

第二百十回国会 国土交通委員会 議 録 第 三 号

令和四年十一月二日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 木原 稔君

理事 加藤 鮎子君

理事 中根 一幸君

理事 伴野 豊君

理事 赤木 正幸君

理事 泉田 裕彦君

理事 柿沢 未途君

理事 工藤 彰三君

理事 櫻田 義孝君

理事 田中 英之君

理事 谷川 とむ君

理事 土井 亨君

理事 中村 裕之君

理事 根本 幸典君

理事 古川 康君

理事 武藤 容治君

理事 荒井 優君

理事 枝野 幸男君

理事 城井 崇君

理事 神津たけし君

理事 一谷勇一郎君

理事 山本 剛正君

理事 中川 康洋君

理事 高橋千鶴子君

理事 たがや 亮君

津島 淳君

長坂 康正君

谷田川 元君

伊藤 涉君

小里 泰弘君

菅家 一郎君

小林 史明君

塩崎 彰久君

田中 良生君

富樫 博之君

中川 郁子君

西田 昭二君

深澤 陽一君

宮崎 政久君

青山 大人君

石川 香織君

小宮山泰子君

下条 みつ君

小野 泰輔君

北側 一雄君

古川 元久君

福島 伸享君

齊藤 鉄夫君

石井 浩郎君

古川 康君

清水 真人君

西田 昭二君

政府参考人 (資源エネルギー庁次長) 小澤 典明君

政府参考人 (資源エネルギー庁省工ネルギー・新エネルギー部長) 井上 博雄君

政府参考人 (国土交通大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官) 宮澤 康一君

政府参考人 (国土交通省総合政策局長) 瓦林 康人君

政府参考人 (国土交通省港務局長) 高橋 一郎君

政府参考人 (国土交通省海事局長) 堀田 治君

政府参考人 (国土交通省港務局長) 鈴木 鉄夫君

委員の異動

十一月二日

辞任 泉田 裕彦君 補欠選任 塩崎 彰久君

末次 精一君 補欠選任 荒井 優君

同日 荒井 優君 補欠選任 泉田 裕彦君

同日 塩崎 彰久君 補欠選任 青山 大人君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

同日 石川 香織君 補欠選任 末次 精一君

建築物石綿含有建材事前調査・除去費用の国民への周知と国民負担軽減措置を求める意見書 (東京都清瀬市議会) (第九九三号)

「公共交通事業者への緊急的支援」を求める意見書 (北海道小樽市議会) (第九九四号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道小樽市議会) (第九九五号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道北見市議会) (第九九六号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道留萌市議会) (第九九七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道稚内市議会) (第九九八号)

望意見書 (北海道稚内市議会) (第九九八号)

国土強靱化に資する道路の整備等に関する意見書 (北海道美唄市議会) (第九九九号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道芦別市議会) (第一〇〇〇号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道江別市議会) (第一〇〇一号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道名寄市議会) (第一〇〇二号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道三笠市議会) (第一〇〇三号)

国土強靱化に資する道路の整備等に関する意見書 (北海道千歳市議会) (第一〇〇四号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道深川市議会) (第一〇〇五号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道北広島市議会) (第一〇〇八号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道伊達市議会) (第一〇〇七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道北斗市議会) (第一〇一〇号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道知内町議会) (第一〇一一号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道七飯町議会) (第一〇一二号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道乙部町議会) (第一〇一三号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道寿都町議会) (第一〇一四号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道喜茂別町議会) (第一〇一五号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道積丹町議会) (第一〇一六号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道古平町議会) (第一〇一七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道仁木町議会) (第一〇一八号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道余市町議会) (第一〇一九号)

望意見書 (北海道余市町議会) (第一〇一九号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道長沼町議会) (第一〇二〇号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道鷹栖町議会) (第一〇二一号)

国土強靱化に資する道路の整備等に関する意見書 (北海道当麻町議会) (第一〇二二号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道南富良野町議会) (第一〇二三号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道剣淵町議会) (第一〇二四号)

望意見書 (北海道剣淵町議会) (第一〇二四号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道下川町議会) (第一〇二五号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道美深町議会) (第一〇二六号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書 (北海道中川町議会) (第一〇二七号)

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道羽幌町議会)(第一〇二八号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道礼文町議会)(第一〇二九号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道利尻富士町議会)(第一〇三〇号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道小清水町議会)(第一〇三二号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道滝上町議会)(第一〇三三号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道豊浦町議会)(第一〇三三号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道白老町議会)(第一〇三四号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道厚真町議会)(第一〇三五号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道むかわ町議会)(第一〇三六号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道安平町議会)(第一〇三七号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道平取町議会)(第一〇三八号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道音更町議会)(第一〇三九号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道土幌町議会)(第一〇四〇号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道鹿追町議会)(第一〇四一号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道中札内村議会)(第一〇四二号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道大樹町議会)(第一〇四三号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道幕別町議会)(第一〇四四号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道足寄町議会)(第一〇四五号)  
 国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書(北海道釧路町議会)(第一〇四六号)  
 コロナ禍における観光需要の本格的な回復に向けた支援を求める意見書(山形県議会)(第一〇四七号)

コロナ禍における公共交通への支援に関する意見書(京都府長岡京市議会)(第一〇四八号)  
 社会資本整備等に関する意見書(北海道旭川市議会)(第一〇四九号)  
 精神障害者への交通運賃等割引制度の適用を求める意見書(岡山県議会)(第一〇五〇号)  
 雪害法による次期五箇年計画を早期に策定するとともに除雪事業等の予算確保を求める意見書(新潟県議会)(第一〇五一号)  
 全国旅行支援の追加予算措置を求める意見書(岩手県議会)(第一〇五二号)  
 地域公共交通政策の抜本的な見直しを求める意見書(金沢市議会)(第一〇五三号)  
 地方鉄道の維持・存続を求める意見書(島根県雲南市議会)(第一〇五四号)  
 地方鉄道の維持・確保を求める意見書(広島県議)(第一〇五五号)  
 地方における鉄道ネットワークの維持を求める意見書(岩手県議会)(第一〇五六号)  
 名張川河川改修の早期実施を求める意見書(三重県名張市議会)(第一〇五七号)  
 半島地域における税制特例措置の延長を求める意見書(和歌山県議会)(第一〇五八号)  
 防災・減災、国土強靱化を含む地方の社会資本整備の推進を求める意見書(島根県議会)(第一〇五九号)  
 リニア中央新幹線の早期整備についての意見書(岐阜県議会)(第一〇六〇号)  
 流域治水の推進についての意見書(愛知県議会)(第一〇六一号)  
 は本委員会に参考送付された。

内閣提出、港湾法の一部を改正する法律案を議題といたします。  
 この際、お諮りいたします。  
 本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官宮澤康一君、総合政策局長瓦林康人君、海事局長高橋一郎君、港湾局長堀田治君、資源エネルギー庁次長小澤典明君及び省エネルギー・新エネルギー部長井上博雄君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。  
 〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
 ○木原委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。  
 ○木原委員長 これより質疑に入ります。  
 質疑の申出がありますので、順次これを許します。工藤彰三君。  
 ○工藤委員 おはようございます。自由民主党の工藤彰三でございます。  
 久しぶりに国土交通委員会に戻ってまいりました。本日にうれしく思います。  
 今回、内閣提出の港湾法の一部を改正する法律案を質問する機会を与えていただきました。木原委員長を始め理事また委員の皆さんに感謝申し上げます。  
 私は初当選後に、先輩議員そして仲間誘われ、再生可能エネルギーの一つである水素を今後活用しようという研究会に入会いたしました。その当時、水素エネルギー、水素発電といったも、一体全体それは何だ、そして党内では、骨太方針のときに手を挙げてでも全く相手にされない、後援会に話をしたところで、何の話ですか、何のために国会議員になったんだぐらいの相手のさ方でありました。それから約十年、まさかこのようにカーボンニュートラルポートの形成に活用される日が来るとは思いませんでした。万感の思いを込めて質問させていただきます。  
 質問は全て堀田港湾局長にお尋ねいたしますので、しつかりお願いいたします。

産業港湾地帯はサブライチエーションの拠点かつ産業が集積する広大な空間であり、運輸、製造業等の活動の場として機能しております。この産業港湾地帯からのCO<sub>2</sub>排出量は、実に国内排出量の六〇%に及んでおります。この港湾において脱炭素化の取組を推進することで、我が国の産業や港湾及び物流の競争力強化と脱炭素社会、カーボンニュートラルの実現に貢献することは大変重要なことだと考えております。  
 効率的なカーボンニュートラル、燃料供給、インフラの実現、コンビナート等の既存のインフラや産業集積の活用、炭素等を使ったマテリアル循環の最適化、周辺需要の効果的な発掘、集積などを視野に入れながら、国際競争力のある産業集積や拠点整備を促しながら、CNP、カーボンニュートラルポートの形成を計画的かつ迅速に進めていくべきだと考えますが、今後の進め方をお尋ねいたします。  
 ○堀田政府参考人 お答え申し上げます。  
 国土交通省では、二〇五〇年カーボンニュートラル等の政府の目標の下、関係省庁とも連携しながら、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素などの受入れ環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進しております。  
 今後、港湾管理者が、多岐にわたる関係者が参加する協議会での検討を踏まえ、短、中、長期と段階的に脱炭素化に取り組む計画を作成し、この計画に基づいて、各関係者がそれぞれの取組を進めることとしております。  
 短期的には、低炭素型荷役機械やLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援等に取り組むとともに、中長期的には、運輸、産業分野の脱炭素化技術の開発が加速化していくことを踏まえ、新たな技術の導入や水素等の受入れ環境の整備等に向けて、港湾管理者や民間企業と協力して、スピード感を持って検討を進めていくことが重要です。  
 引き続き、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するため、海外との協力

○木原委員長 これより会議を開きます。

本日の会議に付した案件  
 政府参考人出席要求に関する件  
 港湾法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四号)

を視野に入れつつ、関係省庁とも連携しながら、港湾における脱炭素化の取組を強力に推進してまいります。

○工藤委員 堀田局長、ありがとうございます。

お配りした資料の表、カーボンニュートラルポートの形成のイメージ図を御覧ください。

今答弁されましたけれども、これだけ広大なものを一つ一つ変えていく、時間がかかる、予算もかかる、そして住民、産業界の理解も得る、これは大変なことでありまして、これは待ったなしのことです。法律を上げてきたということでありまして、まず、本日に国を挙げて取り組んでいただきたい、それを申し伝えます。

質問に移ります。

港湾脱炭素化推進計画に定める事項として、「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」とありますが、当然ながら、国の支援が不可欠と考えます。計画期間や協議会開催、そして実行までの期日をどのように想定されているのか、お尋ねいたします。

