目の主な内容

国土交通大臣又は港湾管理者が港湾工事のための調査等を行うためやむを得ない必要があるときにおいて、他人の土地に立ち入らせることができる者として国土交通大臣又は港湾管理者の委任した者を追加することとしている。

## ウ 主な国会論議

港湾法において土地の立入りを拒み、又は妨害した場合における土地所有者等に対して受忍義務及びそれに対する罰則を設けないのはなぜかとの問いに対して国土交通省は、港湾においては防波堤、岸壁等の公共性の高い施設と倉庫等のような営利性を帯びた施設が混在するため、港湾法はこれらの複合体を管理するという点において河川法や道路法と異なるとしている。そして、このような特性を踏まえ、港湾法は、土地の立入りの規定につき、その適用対象を抑制的なものとし、土地の立入りに係る受忍義務あるいは罰則を伴う私権の制限についても規定していないとしている<sup>33</sup>。

改正法でも受忍義務及びそれに対する罰則が定められていないことから、どのように

<sup>30</sup> 特定公共施設利用法第6条～第9条を参照。

<sup>31</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号(令4.11.2)

<sup>32</sup> 港湾管理者の維持管理分野に携わる職員(兼務を含む)は、2010年3月時点で約4,000人であったが、2020年3月時点では約3,700人へと減少している。

<sup>33</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号(令4.11.2)

その実効性を確保していくのかとの問いに対して国土交通省は、平時より土地の所有者や占有者に改正法の内容や趣旨を理解してもらうことが重要であるとし、民間企業等も参加する水際・防災対策連絡会議<sup>34</sup>などの機会を活用して今回の改正内容やその趣旨を周知するなど、実効性を確保できるよう取り組むとしている<sup>35</sup>。

## 4. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

### (1) 公共還元型の港湾緑地等の施設整備

#### ア 背景

港湾緑地は、港湾法における「港湾環境整備施設」であり、港湾の環境を積極的に整備し向上させることを目的とし、港湾で働く人その他一般の人に対し、憩いの場、スポーツの場を提供する施設であり、広場、緑地などがそれに当たる<sup>36</sup>。その整備面積は、令和3年で約2,348ha<sup>37</sup>であるが、その老朽化、陳腐化が進行しており、厳しい財政状況の下、公共による更新投資も限界を迎えつつある。一方、「PORT2030」の八つの柱の一つに「ブランド価値を生む空間形成」として、「民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化」が掲げられ、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間とするニーズが高まりつつあるが、既存制度では民間投資を呼び込むための環境が整っていないとされている。

また、公共の施設とサービスに民間の資金と創意工夫を最大限活用するPPP/PFI<sup>38</sup>は、政府によって「新しい資本主義」における新たな官民連携の柱として期待されており、令和4年6月、民間資金等活用事業推進会議（PFI推進会議）が決定した「PPP/PFI推進アクションプラン」（令和4年改定版）の中で、「（前略）地域のにぎわい創出を図りつつ、民間資金を活用したインフラの維持・更新を効率的に進める観点から、Park-PFI<sup>39</sup>と同様の枠組みについて河川、港湾等、他のインフラ分野においても導入するための具体的な準備を行う。（中略）（令和4年度開始）＜国土交通省、環境省、内閣府、関係省庁＞」とされている。

こうしたことから、港湾緑地等において、収益施設（カフェ等）の整備と当該施設から得られる収益を還元してそのリニューアル等を行う民間事業者に対し、行政財産である港湾緑地等の貸付けを可能とする認定制度を措置することが課題とされた。

<sup>34</sup> 港湾の水際・防災対策等について、平時より関係者で情報を共有・連携し、事前準備を進めるとともに、非常時には関係者が連携して即座に対処するために、各港で開催される連絡会議である。

<sup>35</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10）

<sup>36</sup> 多賀谷一照『詳解 逐条解説 港湾法 三訂版』（第一法規、平成30年）37頁

<sup>37</sup> 国土交通省港湾局監修『2022年版 数字で見る港湾』（公益社団法人日本港湾協会、令和4年）68頁

<sup>38</sup> PPP（Public Private Partnership）とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図る事業である。また、PFI（Private Finance Initiative）とは、いわゆるPFI法に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法である。

<sup>39</sup> Park-PFI（公募設置管理制度）とは、平成29年の都市公園法の改正で導入された制度で、都市公園において飲食店、売店等の公園施設（公募対象公園施設）の設置又は管理を行う民間事業者を、公募により選定する手続である。事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用されることとなる。事業期間は最大20年間である。