○堀田政府参考人 お答えいたします。

カーボンニュートラルポートの形成を推進するに当たっては、国土交通省として、脱炭素化を進める計画策定を支援するためのマニュアル整備であったり、あるいは助成制度の創設を行ってきたところがございます。

また、脱炭素化推進協議会の開催等に際しましては、地方整備局等の職員が本協議会の構成員に加わりまして、今後の脱炭素化に関する取組に関して助言などを行うこととしております。

さらに、脱炭素化計画の実行、これに関しましては、低炭素型荷役機械、それからLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援に取り組んでおりまして、また、水素を用いた港湾荷役機械を導入するための実証事業を行うことで、カーボンニュートラルポートの形成を進めていくということとしております。

今後、カーボンニュートラルポート形成を実行していくために必要な支援については、しっかりと技術革新や関係者間の調整状況を踏まえながら検討してまいります。

○工藤委員 答弁ありがとうございます。

カーボンニュートラル、皆さん知ってのとおり、二〇五〇までにカーボンニュートラル、ゼロ、そして、今局長が短期、中期、長期とおっしゃいましたけれども、まず二〇三〇年までに四六％削減する。今二〇二二年であります。あと八年。計画を作って、そして実証実験し、実行していくまず第一段階、これでもたった八年しかありません。

今、協議会とありました。我が名古屋港、四日市を含め、大きな伊勢湾の港を抱えながら、各協議会が今進められております。若干、神戸、横浜港と比べるとまだスタートが遅れたわけじゃないんですけれども、進みがちよつと悪いな、これからがなかなか進まない、そんなふうでありますので、これから指導していただいで、時間軸との闘いです。まさかウクライナのこのような戦争が起きると思っておりませんでした。エネルギー革命を起していく。全てが水素、アンモニアばかりではありませんけれども、これに向けて発進したということでありまして、時間との闘い、そして世界との競争力に打ちかつ、そんなことを目指していただきたいと思っております。

質問に移ります。

カーボンニュートラルポートの形成を進めるに当たり、経済産業省との連携や関係各省庁、地方自治体、産業界との連携が、今申し上げたとおり、大変に重要だと考えております。新たな発電所の建設やプラント建設、研究課題はたくさんあ

ります。山積しておるわけでありまして、山積してあるわけでありまして、どのように予算や、計画や、そして実効性を高めるか、その考え方を御尋ねしたいと思います。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

今お尋ねの、まず連携という観点からでございますけれども、港湾・臨海部において水素やアンモニア等の新しいエネルギー源の活用を進めていくためには、安定かつ安価な供給を実現するエネルギーの国際サプライチェーンの構築、それから事業者の取組を促す仕組みが必要でありまして、カーボンニュートラルポートの形成を進めるに当たっては、エネルギー、産業政策を担当する経済産業省などとの連携が不可欠であるというふうに考えております。

このような認識の下、国交省それから経産省が開催するそういった脱炭素関係の会議への相互の参加に加えまして、港湾・臨海部の脱炭素に関する両省の連絡協議を開催するなどして、情報共有それから政策調整などを行っております。

国土交通省としては、この脱炭素化の進展いかんが非常に重要だという認識の下、今後の技術的な開発の動向等も踏まえながら、必要な財政支援等についても検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

○工藤委員 ありがとうございます。

資料の裏面を御覧ください。これが名古屋港における今のイメージ図であります。

今局長が答弁されましたカーボンニュートラルポート、いろいろな面でありまして。名古屋港は、貿易高、日本で二十年以上ナサンパワンの港、そして貿易黒字の、これが大体七兆円から八兆円をたたき出す港であり、産業港としては四十数年ナサンパワンの港であります。自分の港を自慢するわけではございませんが、様々な競争相手と今戦いながら進んでいるわけでありまして。

当然ながら、まだまだ、でも、他国と比べると脆弱であります。港湾においては、しゅんせつを余儀なくされております。ポートアイランドとい

う島があって、しゅんせつしたものを積み上げた、これも三百ヘクタールあって、どのように活用するのか、再生可能に使うのか、レジャーランドに使うのか、物流に使うのか、様々な検討がされておりますけれども、まだ具体策が見えてこない、そんな状態であるわけでありまして、しっかりと頑張っていきたい。

そして、質問に移りますけれども、今異常気象が続いております。急に十数度に下がったり、また今日は気温が二十三度まで上がる、台風が発生する、そして線状降水帯ができる、そんなことが起きる異常事態の中で、名古屋港を始め港湾は当然海辺でありますので、当然ながら、台風、爆弾低気圧による浸水、特にこの名古屋港、東南海地震がいつ発生してもおかしくない地帯に面しております。

このとおり、見てのとおり、まだ、伊勢湾で地震が発生して津波が到達するまでは七十分から八十分と言われておりますけれども、実際の震度七、震度六強が来るとどういふことになるか、想定はしておりますけれども、実際大変なことになると思っています。また、災害指定に最初にされた伊勢湾台風が昭和三十四年の九月に起きた。それ以来ずっと危惧している港であります。津波対策や港湾インフラをやらなければいけない。

特に、国土強靱化でこれから港を造り替える、造り替えても水につかかって使えない、これでは全く役に立ちません。そのことを国交省はどのように踏まえ、どのように計画し、そしてどのように活用するか、考え方を御聞かせください。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

先生御案内のように、我が国の港湾は貿易量の九九・六％を扱う重要な社会インフラでありまして、また、その背後地となる港湾所在市町村は全国で人口約六千万人、製造品出荷額約百五十兆円を擁するというところで、いずれも全国の約半数を占めるなど、我が国の国民生活、経済活動にとつて重要な地域であるということでありまして。

このようなかで、近年の気候変動の影響により

まして激甚化、多頻度化する風水害、それから切迫する大規模地震、老朽化した施設の急増等を踏まえ、港湾の強靱化、これは名古屋港も当然そうなんですけれども、国家運営の基盤として喫緊の課題であるというふうに認識しておるわけでございます。

このため、ハード面では、地震、津波等の被害から港湾及び背後地を防護する防波堤、防潮堤等の整備、それから老朽化対策に、防災・減災、国土強靱化のための五か年加速化対策も活用して、スピード感を持って取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

○工藤委員 局長、ありがとうございます。最後に一言申し上げます。

全て、名古屋港ばかりじゃありません、港からタンカーやコンテナ船が入ってきて、それをガントリクレーンから降ろして、物流網に変える。そしてトラックで輸送する。そして高速道路を活用し、ステーションなどを造る。これは国土軸がこれから変わる場面でありまして、これはしっかりとやらなければいけません。

トラックのドライバードもホワイト物流、そして、今人材が不足している大変な時代に突入しながら、これを改革するという案が出てきたわけでありまして、本当に腹をくくって、これは最後、大臣に要望を申し上げますけれども、斉藤大臣陣頭指揮の下、しっかりと進めていただきたい。

そして、やはり縦割り行政じゃなくて横軸をしっかりと連携し、経済産業省、エネルギー庁、また環境省、そして愛知県、三重県、名古屋市等、私の地元だけでそれだけありますので、あと経済界等、連携を持って、密にして、時間軸を持って進めていただくことを切にお願い申し上げます。質問を終わらせていただきます。

○木原委員長 次に、伊藤渉君。

○伊藤(渉)委員 伊藤渉でございます。

港湾法の一部改正法案の審議、早速質問をスタートさせていただきたいと思っております。まずは、私からもカーボンニュートラルポートの推進というところでお聞きをいたします。

神戸市が管理する神戸港、これはアメリカのロサンゼルス、ロングビーチ港と連携に向けた覚書を締結しております。ロングビーチ港は、温暖化ガス排出削減を目的に、いち早く係留中の船舶への陸上電源供給設備を整備した先進的な取組で知られております。温暖化ガスの排出量を二〇五〇年までに一九九〇年比で八〇％削減する目標を掲げています。

神戸市は、今御質問された工藤先生が言われている名古屋港もそうですけども、トラックや荷役機械の温暖化ガス排出削減について、ロングビーチ港の手法を学び、神戸港の脱炭素化に生かしていきたい考えを持っておりまして、官民一体で進み水素の利活用についてもロングビーチ市と情報共有を進めていると聞いております。

日本は、二〇三〇年には温室効果ガス排出量を二〇一三年比で四六％削減、二〇五〇年に完全なカーボンニュートラルを実現することを目標に定めています。

四方を海に囲まれている我が国において、港湾は、これは言うまでもございませんけれども、輸出入貨物の九九・六％が經由する国際サブライチエーの拠点であり、またこれも先ほどありましたとおり、CO<sub>2</sub>排出量の約六割を占める発電所、鉄鋼、化学工業等の多くが立地する臨海部産業の拠点、エネルギーの一大消費拠点でもございます。

すなわち、港湾地域は、脱炭素エネルギーである水素や燃料アンモニア等の輸入拠点となることも、これらの活用等によるCO<sub>2</sub>削減の余地も大きいエリアでございます。このため、港湾地域において脱炭素化に向けた先進的な取組を集中的に行うことは、我が国のカーボンニュートラルの実現に効果的、効率的であると私も考えます。そこで、まず一問目ですけれども、港湾にお

る脱炭素化の推進のための法改正、これは極めて重要であります。既にカーボンニュートラルポート検討会などが実施をされておりますが、現在の進捗状況及び目指すべき当面の目標はどうなっているか、港湾局長、お伺いします。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。先生おっしゃるとおり、港湾及びその周辺地域の脱炭素が我が国の脱炭素の肝であるというふう考えております。

そのような認識の下、国土交通省では、二〇五〇年カーボンニュートラルなどの政府目標の下、関係省庁とも連携しながら、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入れ環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進しております。

今後、港湾管理者が、多岐にわたる関係者が参加する協議会での検討を踏まえ、短期、中期、長期と段階的に脱炭素化に取り組み計画を作成しまして、この計画に基づいて、各関係者がそれぞれの取組を進めることとしております。

具体的には、現在、三十九の港において先行的に協議会等が設置されまして、港湾における脱炭素化の検討が進められているところでございます。

当面の目標といたしましては、低炭素荷役機械やLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援に取り組みとともに、水素を用いた港湾荷役機械を導入するための実証事業を行うことでカーボンニュートラルポートの形成を進めてまいります。

また、今後の技術開発の加速化を踏まえまして、新たな技術の導入や水素等の受入れ環境の整備等に向けて、港湾管理者や民間企業などと協力して、スピード感を持って検討を進めるといふこととしております。

○伊藤(渉)委員 是非とも着実な進捗管理をお願いをしたいと思います。

カーボンニュートラルと併せて、我が国は当面人口が減少をします。特に労働力人口の減少は著

しいと言わざるを得ません。こうした中で、大変多くの人が必要になる港湾、荷役の世界も、いわゆる機械化等々で、少ない人数でも回すことができる環境を整えていくことは極めて重要だと思いますので、併せてお願いをしておきたいと思っております。