## イ 改正項目の主な内容

港湾において、港湾の環境の整備に関する事業を実施するため、行政財産である港湾緑地等の貸付けを受けようとする民間事業者は、港湾環境整備計画を作成し、当該港湾の港湾管理者の認定を申請することができることとしている。また、当該港湾の港湾管理者は、同計画の内容が港湾計画等に適合するものであると認めるときは、その認定をするものとしている。

港湾緑地等の貸付けは、基本的に、国有財産の場合は最大30年、地方自治法に定められる行政財産の場合は特に期間の制限はなく、長期での契約が可能となっている。

この間、港湾緑地等の貸付けを受けた民間事業者（以下「認定計画実施者」という。）は、認定を受けた港湾環境整備計画（以下「認定計画」という。）に従って、収益の一部を財源として、港湾管理者に代わって貸付けを受けている港湾緑地等の再生や維持管理を行うこととなる。そうなれば、厳しい財政状況にある港湾管理者も港湾緑地等に係る自らの管理負担の軽減という恩恵を受けることができるようになることとされている。

一方、港湾管理者は、認定計画が当該港湾の港湾計画に適合するものであること等の基準に適合しないものとなったと認めるときは、認定計画実施者に対し、必要な措置を採るべきことを勧告することができるものとし、当該勧告を受けた者が当該勧告に従い必要な措置を採らなかったときは、その認定を取り消すことができるものとしている。

## ウ 主な国会論議

改正法によって港湾緑地がどの程度再生されるのかとの問いに対して国土交通省は、港湾管理者及び民間事業者の自主的、主体的な発意により実施されるものであるため具体的な数字は示せないが、港湾管理者や民間事業者へのヒアリングを通じて高い関心が寄せられているとしている<sup>40</sup>。

行政財産である港湾緑地等の貸付期間をPark—PFI制度の最大20年間よりも長く設定するのはなぜかとの問いに対して国土交通省は、民間事業者が安定的に事業を行う環境を整備する観点から、基本的に、国有財産法及び地方自治法の行政財産の貸付期間の規定を準用して設定したとしている。また、都市公園法においては、都市公園内の収益施設の建蔽率や占用物件に係る制限が規定され、その特例措置が設けられている一方、港湾法においては、港湾施設内の建蔽率等を制限する規定はなく、必要に応じて港湾管理者が条例により規制している違いがあるとしている<sup>41</sup>。

港湾管理者がホテル、マンションなどの整備や背後地の再開発とセットで採算性を図ることを港湾計画に掲載した場合に港湾機能が損なわれることへの懸念や港湾緑地等の貸付面積や収益施設の規模の上限設定の在り方に関する質疑に対して国土交通省は、この制度を活用する場合には、民間活力を最大限に生かす観点から、港湾管理者による公募が行われることを想定しており、新たに整備される収益施設については、民間事業者の提案を踏まえて港湾管理者が判断するとしている。また、民間事業者が作成した港湾環境整備計画を港湾管理者が認定する際には、港湾計画との整合性に加えて、当該港湾

<sup>40</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10）

<sup>41</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会会議録第3号（令4.11.2）

の環境への向上への寄与、利用等における支障の有無など、事業者が整備する収益施設等も含めて計画の内容を審査することとしており、港湾の機能に著しく支障を来すおそれがあるものが整備されることは想定していないとしている<sup>42</sup>。

民間事業者が実施する事業が貸付期間中継続的に収益を確保できるのかとの問いに対して国土交通省は、港湾管理者が民間事業者の計画を認定するに当たり、資金計画、収支計画等の提出を求めて、事業の確実性や事業者の適格性を厳正に審査するとしている。また、自然災害など民間事業者に責任を問うことが難しいリスクの発生時に備え、港湾管理者と民間事業者との間でリスク発生時の対応についてあらかじめ協定等で取り決めることを想定しているとしている<sup>43</sup>。さらに、港湾環境整備計画の認定審査に関する技術的助言やノウハウを港湾管理者に提供することは、この制度を円滑に運用していくために必要な取組としており、説明会の開催、先行事例の情報提供などを通じて効果的に活用できるよう取り組んでいくとしている<sup>44</sup>。