そうした様々な観点から、ここからは港湾の国際競争力について幾つか質問させていただきます。今申し上げたカーボンニュートラルへの取組、また、今回の法改正でありますパンデミックや自然災害等への対応の強化、港湾管理、利用等の効率化、質の向上、いずれも重要な取組でありまして、一つ一つが国際的な競争力の向上につながっていくことを期待をしております。

報道によると、海上物流の混乱が長期化する中、シンガポールに設置されたONEを除いて、海運会社は貨物量の少ない日本への寄港に後ろ向きで、国内主要港へのコンテナ船の寄港数は二〇二一年に二〇〇〇年以降で最低を記録したという報道がございました。米国の主要港への直行便が減る中、荷主は韓国の釜山など国際ハブ港経由での輸送に切り替えざるを得なくなり、輸送日数の予測が難しくなるといった問題も浮上しております。

国内で主要な東京、横浜、名古屋、大阪、神戸などの外航コンテナ船の寄港隻数を見ますと、二〇二一年が前年比八％減、コロナ前の一九年比では一二％減少。二〇二二年一月一四月では前年同期比で七％減で、このペースだと通年で三年連続で最低を更新する見込みとの報道等がござります。

背景には、世界的なコンテナ物流の混乱がござります。一時期、私も愛知出身ですから、名古屋港でコンテナがないと様々なところで耳にいたしました。コロナ下の旺盛な巣ごもり消費や労働力不足によって、米国や中国では多いときには百隻を超える渋滞が港で発生を、運航スケジュールが大幅に遅延を、海運会社は、本来予定され

ていた寄港地を飛ばす、いわゆる抜港をせざるを得ない状況だったと。中国や韓国などの世界的な主要港が存在感を維持する一方で、残念ながら、日本は抜港の候補になりやすいのではないかとという危惧がございます。

コンテナ輸送自体は依然として活発で、特にアジア主要十か国・地域から米国向けの輸送量が伸びており、アメリカの調査会社によると、二〇二一年が二千五十二万個とコロナ前の一九九二年比二五％増と大幅な伸びを記録しており、二二年一七期も前年同期比で四％増と増傾向が続いています。

一方で、日本発は二〇二一年が一九九二年比一六％減と大きく減少をし、全体の輸送量に占めるシェアは一％台まで低下をしている。一九九二年には七位だったランキングも僅か二年で九位まで下がり、相対的な地位低下を懸念しております。

米国向けコンテナ輸送量を見ると、日本の相対的な地位の低下は明らかと言わざるを得ませんけれども、現状の認識とその要因をどのようにお考えか、これも、港湾局長、お伺いをいたします。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

特に日本発米国向けコンテナ輸送量は、近年、おおむね横ばいであると認識しております。

委員御指摘のとおり、アジア諸国の中で日本の順位は相対的に低下する傾向にあると認識しております。これは、成長著しいアジア諸国への生産拠点の移転、我が国からの生産拠点の移転が進んだことであったり、あるいは、今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う米国での巣ごもり需要拡大によって、中国やベトナムから米国向けのコンテナ荷動き量が急激に増加したことなどが主な原因であると考えております。

○伊藤（渉）委員 今局長おっしゃっていたのとおり、日本から米国に出ている荷物の量、水準自体は確かに減っていないと私も認識しております。ただ、非常にアジア各国の今経済的な発展が著しいので、相対的な地位が低下をする。その結果として、いわゆる定期便が減ると、今の為替

の状況では生産拠点を国内に戻そうという力が働いて、定期便をどうやって維持していくかということ、ONEは減らしていないというふうにもも承知しておりますが、その辺りの問題意識からこうしたことを聞かせていただいております。

続いて、このコロナ禍の中で船が不足をし、これは非常に難しい問題なんです、世界との戦いという目で見ると、各地に主要港が点在をし、集貨に手間がかかる日本でのサービス水準の維持が課題になっている。国内で見るとまた違う話になるんですけども、ここが港湾の難しいところなんです、日本の海運関係者は直行便はコロナ後も戻ってこないのではないかと心配をしております。

これまで、生産拠点の、先ほどありましたとおり、海外移転といった産業構造の転換が日本の港湾の地位低下につながってきたけれども、コロナ禍で日本離れという流れになっては非常に問題だということ心配の声がございます。

今申し上げたとおり、直行便が減って、日本の荷主は他国でのトランシップを余儀なくされております。顕著なのは韓国やシンガポールですけれども、集計によりますと、二〇二二年の一六期は日本発貨物に占める直行便比率が六一％と前年同期比で一〇％ほど低下をし、約四割が他国経由の輸送を余儀なくされているというふうな報道もございまして。

繰り返し申し上げますが、非常に難しい課題であることは私もよく承知をしておりますが、主要港が点在をし、集貨に手間がかかるという指摘も、国際競争という目で見れば、これは認識せざるを得ない。

ここは本当に難しいんですが、日本の港湾の在り方、国際競争という面から見て日本の港湾の在り方、これについて国交省の現状認識、また、そこに向けて今後どのようなことを考え、動かしていこうとされているのか、これも港湾局長にお伺いをいたします。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおりであります、国際的な港湾競争というのがアジア内でも激化している状況がありまして、この国際基幹航路の維持拡大のためには、我が国の中でも選択と集中の考えに基づいて重点的な対応が必要であるというふうな認識をしております。

一方、我が国は細長い国土構造でございますので、都市圏や産業拠点が広く散在しておりますが、その中で、平成二十二年、京浜港として阪神港の東西二港を国際コンテナ戦略港湾と位置づけまして、国際基幹航路の国際戦略港湾への集約を進めております。

国際基幹航路の維持拡大を図る上では、釜山港などでトランシップされているコンテナ貨物を国際戦略港湾へ利用転換する必要があります。このため、国内から貨物を国際戦略港湾に集めることが特に重要でありまして、そのために、日本各地の地方港、ここを国際フェイダー航路の拡充に努めております。

これらの取組を受けまして、本年一月には日本海側から阪神港を結ぶ航路が新たに開設されております。これは非常に難しい集貨、航路でありまして、これが実現したということでありまして、更に今月から航路が拡大されるというふうになっていて、一定の成果が出ております。

このような国際基幹航路を維持拡大することに、更に船会社それから大手荷主への働きかけを、港湾運営会社と協力しつつ、強力に進めているところでございます。

このような取組を通じまして、国際基幹航路を維持拡大して、我が国に立地している企業のサプライチェーンの安定化等を通じて、我が国産業の国際競争力強化に取り組んでまいりたいと思っております。

○伊藤（渉）委員 大変難しいことを聞いていることは私も承知をしておりますし、これからの港湾局の取組を我々もしっかり応援をしていきたいと思っております。

最後に、これは政務である石井副大臣にお伺い

をいたします。

今お聞きいただいたとおり、やはりどうしても、トランシップが増える、リードタイムが長期化をし、国内製造業の競争力低下にもつながるリスクがあるというふうにも考えます。また、寄港地が増える分だけ輸送日数が見通しにくくなり、在庫管理の難しさが増すなどの課題もござい

ます。例えば、国内の大手精密機器メーカーは、韓国の釜山で積み替えると余計に二、三日かかる、競争相手である韓国や中国企業と物流上の対等な条件も保証されず、報道によると、致命的だという発言をされているようですけれども、これまで、日本の製造業の衰退とともに港湾競争力も低下してきた側面が大きかったけれども、新型コロナウイルスの新常態によってこれまで以上に日本離れが加速し、製造業の立地条件も低下をするという悪循環に陥るリスクがあるという危機意識を持つ必要があると思っております。

冒頭申し上げたとおり、四方を海に囲まれた日本における港湾の役割は極めて大きく、日本の国際競争力そのものに大きな影響を与えます。我々政治も含めて、オール・ジャパンで骨太な議論を重ねていく必要性を痛感しております。日本の港湾の競争力向上に向けた石井副大臣の御決意を聞いて、終わりたいと思っております。

○石井副大臣 お答えいたします。

四方を海に囲まれました我が国におきましては、臨海部に産業や都市が集積いたしまして、海外との貿易の九九・六％が港湾を経由している状況でございます。

激変する世界情勢の下で我が国全体の国際競争力を向上させるためには、企業のサプライチェーンの強靱化に資する港湾整備がより一層求められていると考えております。

このため、国土交通省といたしましては、我が国への国際基幹航路の寄港を維持拡大し、企業の立地環境を向上させるため、国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進してまいります。

あわせて、各地域の港湾におきましても、地域の基幹産業の活性化に資する港湾整備を着実に推進してまいります。

これらの取組を通じまして、我が国全体として効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成することで、港湾の国際競争力の向上を図り、我が国の経済成長に貢献できるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○伊藤(涉)委員 ありがとうございます。

○木原委員長 次に、谷田川元君。

○谷田川委員 立憲民主党の谷田川元でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先週火曜日に野田元総理の安倍元総理への追悼演説がありました。あの中に、国家を背負った者同士、天下国家を腹藏なく論じ合う、あるいは、言葉と言葉、魂と魂をぶつけ合い、火花散るような真剣勝負というような表現がありました。

今日は港湾法の一部を改正する法律案でございますけれども、海洋国家日本として港湾政策がどうあるべきかという議論を、斉藤大臣と真剣勝負ができればいいと思っております。

今、公明党の伊藤委員から、日経新聞の記事に基づいて、日本、港湾の競争力低下というところを取り上げていただきましたが、私もその新聞記事を今お手元にお配りしますので、私、傍線部分だけ読みますので、是非皆さん目を通していただきたいんです。

新型コロナウイルス禍で日本の港湾競争力低下に拍車がかかっている。

国内主要港へのコンテナ船の寄港隻数は二〇二一年に二〇〇年以降で最低を記録した。コロナ禍で海運会社の「日本離れ」が加速している。

直行便が減り、日本の荷主は他国でのトランシップ(積み替え)を余儀なくされている。顕著なのが韓国やシンガポールだ。

財務省はトランシップが増えることで「リーディング」が長期化し、製造業の競争力低下のり

スグがある」と指摘する。

新型コロナウイルスの新常態によってこれまで以上に日本離れが加速し、製造業の地位も一段と低下するという悪循環に陥りつつある。

このように、非常に衝撃的な内容の報道なんです。私、港湾政策について戦後の流れをちよっと調べてみました。GHQの施政下、昭和二十五年に港湾法が成立しています。当時は、GHQの二大方針というのは日本の非軍事化、民主化なんです。そういう考えの下、港湾政策も反映されていたんです。

GHQは、日本から海洋戦略を奪うため、港湾管理権を国に与えず、地方公共団体に付与したんです。当初、当時の運輸省は反対しましたけれども、議論の末に、国の監督権は得ることができましたけれども、港湾の管理権は、GHQの方針どおり、地方公共団体に付与されました。これにより、国は管理権がないため、政策と予算を集中化できず、地方は管理権はあれども財政難で港湾整備が進められないという問題に直面していると思えます。

大臣もこのような認識をお持ちか、御答弁願います。

○斉藤国務大臣 法案審議をお願いするに当たり、まさに国際競争力をつけていく、選ばれた港湾、世界の中で選ばれた港湾になるためには、カーボンニュートラルポート化、これは必要だ、こういう基本的な認識の下で一緒に議論をさせていただきたいと思えます。

今、谷田川委員の御指摘でございますが、まず、国際競争力が低下しているということにつきまして、今我が国の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港と比較して相対的に貨物量が少ないことなどにより、船舶の大型化が進む国際基幹航路の我が国への寄港数が減少傾向にあると認識しております。

一方で、コロナ前までは、京浜港、阪神港に寄港する国際基幹航路の輸送力は増加傾向にあったところでございます。国際コンテナ戦略港湾政

策によって一定程度の競争力を確保できていたものと考えております。

今後も、国際基幹航路の維持拡大に向けて、国際コンテナ戦略港湾政策として、荷物を集める集貨、それから荷物を作る創貨、そして競争力強化の三本柱に加え、激変する国際情勢をにらみながら、状況に応じた施策を強力に推進してまいります。

港湾法をめぐる歴史、語っていただきましたけれども、そういう中にも、我々はある意味で、戦略港湾という戦略の中で競争力をつけていくということで国主導で進めているところでございます。

○谷田川委員 大臣の認識を聞いて、すぐ、当時民主党政権に関わった人であれば思いつくのは、前原大臣が二〇〇九年に民主党政権初の国交大臣に就任し、そして、国の成長戦略とは別に国交省自体の成長戦略をつくったんですね、前原さんは、その中に、選択と集中の名の下、港湾の競争力をつけるために、百二十六あった重要港湾を六十減らして六十六まで集中させ、そして、京浜と阪神を国際コンテナ戦略港湾として位置づけました。

先ほど大臣がおっしゃったように、空港も同じなんです。飛行機も、国内空港から仁川に行つて、それで仁川から海外に行つてしまふ。同じように、港湾も釜山だとか上海に奪われてしまつて、それで国際線とか国際航路が非常に日本発がなくなつてしまふ。そういう危機感の下、選択と集中という強いメッセージを前原大臣は発しました。

あの前原大臣の港湾に対する戦略について、大臣はどう評価されているか、お考えをお聞かせしたいと思います。

○斉藤国務大臣 国土交通省では、委員が御指摘された国際コンテナ戦略港湾のほか、国際バルク戦略港湾についても、主要バルク貨物ごとに拠点となる港湾を選定した上で整備を進めております。

また、国際クルーズ拠点形成するための港湾や洋上風力発電の導入促進のための基地港湾についても、拠点となる港湾を選定した上で整備を進めております。それぞれの分野でそれぞれの拠点を決めて、集中と選択を進めているところでございます。

このように、港湾整備に当たっては、既存施設を最大限に有効活用しつつ、物流効率化や民間投資誘発等の投資効果を十分に踏まえた上で、選択と集中の下で取り組んでまいりたいと思っております。

○谷田川委員 ちよっと確認しますが、前原大臣が推し進めた選択と集中と、方向性は間違っていない、そういう理解でよろしいですね。

○斉藤国務大臣 国土交通省は一貫して選択と集中という考え方で施策を進めております。

○谷田川委員 ありがとうございます。はっきりおっしゃっていただきました。(発言する者あり)今、名古屋はどうするんだという話がありましたね。

ですから、そういういろいろな意見がある中でも、国益をどうするかという中で最善の判断をする、まさに、国を背負つて最終判断するのは国交省においては斉藤大臣なんです。斉藤大臣がいたからこそ港湾戦略がこうなったという歴史的二ニュメントを是非つくつていただきたいと思うんです。

実は、私、昨日国交省の役人の方に来ていただいたときに、私は国交省独自に戦略を作つたというのは前原大臣しか知らないんだ、ほかの大臣で誰かいい例があつたら教えてくれと言つたら、二人の大臣を挙げてくれました。一つは、石井大臣が国際クルーズ船の拠点整備をやつてくれました、それから赤羽大臣は洋上風力発電を押し進めてくれました。この二つはまさにお二人がいたからできたとはつきりおっしゃっていただきました。

斉藤大臣はカーボンニュートラルポート、これについてはもう懸命にやっているといるというふう



伺っておりますが、是非、それをもうちょっと広げて、国際港湾として日本の競争力をつけられたのは斉藤大臣がいたからだというような活躍を期待したいと思います。

それでは、法案の自身についてちょっと触れていきたいと思うんです。

法案では、港湾脱炭素化推進計画が作成できるとしておりますけれども、もし本当にこの脱炭素化を強力に推進するのであれば、同計画作成を私は努力義務ぐらい考えてもいいんだと思うんですが、いかがでしょうか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

港湾における脱炭素化の取組につきましては、各港湾の機能それから利用状況に応じてそれが異なるとともに、関係する多岐にわたる民間事業者それぞれの事情を踏まえて対応することが必要になりますので、ある意味では地方の自主的な取組が必要になってきます。

先生御指摘の港湾法の基本原則というのは、地方自治を尊重するということになっておりますので、この観点から、港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成することができるという規定にしております。

御指摘のとおり、世界的にサプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主が増える中、陸海の結節点である港湾において、荷役それから船社、物流事業者等の要請に対応して港湾施設の脱炭素化に取り組む、国際競争力を強化していくことが必要でございます。

国土交通省といたしましては、各港湾において脱炭素化推進計画の作成に取り組んでいただけるよう、港湾管理者と連携しながら、しっかりと取組を推進してまいりたいと思っております。

○谷田川委員 一つ申し上げておきたいことがあるんですが、この法案を提出するに当たって、港湾労働者の労働組合の関係者に対して事前に説明がなかったというんですね。ですから、そういう方をされるのであれば、是非もうちょっと丁寧に、できるだけ理解を得るということで、早

め早めの発信というのは是非お願いしたいなと思っております。

それで、脱炭素化推進計画が作成できると書いてあっても、作成すれば、ああ、なるほど、こういうメリットがあるんだなというのがないとなかなか広がっていきませんよね。その辺、やはり税制上の優遇措置とか、あるいは補助金とか、しっかりと検討すべきだと思っておりますが、現状のお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

カーボンニュートラルポートの形成を推進するに当たりましては、国土交通省として、脱炭素化を進める計画策定を支援するためのマニュアル整備、あるいは補助制度の創設を行ってきたところでございます。

また、引き続き、低炭素型荷役機械やLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援に取り組むとともに、水素を用いた港湾荷役機械を導入するための実証事業を行うことで、カーボンニュートラルポートの形成を進めてまいりたいというふうを考えております。

今後、関係者がカーボンニュートラルポート形成に向けた取組を実行していくために必要な予算措置について、技術革新や関係者間の調整状況等を踏まえながら、しっかりと検討してまいりたいというふうな思っております。

○谷田川委員 是非積極的な取組をお願いしたいと思っております。

脱炭素化に向けて、やはり水素などの新エネルギーを活用した技術革新は私は重要な柱だと思っております。

例えば、水素燃料電池の特許出願件数の、世界的所有権機関、通称WIPOと言うそうなんですが、その調査によりますと、二〇二〇年、中国が七千二百六十一件で最も多く、全体の六九%を占めています。次いで、日本が千八百八十六件、二〇一四年までは日本がトップだったんですね。それが何か、今中国に抜かされているという感じがあります。何となく日本が出遅れている感

じがあるんですが、政府の見解はいかがでしょうか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

水素は、発電、輸送、産業など幅広い分野の脱炭素化に資する、カーボンニュートラルの実現に向けた鍵であるというふうな考えております。こうした観点から、委員御指摘のとおり、技術開発のレベル、大変危機感を持ちながら、経済産業省としても取組を進めております。

御指摘いただきましたが、WIPOの調査によりますと、二〇二〇年における世界の水素燃料電池の特許出願件数、中国が全体の七割弱を占めるという状況になっております。他方で、日本にもまだ強みはございまして、水素の輸送部門につきましては、日本が依然として最大の特許件数を維持しているという状況にございます。

経済産業省といたしましては、現状二兆円のグリーンイノベーション基金も活用しながら、燃料電池自動車や水素ステーションといった輸送部門に加えまして、昨年、特に欧州で動きも加速しております水電解装置あるいは液化水素運搬船、こういった分野につきましても、国際的な水素サプライチェーンの構築のため、必要な技術開発を加速していきたいというふうな考えてございます。

日本が水素燃料電池分野の技術をリードして、しかも早期に社会実装につながるように、経済産業省といたしましては、あらゆる政策措置に挑戦していきたいというふうな考えております。

○谷田川委員 非常にやる気を感じる答弁、ありがとうございます。

それでは、今度は船舶について質問したいんですけども、新しいエネルギー、特に水素を動力源とした船舶の活用は脱炭素化の目標を達成するために急がれると思っております。

御説明をお願いしたいと思います。

○西田大臣政務官 質問にお答えをさせていただきます。

船舶分野の脱炭素化を進めるためには、船舶に

おける水素等のゼロエミッション燃料の活用が大変重要でございます。

現在、船舶における水素燃料の活用状況は、比較的中小型の船舶向けに水素燃料電池や小型の水素エンジンが開発され、それらを搭載した船舶の実証が進められているところでございます。

一方で、大型の船舶においてはエンジン等の更なる開発が必要であることから、国土交通省としては、水素等を燃料とするゼロエミッション船について、昨年十月より、グリーンイノベーション基金を活用した技術開発支援を行っているところでございます。

引き続き、船舶による水素の利用拡大に向け、必要な支援を行ってまいりたいと思っております。

○谷田川委員 それでは、港湾脱炭素化関連で、水素関連予算と官民の連携について伺いたいと思っております。

日本の水素関連政策の課題として、やはりGDPに対する水素関連予算の比率が、韓国やフランス、ドイツが〇・〇三%に対して、日本は三分の一の〇・〇一%なんです。これはもう他国と比べて非常に少ないということが言えると思うんですね。

いろいろ識者の方が指摘していますが、省庁の連携がうまく取れていないんじゃないかということや、自治体が別々に水素プロジェクトを進め、総合的な政策が取れていないんじゃないかという指摘もあります。

現状の水素関連予算の国土交通省分はどのぐらいか、御答弁いただきたいと思っております。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。

お尋ねの国土交通省における水素関連予算の金額でございますが、いわゆる脱炭素に資する施策には、電動化の促進、あるいは水素のみならずアンモニアやバイオ燃料の導入支援等が組み合わさって構成されております。このため、水素のみの導入支援に係る部分を切り出すことは困難でござ