港湾緑地等の貸付制度による集客が周辺道路の渋滞を招くなどの悪影響を及ぼすことへの懸念に対して国土交通省は、この制度を活用することによって、港湾の役割として重要な物流や災害拠点の機能に支障を来すことはあってはならないと考えており、引き続き、港湾における物流、防災等の機能をしっかり確保することを前提としながら、地域のにぎわい創出を両立させる方針で取り組みたいとしている<sup>45</sup>。

港湾環境整備計画策定の過程で、港湾労働者、地域住民、港湾緑地等の利用者などの意見が反映される仕組み作りの必要性に関する質疑に対して国土交通省は、港湾緑地等の利用者を始め広く市民から意見を集めるために、民間事業者が作成した港湾環境整備計画を港湾管理者が認定する際には、あらかじめ公衆縦覧等を行うなど手続の公平性、透明性を確保するために必要な措置を講ずることを義務付けているとし、公衆縦覧等の手続が着実に行われるように、適切に制度運用に努めたいとしている<sup>46</sup>。

## （２）サイバーポートの推進

### ア 背景

「PORT2030」の柱の一つに「情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化」として、「世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化」、「港湾の手続、その他物流情報を完全電子化、手続の省力化、データの利活用を通じた効率化」、「センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧」、「施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与」が掲げられている。

国土交通省は、これを受け、紙、電話、メール等で行われている港湾関連手続を電子

<sup>42</sup> 第210回国会衆議院国土交通委員会議録第3号（令4.11.2）、第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>43</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>44</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>45</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

<sup>46</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会議録第4号（令4.11.10）

化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境を実現することで、港湾全体の生産性向上を図るため、民間事業者間の港湾物流手続（港湾物流分野）、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務（港湾管理分野）及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報（港湾インフラ分野）を電子化し、これらの情報をデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームであるサイバーポートの構築、機能改善を進めるとしている。

サイバーポートの推進については、政府のデジタル化を推進する取組の中にも位置付けられており、平成30年度から基本仕様の検討がなされ、設計・構築を経て、令和3年度から第一次運用が開始されている。令和5年度は、①港湾物流分野において、運用保守に加え、他のシステムとの連携・検討、機能改善及び利用促進等を行い、②港湾管理分野において、システムの機能改善及び全国展開に向けた利用促進を行い、③港湾インフラ分野においては、社会実装を行いつつ、システムの機能改善及び対象港湾の拡大を行うとしている。そして、①～③の3分野間のデータ連携を進め、令和5年度中に3分野一体での運用を実現するとしている。

## イ 改正項目の主な内容

港湾法では、港湾に係る入港時等の各種行政手続等を迅速かつ的確に処理するために、国土交通大臣が電子情報処理組織（データプラットフォーム）を設置管理し、港湾管理者等がその電子情報を使用するに当たって使用料を負担することなどが定められている。また、電子情報処理組織が取り扱う電子情報については、①申請等、処分通知等（入港届、出港届、船舶の運航の動静に関する通知、係留施設の使用の許可の申請等、また、それらの申請等に対する港湾管理者からの返答としての処分通知等）、②波浪情報等波浪に関する情報（波浪に関する情報、潮位に関する情報、入出港船舶の動静に関する情報）、③重要国際埠頭施設（国際戦略港湾等における国際埠頭施設）の制限区域に出入りする者の個人識別情報（写真及び指紋）の3種の情報が対象とされている<sup>47</sup>。

改正法では、これらの3種の電子情報に加えて、いわゆる「サイバーポート」に係る以下の電子情報を、電子情報処理組織が取り扱う電子情報に追加することとしている。

- ① 港湾において取り扱われる貨物に係る情報の授受を迅速かつ的確に行うことにより港湾における当該貨物の運送の効率化を促進するためのもの（港湾物流分野）
- ② 港湾施設の位置、種類及び構造に関する情報その他の港湾の開発、保全及び管理に必要な情報の収集、整理及び提供により港湾の開発、保全及び管理を効率的に実施するためのもの（港湾管理分野、港湾インフラ分野）

## ウ 主な論議

遠隔操作できるトランスファクレーンの導入などサイバーポートを推進する場合に、既存の労働者の権利や職域の確保を前提とし、過度な規制緩和あるいは合理化につながることがないようにするための労使間調整の必要性に関する質疑に対して国土交通省は、A I ターミナルの実現などターミナルへの新技術の導入には、労使間の適切な合意形成