ざいます。

ただし、その上で、水素のみに限定せずに、アンモニア、バイオ燃料なども含めた次世代エネルギーの利活用に係る予算、国土交通省の予算といましては、例えば、カーボンニュートラルポートの形成に関する新技術を活用した高度化実証、あるいは次世代自動車や船舶のゼロエミッション化、鉄道における再生可能エネルギーの社会実装、航空分野のグリーン化の推進等でございます。これらにつきまして、令和四年度当初予算では百三十五億円を計上してございます。

○谷田川委員 非常にちよつと残念なんです、実は昨日、レクに経産省の担当者も来てもらいました。経産省はちゃんと水素関連で各課ごとに幾らの予算がありますというのを集計して、私は数字を持っています。当然そうですよ。やはり推進するのであれば、それぞれ内訳を調べて、どうなっているか現状把握しないとできないじゃないですか。何で調べないんですか。調べますね。

○瓦林政府参考人 お答え申し上げます。繰り返しのようになりますが、水素と同時にアンモニア、バイオ燃料も一緒に組み合わせで推進するという建前を取っていますから、水素部分だけというのは、実績ベースになってしまっていますが、把握はしっかり努めたいと思います。

また、その上で、予算の確保にもしっかりと努めてまいりたいと考えております。

○谷田川委員 調べていただけるのでいいんですけども、やはり私はつくづく思うんですけども、本当にやるうと思うのなら、司令塔がしっかりとしなきゃ駄目だと思うんですよ。

私もしこの水素関連の予算でカーボンニュートラルポートを造るんだというのであれば、現状をしっかりと分析する、それは絶対必要ですよ。当然アンモニアだろうが水素だろうが、あるいは再生可能エネルギーだとか、いろいろあるじゃないですか。そうすると、では、どれが足りないかな、これはこうやればやれる、そういう分析をして、司令塔の方がしっかりと指示する、そういう体

制になっていきますか。大臣、どう思いますか。

○斉藤国務大臣 まさにこれからカーボンニュートラルポート、進めていくわけですが、水素とアンモニアというのが二つの大きな柱です。

今のところは、先ほど総合政策局長が答弁したような形でございますが、そこはしっかりと、水素はこれだけ、また、アンモニアについてはこれだけ進めていくということを、明確になるように指揮したいと思っております。

○谷田川委員 大臣から明快な答弁をいただきましたので、是非お願いしたいと思うんですよ。

やはり、よく私、最近思うのは、たまたま七月に退官した役人の方から、二人の方から挨拶状をもらったときに、大過なく定年を迎えることができましたと。大過なくというのが二人に共通してあったんですよ。

やはり、行政というのは誤りをしちやいかぬ、絶対行政に誤りは許されたいんだ、そういう強い意識を持つている方はたくさんいらっしゃると思うんですよ。ですから、無事に四十年近く勤め上げて、大過なく過ごせたと率直な気持ちだと思っただけでも、しかし、これからの時代、やはり、失敗を恐れる余り、何もしないでいることが私は最大の誤りだと思っんです。是非、失敗を恐れず、果敢に挑戦していただきたいと思っんです。そのことを強く要望したいと思います。

最後に、二〇二〇年の二月に行ったダイヤモンド・プリンセス号の対応に関して、国に港の管理権がないので、それで非常に戸惑ったと。だから、今回新たにパンデミックの場合も入れるんだ、そういう指摘でございました。

話を聞いて、何となく抽象的には理解したんですが、国交省からいただいた資料にははっきりとこう書いてあるんですよ。いいですか。国が港湾施設の管理権を持っていないかったため、機動的な対応ができない等の支障が生じた、ただこれだけなんですよ。

具体的に、ちゃんと管理権、こういう場合には、パンデミックのときは管理権が国が持てるん

だよという規定がしっかりとあればこういうふうにできたというのをちよつと分かりやすく、副大臣が答弁いただけるんですか、では、どうぞよろしくお願いします。

○石井副大臣 お答えいたします。

ダイヤモンド・プリンセス号の検疫を行った際に、国土交通省では、岸壁の利用に関する調整であったり、また、廃棄物や汚水の処理といった業務につきまして、本来は港湾管理者が行う施設管理の一部を事実上代行いたしました。

このうち、廃棄物や汚水の処理、あるいは患者が船から降りる際の動線の確保、また、プレハブの設置、情報収集などといったものにつきまして、国は法的な権限を持っていないかったために、港湾管理者に確認を取りながら対応する必要がございました。どうしても機動的に対応できない面があったというところでございます。

そのため、今回の法改正によりまして、世界的規模の感染症の流行その他、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であっても、国が一元的かつ速やかに港湾管理者を支援することが可能になると考えております。

○谷田川委員 ちよつと私は具体例を、これこういう具体例があれば一つ二つ言ってほしいと通告してあったんだけど。

○石井副大臣 例えば、防衛省支援の船舶が着岸して港湾の施設を利用する際の調整とか、これは横国に法的に力がなかったものだから、これは横浜市ですね、港湾管理者がやる予定だったんですけども、一々確認を国が、国交省が確認を取りながら進めていったということで、少し時間がかかったということがございました。

以上です。

○谷田川委員 もう少し具体例を言っていたければ皆さん納得すると思うんですよ。単にこんな抽象的な表現だけだと、福島さんもよくおっしゃるけれども、等という言葉を入ると、これがもう怪しいんだと。等というのが、今回も入れていきますよね。だから、あつものに懲りてなますを吹

くじゃないけれども、等を入れておけば何かのときに臨機応変に対応できるなというのがもうありありと感ぜられるんですよ。

ですから、法律を変えるわけですから、やはり具体例、立法事実をしっかりと述べていただきたい、そのことを強く要望したいと思っんです。

それでは、時間が来ましたので、私の質問をこれで終わります。ありがとうございます。

○木原委員長 次に、城井崇君。

○城井委員 立憲民主党の城井崇です。今回も質問の機会をいただいて、誠にありがとうございます。

今回も、斉藤国土交通大臣、よろしくお願いたいと思っんです。

まず、港湾法改正案への質問に先立ちまして、知床遊覧船事故について大臣に伺います。

十月二十三日で事故から半年となりました。事故後の対応、対策並びに検証の進捗について確認をしたいと思います。

特に、被害者の御家族からはどのような要望があり、何を現実にできて、何が課題として残っているとの認識でしょうか。

被害者御家族の有志による十月二十日のオンライン記者会見では、以下のお話があったと報じられています。まず、カズワンの運航会社、知床遊覧船の桂田社長の姿勢に言及があり、家族への個別の謝罪や説明をする場を設けるように求めてきたが実現されていないという発言があったということでした。

ある御家族からは、家族向けに開かれている国土交通省などによる説明会で何度か問うたが、国に責任がある、申し訳ないという謝罪の言葉は一度も聞いたことがないと述べられ、国への不信感を口にしたということでした。

通信手段を十分に確認しなかった国やJCIに対し、人命軽視の検査体制だとし、双方の責任を訴えているということでもあります。

行方不明者の捜索については感謝をしている、おかげで家族の元に帰ることができた犠牲者もい



るといように語り、被害者も家族も人生を根こそぎ奪われた、私たちは今後も捜索を継続してくださいとお願ひするしかないと訴えたということでした。

この御家族の思いを踏まえ、運輸会社の責任者に直接、個別の謝罪を促し、国としての責任を踏まえた対応を御家族にすべきだと考えますが、大臣、どのように御対応されますか。

○齊藤国務大臣 被害者御家族の御心情は察するに余りあるものであり、事故を発生させた事業者の代表者であった桂田氏は、御家族のお気持ちに最大限配慮した対応を行うことが何よりも重要であると考えております。

国土交通省では、定例説明会の場や地方運輸局からの定期的な御連絡の際に、桂田氏の謝罪の要望を御家族から何度も伺っております。桂田氏に対して、これを伝達し、改めて御家族の御意向を確認の上、真摯な対応を行うよう要請をしているところでございまして、今後も重ねて強く要請を行ってまいります。

また、御家族の有志の方が国の責任に言及されたとの報道は承知しております。このような痛ましい事故が二度と起きることがないように、国土交通省としては、まず、抜き打ち監査の実施や日本小型船舶検査機構の携帯電話の検査方法の改善など、監査、検査方法の見直しを行い、その強化を図りました。

今後、知床遊覧船事故対策検討委員会における年内の総合的な安全対策の取りまとめに向け、御家族の御意見も踏まえつつ、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○城井委員 御家族の御意見を是非しっかりと踏まえていただきたいということはもちろんのことです。

十月二十八日の御家族向けの国土交通省の説明会の後に、事故被害者の家族会の方々から、私、お話を伺いました。家族会の方々が少し心配をされて連絡を下さったからであります。

何の心配だったかと申しますと、今回の質問に

当たって、私も国土交通省の担当の方に、これまでの対応状況、今後どうするか、資料で下さいと言って、直近の御報告をいただきました。ただ、その資料を見つつ、家族会の方のお話を聞いたときに、家族会の方からは、もしかして、国会議員に対しての国土交通省からの報告と、家族会に対しての各種行われている説明会での報告内容に少し差があるのではないかとということをお心配している、こうしたお話もございました。

実際に、二十八日の説明会の後に伺ったお話でいただいた意見は二つ。一つは、船舶の検査等に当たったJCIは内規の運用の不備を認めているが、なぜJCIからの遺族への謝罪がないのか。二つ目には、被害者の電子機器の取扱いが適正だったか疑問だ。この二点です。

そこで、以下、大臣に伺います。

まず、一つ目の意見。事故を起こしたのはあくまで事業者でありJCIではないとの立場をJCIが取っているとの家族会の受け止めを端を発しています。携帯電話の届出を受け付ける内規に不備があって、知床遊覧船の事業を許可したことに問題があると家族会は思っています。実際、JCIも同様に内規の運用の不備を認めているため、事故後、改定をしています。

国は、チェック不十分だったJCIには事故に関する責任はないとの見解でしょうか。大臣からお聞かせください。

○齊藤国務大臣 日本小型船舶検査機構、JCIによる無線設備の検査については、事故の際に実際には通信できなかったと推測されることから、機構の内規で定められていた検査方法は十分ではなかった、このように考えております。

機構の森理事長からも、御家族に対し、事業者の虚偽と思われる申告を防ぐことができなかったことから、機構が内規で定めた検査方法は十分でなく、重く受け止めています旨の発言があったとの報告を受けております。

国土交通省としては、知床遊覧船事故対策検討委員会における検討を踏まえ、機構の検査方法の

見直しを行い、その強化を図ったところでございます。

私自身も、機構の船舶検査の現場を訪問し、森理事長に対し、適切に検査を実施するよう指示したところでございまして、今後とも、機構に対する監督をしっかりと行っていきたくと思っております。

○城井委員 大臣、事業者に直接の責任があるということとは、これまでも、この委員会の場でも何度もあり取り上げていただいておりますが、今問いましたのは、では、検査に当たって見逃したJCIにも事故の責任の一端があるのではないかとということについてお答えいただきたい。もう一回お願いいたします。

○齊藤国務大臣 先ほど申し上げましたように、通信方法について虚偽の報告を見逃したということについては重くJCIが受け止めているということでございます。

責任ということになりまして、事故原因がまだ明らかになっていない現状において、責任の所在についてお答えすることは差し控えていただきたいと思っております。

このような痛ましい事故が二度と起こることのないよう、知床遊覧船事故対策検討委員会における検討を踏まえ、機構への国の監督強化を含め、小型旅客船の総合的な安全対策を保持して進めてまいります。

○城井委員 時もたち、事故原因の究明、なかなか困難を極めると思いますが、そこに関わるのが二つ目のお話です。

二つ目の御意見は、被害者の電子機器の取扱いについて家族会の受け止めです。具体的にはこのういことでした。

カズワンが四月二十三日に沈没した。海上保安庁が五月十九日、二十日の飽和潜水で持ち帰った荷物の中で、電子機器、例えばスマホなんかそうですね、あるいはカメラなんかもそうでしょう、電子機器だけ、なぜ何も手を施さず放つておいたのか。海水で腐食してぼろぼろになり解析が

不能になることは、通常、誰が考えても明白だったのではないかと。八月十八日までの約三か月、家族の人たちが何度催促をしても、捜査中のためと理由で海上保安庁は取り合ってくれず、返却をできなかったとの家族会の訴えです。

なぜ返さなかったのか。運輸安全委員会で一か月間の日数をかけて十一時二十二分までのデータは何とか取り出したけれども、本来は沈没原因の究明のために必要だったそれ以後のデータが取り出せない状態になってしまったんじゃないか。家族会からすれば、海上保安庁に対して、証拠隠滅やデータ隠匿の疑いを持つような状況に残念ながらなってしまうています。

なぜ海水にさらされた被害者の電子機器を三か月も返却をしなかったのか。復旧できたかもしれないデータ損失の責任をどのように国は考えているか。大臣から、この御家族の疑念に正面からお答えいただきたいと思っております。

○齊藤国務大臣 海上保安庁では、知床遊覧船の事故発生を受けて、警察機関として必要な捜査を行っております。

お尋ねの電子機器については、捜査を行う中で入手した多量かつ多種類の他の証拠品とともに、重要な証拠品として適正に保管し、データの復元の可否も含めて関係機関等と協力して精査してきたものと承知しております。

このため、海上保安庁において、お尋ねの電子機器のデータを損失させた事実はないものと認識しておりますが、引き続き、御家族に対して丁寧な説明を心がけてまいりたいと思っております。

○城井委員 大臣、適正に保管とおっしゃいましたが、じゃ、どのように保管をされたのか、今御説明いただけますか。

○齊藤国務大臣 適正に保管をされていた、証拠品として適正に保管されていた、このように報告を受けております。

○城井委員 海水にさらされて三か月の放置、その間に適正に保管をしていたのであれば、このような処置を施していたので、データ損失を限りな

く最小限に、可能性をとどめて保管をしていますが、そういう説明があるならば別ですが、今の御説明では、適正な保管ということは理解ができません。もう一回お答えいただいていいですか。

○齊藤国務大臣 警察機関として、証拠物としてそれを適正に保管をしていた、このように認識をしております。

○城井委員 証拠物としての管理と、電子機器が持っている、記憶をしている情報をきちんと取り出せる形で保存ができていたかというのはまた別だというふうに私は考えます。

委員長、今ほどの電子機器の保管の状況について、詳細な資料の提出を当委員会にお願いしたいと思いますが、御検討いただけでしょうか。

○木原委員長 ただいまの件につきましては、理事会で協議をいたします。

○城井委員 この電子機器に入っている中身は、単に事故原因の究明だけにとどまらず、御家族との大切なきずなの最後の一瞬が写っているかもしれない、残っているかもしれない、そういうものがありますから、先ほどの、証拠として適正な保管ということだけでは御家族の気持ちに応えたい形にはならないということを改めてお伝えしたいというふうに思います。この件は、引き続きまた国会でも取り上げさせていただきたいと思えます。それでは、本日の本題であります港湾法改正案について質問します。

まず、港湾における脱炭素化の推進についてです。港湾の脱炭素化においても、企業や自治体にとつては国による取組の予見性が高まることが重要だと考えています。民間投資をしやすくする環境にしていけることが求められます。この点を念頭に、以下、質問をいたします。

港湾法の適用を受ける港湾施設に追加される施設を利用する船舶による脱炭素化への貢献見込みについて伺います。

本法案のKPIとして、港湾における水素、燃料アンモニア等の取扱貨物量、水素換算を、二〇

二〇年ほぼゼロから二〇三〇年百万トンと設定する旨、国土交通省から事前に説明がございました。この算定根拠は、エネルギー基本計画での水素供給量の見込みとのことでした。

しかし、それでは不十分ではないか。例えば、船舶に対して動力源としての水素等がどのくらい補給されるのか。こうした港湾での補給量についても、目標や効果がKPIで示されなければ、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する効果を検証できません。水素、燃料アンモニアの補給施設の追加に関して、目標や効果を国はどのように想定していますか。大臣からお答えください。

○齊藤国務大臣 水素、アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船のうち、アンモニア燃料船については、二〇二六年から実証運航を開始し、二〇二八年までのできるだけ早い時期に商業運航を実現するため、現在、開発、実証が進められているところでございます。

このため、今回の改正を通じて、これらの船舶に燃料をしっかりと供給できるよう、水素、燃料アンモニア等の船舶燃料供給施設の整備を促進することを目標としております。それが目標でございます。

また、効果としては、今回の改正により、これらの施設が事業所税の特例措置の対象となり、燃料供給を行う事業者が新たな投資をしやすい環境を整えることができるかと考えております。

さらには、港湾において燃料供給が可能な施設が整備されることは、船舶によるゼロエミッション船の導入を促すとともに、港湾の競争力強化にも資するものかと考えております。

○城井委員 できる限り早い時期、そして新たな投資可能な環境づくりというのが今の大臣からのお答えの趣旨だったかと存じます。

水素、燃料アンモニアや、あるいはLNGを用いた船舶の新造やエンジン等の改修は、かなり長期間にわたる計画の中で行われているというふうに現場からは聞いています。このことを踏まえま

すと、その船舶の数に応じた新たな補給施設の設置必要数や見込みが想定できるのではないかと追加される施設を利用する船舶数を国としてはどのくらいと想定していますか。船舶で用いる水素や燃料アンモニアがどのくらい脱炭素化に貢献する見込みか、大臣からお答えください。

○齊藤国務大臣 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の導入につきましては、これらを燃料とする船舶の導入状況を踏まえ、燃料供給を行う事業者が判断するものと考えております。

現時点で、これらの施設を利用する船舶数を具体的に見込むことは困難ですが、既に複数の船社がアンモニア燃料船の開発に着手しており、将来的に、これら次世代船舶が我が国港湾に寄港することになるものと考えております。

また、脱炭素化への貢献については、定量的に把握することは現時点で困難ですが、水素、燃料アンモニアが船舶の燃料として利用された場合、これらの船からのCO<sub>2</sub>排出量はゼロになることから、積極的に施設の導入を進めることが重要と考えております。

○城井委員 対応する施設の整備、それから船舶の導入は、鶏と卵の関係にあるのではないかと、うふうに私も思うところもあります。ただ、できる限り定量的に見込みや目標について絞り込んでいかないと、じゃ、ただ野方図に投資をすればいいの、予算に限りがあるというのがいつものお話であるはずであります。そこを考えますと、では、例えば次世代の船舶の開発導入見込みについてはどうかという点をやはり聞かなければなりません。

本日の政務官答弁でもございましたが、政府のグリーンイノベーション基金における次世代船舶の開発に十年間で三百五十億円の予算が計上されています。

アンモニア燃料船は二〇二六年から実証運航開始、二〇二八年までのできるだけ早期に商業運航を実現との方向です。水素燃料船については、二

〇二七年より実証運航開始、二〇三〇年以降に商業運航を実現との計画です。

これらを踏まえて、本法案の目標や効果、KPIで言及している二〇三〇年段階で、アンモニア燃料船、そして水素燃料船のそれぞれ一体何隻の導入がされるのか、貢献できるんだらうかということを中心に聞いています。大臣から具体的にお答えください。

○齊藤国務大臣 これからの研究開発の方向については、今委員が御指摘になったとおりです。これからの研究開発の成果次第というところもあつて、具体、細かい目標、KPIを示すことはなかなか困難ですが、現時点で、二〇三〇年時点での導入目標について、アンモニア燃料船、水素燃料船の内訳を分けておりませんが、二〇三〇年時点で十隻の就航を目標として開発に取り組んでおります。

○城井委員 十隻、長い道のりに聞こえてまいりました。もう一点聞きたいと思えます。十隻とおっしゃいましたが、十隻に本当にたどり着けるんだらうかということをお伺いしたいと思えます。そもそも、政府自身が次世代船舶の開発に関する目標の困難性を認めておられます。

令和三年七月十六日、国土交通省海事局作成のグリーンイノベーション基金事業「次世代船舶の開発」プロジェクトに関する研究開発・社会実装計画により、と、「目標の困難性」という項におきまして、

水素燃料エンジン、燃料タンク及び燃料供給システムは世界でも技術開発段階にあり、特に水素は最高燃焼速度が大きく、燃えやすすぎることに加え、波の影響による負荷変動が大きいなど船舶特有の問題にも対応するため、高度な燃焼制御技術が必要であるなど技術開発には困難が伴う。

アンモニア燃料エンジン、燃料タンク及び燃料供給システムは世界でも技術開発段階にあ

り、特にアンモニアは難燃性であることから、パイロット燃料が必要であることに加え、空気との混焼割合の最適化など高度な燃焼制御技術が必要であることから技術開発には困難が伴う。

メタンスリップ削減技術は陸上でも確立されおらず、船舶分野において世界でもその重要性の認識が始まった段階にあり、波の影響などで負荷変動が大きい船舶において、エンジン効率に悪影響を与えることなく、また、NO<sub>x</sub>排出量を増加させることなく、十分な効果を得るためには最適なエンジン制御が難しくなる等の高いハードルが存在する。

大臣、これらの困難をどのように克服していきますでしょうか。それぞれの技術について、この脱炭素化の推進に資する次世代船舶の早期実用化に向けて、必要となる技術開発の支援をやはり充実させねばならぬのではないかとこのように考えますが、この三つの困難克服の具体的な道筋、そして技術開発への思い切った支援拡充、大臣からお答えください。