<sup>47</sup> 多賀谷一照『詳解 逐条解説 港湾法 三訂版』（第一法規、平成30年）382頁

が前提であるとし、遠隔操作できるトランスファクレーンの導入に対する補助制度を例示しつつ、その導入に関する労働組合を含む関係者間での合意形成を事業の採択審査の観点の一つとしたとしている。また、A I ターミナルの実現には、港湾労働者を含む関係者の理解と協力が重要であるとし、丁寧な関係者調整の下、引き続き必要な取組を推進したいとしている。さらに、新技術の導入に伴う研修や職業訓練などへの事業者の積極的な取組について先進的事例を収集し、全国の事業者を展開するなど、厚生労働省と連携しつつ、港湾労働者が安心して働けるよう取り組むとしている<sup>48</sup>。

## 5. まとめ（附帯決議）

以上の国会論議を踏まえ、参議院国土交通委員会では、以下のとおり「港湾法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」が議決された。斉藤国土交通大臣は、ここで提起された各事項について十分尊重していくとしており<sup>49</sup>、今後、国会論議を踏まえた取組が推進されていくことに期待したい。なお、衆議院国土交通委員会でも同様の決議が行われている。下線部を付した部分は、参議院で付加された内容である。

- 1 我が国の産業や港湾の国際競争力強化につなげるため、港湾における脱炭素化の取組を着実に推進するとともに、国際戦略港湾政策の強化、港湾の技術革新、港湾運営の諸課題の改善などに早期かつ適切に対応すること。また、港湾における脱炭素化の推進には船社等港湾の利用者による取組も極めて重要であることから、水素やアンモニアを動力源とする船舶の利用見込みやこれらによる脱炭素化の数値目標、効果についても指標として明確化するとともに、これらの船舶の早期実用化に向け必要となる技術開発への支援にも努めること。
- 2 港湾における脱炭素化の推進のため、地方港湾に対しても、港湾脱炭素化推進計画の策定を促すとともに、事業者が同計画に基づく港湾脱炭素化促進事業により取得する荷役機械に対する税制上の措置のみならず、同計画に伴って整備する港湾施設への補助等の予算措置について検討すること。あわせて、老朽化した港湾施設の更新、周辺道路の整備、航路の浚渫等、港湾管理に必要な事業に対する支援についても充実を図ること。  
特に、水素等の関連施設における安全対策や保安対策については、港湾管理者等とともに万全を期すこと。
- 3 港湾脱炭素化推進計画の実効性確保の観点から、関係事業者の労使双方が港湾脱炭素化推進協議会の構成員として参画できるよう、港湾管理者に配慮を求めること。  
特に、脱炭素化への取組や情報通信技術の活用が港湾労働者の雇用・就労に悪影響を及ぼさないよう関係者間の調整を十分に図ること。
- 4 感染症等のリスク発生時における港湾施設の管理代行が円滑に行われ、その機能が確実に維持されるよう、港湾管理者が要請を行うべき状況を事前に検討し、平常時から連携体制を確立する等十分に備えておくこと。
- 5 港湾の緑地等の再整備等における民間事業者の活用に当たっては、都市部から離れた

<sup>48</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10）

<sup>49</sup> 第210回国会参議院国土交通委員会会議録第4号（令4.11.10）

港湾にあっても、魅力ある賑わい空間が創出できるよう、アクセス確保の在り方について検討すること。また、港湾における観光と物流の振興を両立させるため、観光客の増加によるオーバーツーリズムが物流に悪影響を及ぼさないよう港湾管理者等に適切な取組を促し、そのために必要な支援を行うこと。

- 6 港湾の緑地等の再整備における民間事業者の収益の充実に当たっては、同事業者の意見が十分に反映されるものとなるようにするとともに、認定された港湾環境整備計画以外の再整備等に関しては、民間事業者の収益を充当することがないよう、港湾管理者に配慮を求めること。また、港湾管理者が民間事業者の作成する港湾環境整備計画の認定を適切に行えるよう、技術的助言やノウハウの提供を行うこと。

- 7 気候変動や巨大地震による大規模災害に備えるとともに、災害時に早急な災害復旧を図れるよう、港湾における防災・減災対策を着実に推進し、そのために必要な国や港湾管理者の職員の確保に努めること。また、国や港湾管理者が行う港湾工事のための調査等を委託した民間事業者に対して立入権限が付与されることについて、港湾区域内の土地所有者等に十分な周知を図ること。

(やまごし のぶひろ)