○齊藤国務大臣 技術的に本心に核心のところには迫る御質問をいただきました。水素やアンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実用化には、それぞれの燃料の特性を踏まえた燃焼制御技術の開発等、高度な技術開発が必要になります。

これで、グリーンイノベーション基金の中から三百五十億円を確保して、その研究開発をやっているところがございますが、まず具体的には、先ほどおっしゃいましたように、水素燃料については、燃えやすい、非常に燃えやす過ぎると今おっしゃいましたけれども、そういう燃焼という特性がございますして、その制御が困難であるとの課題に対して、燃えやすい水素燃料を高圧で噴射することにより、安定した燃焼を実現するエンジン開発等、今、その方向性で行っております。

次に、アンモニア燃料は、これも先ほど御指摘

がありました。逆に大変燃えにくいということ、高度な燃料噴射技術を用いて、アンモニア燃料と燃焼補助燃料を層状に混合して噴射するということで燃焼性を高める研究を今進めております。

それから、いわゆるメタンスリップ、メタンが燃えないでそのまま空気中に行くと、それこそCO<sub>2</sub>の何十倍も、二十五倍ですか、温室効果ガスを出すということで、このメタンスリップをいかに防ぐかということでございますが、このメタンスリップに対しては、触媒を用いて、メタンスリップしないように燃え残ったLNGを取り除く技術の開発を進めているところでございます。

三つの手法について、それぞれ三つの困難があるわけですが、ここをしっかりと研究開発で乗り越えていきたいと思っております。

○城井委員 続きまして、地方港湾での脱炭素化の実現について伺います。

計画を作り、協議会を設け、そして特例措置をすることは必要なことだと考えます。一方、港湾管理者たる地方自治体や、港湾に立地する企業、船舶に関わる企業、そこで働く港湾、海事労働者からいたしますと、脱炭素化を進めるための設備等への投資をいかに進めていくか、具体的には、どのように設備が実際に導入できるかが最大の関心となります。

実際に港湾に働く皆さんからは、例えば、港湾でコンテナ貨物を取り扱う低炭素化荷役機械を是非導入したいと思うが、導入費用の確保が困難な企業が多い、こうした意見でございました。

KPIで、二〇三〇年、七五％の導入割合を実現するとうふうにしておりますが、具体的な支援をどのように行うのでしょうか。固定資産税や事業所税への税制特例を措置すると本法改正案ではなっておりますが、果たして、導入費用の確保という観点を踏まえて、十分な支援と言えるでしょうか。大臣、こはもう一歩支援が必要ではありませんか。見解をお願いします。

○齊藤国務大臣 港湾の脱炭素化に向けては、今

般の港湾法改正により、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の特例措置が講じられることとなります。

また、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制度による支援を行ってきたところでございます。

国土交通省としては、引き続き、これらの措置を講じつつ、今後の技術革新等を踏まえながら、港湾における脱炭素化の実現に必要な支援策についてしっかりと検討していきたいと思っております。

○城井委員 その点、具体化を来年度予算に向けても是非お願いしたいと思っておりますが、今ほど申しましたように、港湾管理者たる自治体、特に中小規模の港湾がある自治体や港湾に立地する企業が地方港湾で脱炭素化を進めていくとなると、それを促す設備導入に向けた予算支援がやはり欠かせないというふうになっております。

港湾に立地、隣接する物づくり産業、企業からも、カーボンニュートラルを目指して動いているが、水素や燃料アンモニアの利用拡大には企業単独で負担できないほどの費用が想定され、国の支援が不可欠だと政策要望を既にご覧いただいております。カーボンニュートラルポート形成に必要な具体的な脱炭素化の取組はかなり多様です。

水素等の供給等でも、国内での水素等の荷揚げ用港湾施設、貯蔵タンクやパイプラインといったことが想定されますし、港湾機能の高度化でも、船舶では、船舶への陸上電力供給や燃料供給など、ターミナル内でも、荷役機械の水素、アンモニア燃料化や再エネ由来電力利用の電動化など、そしてリーフアーコンテナの省エネ化などもあります。こうした一つ一つの技術を見てまいりますと、かなり多様だということも理解ができてきます。国では、この各主体による取組を促す制度を検討しているとうふう認識をしておりますが、必要な取組の多様さを考慮すると、促すだけではやはり十分じゃない。これらを行う港湾管理者たる自治体や港湾立地企業に対する予算支援、具体的

にどのように行うか、国土交通大臣からやりますということをお願いいたします。

○齊藤国務大臣 非常に具体的な項目を挙げて御質問をいただきました。

最適なカーボンニュートラルポートの形成のためには、港湾管理者を中心に関係者と合意形成を図りながら検討を進めていくことが重要であり、令和四年度に、港湾管理者による計画策定を支援する補助制度を創設したところでございます。

また、LNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援や、洋上風力発電の導入促進のための基地港湾の整備等を行っているところでございます。

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まいります。

先ほど城井委員がおっしゃっていたようないろいろな項目について、これは当然、今後の技術開発の中で出てくると思えます。その技術開発の状況を見ながら、どういったところにどういった支援をしていくかということとはしっかりとこれから決めていきたいと思っております。

○城井委員 支援の具体化、是非メニューとして我々にもお示しいただきたいということをお願いしたいと思っております。

地方港湾を管理する自治体においては、別の悩みがあります。老朽化した港湾施設やトラック等の通行が著しい周辺道路の改修すら追いつかない現状であり、脱炭素化に向けた自治体独自の新規の設備投資の予算確保はかなり困難を極めることとは明白だとうふう考えます。水深確保が必要な航路のしゅんせつなど、航路の安全確保についても同様です。

こうした港湾施設、周辺道路の老朽化対策、航路の安全確保について、遅滞なく行っていく必要がありすが、これは脱炭素化とともに同時並行で行うということで、大臣から明言をいただけた

すでしょうか。  
○齊藤国務大臣 港湾管理者において、限られた人員、予算の中で効率的かつ効果的に港湾施設の老朽化対策や安全確保が可能となるよう、国土交通省として、技術、財政両面から支援を講じているところでございます。

技術面では、点検、維持管理に係るガイドラインや事例集を整理しております。また、財政面では、集中的、計画的に老朽化対策を実施できるよう、令和四年度から個別補助制度を創設するとともに、安全確保の取組を防災・安全交付金により支援しているところです。個別補助金と防安交付金、この二本立てということでございます。

国土交通省としては、引き続き、技術、財政両面から港湾管理者をしっかりと支援してまいりたいと思っております。

○城井委員 その点、具体的にどのようになっていくか、引き続き注視をいたしたいと思えます。続いて、港湾脱炭素化推進協議会の構成員についてお伺いします。

港湾利用者、船会社等の等には、労働者代表は含まれるでしょうか。港湾管理者が必要と認める者で構成するとなると、経営者側が入る一方で、労働者代表が外れるケースがあるのではないかと。問題によっては、労使で立場が異なるケースを整理する必要があることを想定すべきであります。

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に国として港湾管理者に配慮を求めるときとありますが、大臣、お願いできますか。

○齊藤国務大臣 港湾脱炭素化推進協議会の構成員は、港湾管理者を中心に、脱炭素化の取組を行う民間事業者、関係する地方公共団体のほか、当該港湾の利用者、学識経験者その他の当該港湾管理者が必要と認める者、このように規定しております。

協議会の構成員には港湾労働者の代表を含める

ことも可能であり、各港湾の事情に応じて港湾管理者が適切に判断いただくもの、このように考えております。

○城井委員 港湾管理者が適切な判断ですと、今ほどの、地域によってばらつきが出てくる可能性があるわけですが、もし、そういう状況になることは、大臣としては適切だとお考えですか。

○齊藤国務大臣 協議会の構成員につきましては港湾管理者が最終的に判断することとなりますが、御要望等があれば、必要に応じて港湾管理者にしっかりと伝えていきたい、このように思っています。

○城井委員 配慮を促しましょうという一言がいただけないかという部分なのですが、もう一回お願いいたします。

○齊藤国務大臣 港湾管理者が最終的な主体性を持って決めていただくことですが、先ほど城井委員おっしゃったように、いろいろな立場の方が入って協議すべきでございます。その中で、港湾の中で働く方が非常に主要な役割を担っているというところは当然でございます。

○城井委員 港湾労働者もステークホルダーの一つだということでおっしゃっていただいたと受け止めました。ありがとうございます。

では、その港湾労働者もその今回の港湾の脱炭素化に対してどのような懸念を持っているというふうには国は認識しているでしょうか。そして、その懸念にどう対応しようとお考えか。大臣からお願いいたします。

○齊藤国務大臣 港湾における脱炭素化の推進について、港湾労働者から特段の反対があるとは聞いておりません。今後の港湾における脱炭素化の取組を推進するに当たっては、引き続き、様々な関係者の御意見などを把握しつつ取組を進めてまいりたいと考えます。

○城井委員 港湾労働者の現場から伺ったのは二つ。一つは、脱炭素化について反対するものではないということ。そして、ただ、脱炭素化により

減少が見込まれる仕事があると。この委員会で議論になったことがありますが、石炭の荷役が極端に減ってきます。その代わりの仕事をどうしようかということ、当該企業だけではなかなか解決が難しいというお声をいただいています。こうした部分については、是非大臣にも御配慮いただきたいということをお願いしたいと思います。

さて、続いて、パンデミック、災害の際の港湾機能の確実な維持についてお聞きをしたいと思います。

港湾法の基本趣旨は、憲法の地方自治権に裏づけられています。港湾が地域経済や地域住民の共有財産、公共施設とされるゆえんであり、諸外国では、ポートオーソリティー制度とあって、当該地域の代表が議会のようなものをつくって運営をされています。日本では、これに代わって、当該自治体が住民代表として管理者というふうになっています。

今回の港湾法の一部改正は、二〇一一年に続くものとの理解なんです。自治権を少しずつ薄めて国の管理や運営を強めていく方向になっているんじゃないかという意見が一部あります。本法案においても、憲法の地方自治権に裏づけられた港湾法の基本趣旨、港湾が地域経済や地域住民の共有財産、公共施設との位置づけは守られる、こうした理解でよいのか、大臣からお答えください。

○齊藤国務大臣 昭和二十五年の港湾法の制定以来、港湾の管理は地方公共団体等である港湾管理者が行うことを原則とし、その運営に当たっては、国民共有の財産としての港湾の公共性、安全性をしっかりと確保していくことを基本的な原則としております。

本法案は、その基本的な原則を変えるものではないと考えています。

○城井委員 今の御答弁を踏まえた上で、一つお聞きします。

本法五十五条の三の三第一項に關しまして、非常災害、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

た場合に、国土交通大臣による港湾施設の管理代行を行うことができるという改正案の内容なんです。その他の港湾の機能を著しく損なうおそれのある事象とは具体的に何ですか。この点が具体的に明らかにならないければ、恣意的な運用の心配がやはり出てきます。何でもありというわけじゃないというふうにお聞きです。

例えば、安全保障に関わる動きは含まれるか、本日の副大臣答弁でも、防衛省に関わる件が例示をされておりました。商船を待機させ、軍事関係の艦船が優先して入港や着艦をさせる、あるいは、ヤードは自衛隊と米軍の貨物の荷さばき先行ということもあり得るんじゃないかという港湾現場からの懸念に、国はどう答えるでしょうか。大臣、具体的に、この現場からの指摘についてはっきりとお答えいただきたいと思うんですが、お願いします。

○齊藤国務大臣 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お聞きをさせていただきます。

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、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を適用して対応するものと想定しております。

○城井委員 今の法律での切り分け、大事な部分だと思いましたが、確認をさせていただきます。

続いて、もう一点お伺いしたいと思います。新型コロナウイルス対策の水際対策が本年十月十一日から緩和されたことを受けて、国際クルーズ船の寄港再開を要望する声が地方自治体から上がっています。十月二十六日に行われた九州地区の経済と暮らしを支える港づくり意見交換会におきましても、各自治体から国際クルーズ船の受入れ再開に関する要望を多くいただきました。

関係省庁と協議し、検疫や税関など必要な準備を行った上で、国土交通省として再開のめどを具

体的に示すべきです。大臣の見解をお願いし

○齊藤国務大臣 国際クルーズの運航再開については、地方自治体や関係団体からいただいた御要望や先月十一日からの水際措置の緩和を踏まえ、関係省庁との間で、我が国での国際クルーズ再開に向けた協議を進めているところでございます。

また、現在、外国クルーズ船社の業界団体である日本国際クルーズ協議会において、国際クルーズの運航に関するガイドラインの作成に向けた議論が行われていると承知しております。

国際クルーズの運航を再開するためには、早期にガイドラインを作成いただく必要があると考えており、国土交通省としては、協議会と緊密に連携し、早期にガイドラインを作成いただくよう努めるとともに、国際クルーズ再開のめどをできるだけ早くお示しできるよう、関係省庁と連携して全力で取り組んでまいりたいと思っております。

○城井委員 この点、遺漏なきようには是非お願いしたいと思っております。

最後に、港湾の管理、利用等の効率化と質の向上について伺います。

質問を一通飛ばさせていただいて、港湾環境整備計画の作成、認定とそれに伴う取組に関して、例えば、福岡県の北九州港を始めとして取り組んでいる洋上風力発電の拠点化を産業観光の拠点としても活用するといった、コロナ後を見据えた地域観光活性化の取組の後押しにも使うことが可能でしょうか。こうした取組、積極的な支援が必要かと思いますが、大臣の見解をお願いします。

○齊藤国務大臣 この制度は、民間活力を活用して緑地等の再整備を行うことを目的としており、対象となる地域に行政財産である緑地等があれば、制度の適用は可能でございます。

御指摘のとおり、洋上風力発電等の産業観光の取組を始め、港湾を活用して地域の特色を生かした観光活性化の取組を進めることは意義のあるものと考えております。

本制度が地域の特色を生かした地域活性化の取

組に活用されるよう、しっかりと取り組んでまいります。

○城井委員 港湾で働く皆様の声を伺いますと、やはり作業現場での安全が一番重要な目標だと言います。誰も亡くならない、誰も傷つかない、誰も傷つけないように、騒音問題も大きく関わる港湾作業現場と観光地のようなにぎわい施設と住居地は一線を引いておかねばならないという思いが、今後の港湾法の執行に当たってはほしいということ

を申し添えまして、質問を終わりたいと思っております。

ありがとうございます。

○木原委員長 次に、一谷勇一郎君。

○一谷委員 ありがとうございます。日本維新の会の一谷勇一郎です。

齊藤大臣への質問は初めてですので、どうぞよろしくお願いをいたします。

結構専門的な脱炭素化の話になってまいると思

いますので、有識者の方々からいろいろな御質問をいただけてまいりました。意見を聞いてきま

した。それを踏まえて、港湾の脱炭素化について御質問をさせていただきたいと思っております。

まず、政府参考人の方にお伺いしたいのですが、各港ごとのCO<sub>2</sub>排出量のデータはあるのかどうか、お答えいただけたいと思

います。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省港湾局では、全国の重要港湾以上の百二十五港を対象にいたしまして、港湾ターミナル等からのCO<sub>2</sub>排出量を試算しております。その合計値は約九百万トンということになっております。

一方、この試算結果には、物流関係以外の企業等からのCO<sub>2</sub>排出量は含まれておりません。港湾及び臨海部に立地する企業等からのCO<sub>2</sub>排出量を含めた港湾全体のCO<sub>2</sub>排出量については、今後、各港湾の港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画の中で算出されるものというふう

に考えております。

なお、現在、三十九港において先行的に協議会等が設置されているところでありまして、そのうち、神戸港など一部の港湾においてはCO<sub>2</sub>排出量の推計値を公表しております。

○一谷委員 ありがとうございます。

私の地元が神戸ですので、そういった数字が出てくるということは大変ありがたいなと思

います。この数値が基礎になってくると思

いますので、引き続き、政府参考人の方にお伺いしたいんですが、現時点での脱炭素化がどれくらい進んでいるのか、また、カーボンニュートラルポ

ートについて、今後の計画をお聞かせいただけたらと思

います。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

港湾における脱炭素化の取組のうち、港湾の物流ターミナルにおいてコンテナ貨物を取り扱う荷役機械につきましては、昨年度時点で全体の四

三%まで低炭素型荷役機械の導入が進んでいる状況にあります。

また、LNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入については、既に伊勢湾、三河湾で供用を

開始しております。東京湾及び九州、瀬戸内において導入に向けて設備等の整備が進められて

いる状況でございます。

今後、港湾管理者が、関係者が参加する協議会での検討を踏まえまして、短期、中期、長期と段階的に脱炭素化に取り組む計画を作成いたしまして、この計画に基づいて、各関係者がそれぞれの取組を具体的に進めていくということになって

おります。

短期的には、低炭素型荷役機械、それからLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入支援に取り組むとともに、中長期的には、運輸、産業分野の脱炭素化技術の開発が加速していくことを踏

まえて、新たな技術の導入、それから水素等の受入れ環境の整備等に向けて、港湾管理者や民間企業と協力して、スピード感を持って検討を進

めていくことが重要と考えております。

以上でございます。

○一谷委員 ありがとうございます。

続きましては、大臣に御質問をさせていただきます。いろいろな計画が立てられたいと思うんですが、いろいろな計画が立てられていくというところなんですが、港によつてはやはり地域差、経済格差がかなりあると思

います。私の地元、神戸では、もう既に神戸の空港島に水素のタンクができておりまして、先行しているようなものに取り組んでおられると思うんですが、この各港ごとの実情をどのように考えられて計画を作っていくのかということをお聞かせ

いただけたらと思

います。

○齊藤国務大臣 私も、一谷委員が今おっしゃいました、神戸空港の敷地の、空港の中ではないかと思

います。島にある水素ステーション、視察をさせていただきます。オーストラリアから液体水素という形で運ばれてきて、あそこに貯蔵されて、あそこから日本全国に配られていくという

ことのモデルになるものだと思いますが、そういう非常に先進的な事例もござ

います。

委員御指摘のとおり、港湾によつて貨物の量や種類、立地する企業等は様々であり、各港湾における脱炭素化の取組についても、立地する産業の種類や規模、立地する企業の意向等によつて大きく異なってくるものと考えております。

国土交通省としては、港湾管理者が各港湾の規模や状況等を踏まえ脱炭素化に向けた計画を適切に作成できるよう、協議会において積極的に助言を行うなど、きめ細かい支援を行ってまいり

ます。

また、先行的に取組を進める港湾の知見を他の港湾に横展開することで、各港湾の規模や状況に見合った取組が効果的に進められるよう支援してまいりたいと思

っております。



私もいろいろな小さな港の方々にもお伺いをしたんですが、やはり、もうこの脱炭素化のイメー  
ジすらちよつと湧かないというようなこともお聞  
きしておりますので、やはりかなりの差があるん  
だなというのを肌で感じておりますので、そこ  
も考慮をしていただけたらなというふうに思いま  
す。

続きまして、大臣に御質問させていただきたい  
んですが、港湾における脱炭素化の取組につい  
て、インセンティブがないとなかなかやはり幾ら  
大きな港でも現実には困難ではないかなと思っ  
ますが、このメリット、インセンティブ、そうい  
たものについて大臣に御意見を伺いたいと思  
います。

○齊藤国務大臣 インセンティブ、一言で言う  
と、選ばれる港湾になるためということではない  
かと思えます。

世界的にサプライチェーンの脱炭素化に取り組  
む荷主が増える中、選ばれる港湾となるため  
も、港湾施設の脱炭素化等に取り組み、競争力を  
強化していくことが必要と考えております。

そのため体制づくりとして、今回の法改正に  
おいて、多岐にわたる関係者が丸となって港湾  
脱炭素化推進計画を作成できる規定を設けてお  
ります。

国土交通省としては、今年度創設した計画の策  
定を支援する制度等により、港湾における脱炭素  
化を加速化してまいります。また、今後も、技術  
革新の状況等を踏まえ、取組の実段階における  
必要な支援策について検討してまいります。

もちろん、インセンティブが働くように、税制  
とか財政的な支援とかいろいろやっていきたい  
かと思えますが、より根本的には、もう脱炭素化を  
進めていない港は使ってくれらなという世界の荷  
主の大きな意識、これに添えていくため、そこが  
一番大きなやはりインセンティブ、それを全員が  
共有しなくてはいけないことなんでしょうと思いま  
す。

○一谷委員 ありがとうございます。

大臣の、脱炭素化をしていなければ確かに選ば  
れない港というところはあると思うんですが、こ  
こには海外のメーカーも入ってくると思うん  
ですね。その場合、後でまた御質問をちよつとさせ  
ていただきたいんですけども、やはり日本の規制  
がなかなか厳しいんじゃないかというふうなお声  
も聞いておりますし、脱炭素化に関しては、やは  
り港を走っているトラックなんかでもディーゼルで  
非常にCO<sub>2</sub>を排出しているというところで、こ  
れはジェットロのホームページに載っておったん  
ですが、先ほどもお話ししているあつたロサンゼルス  
港なんかでは、ゼロエミッショントラックの導入  
というのに非常に予算というかインセンティブが  
ついている。

また、水素を使ったエンジンというのは、日本  
のトヨタのミライが水素のエンジンを造って  
おりますが、このエンジンを二基積めばトラックも動  
くぐらいの出力が出るというふうにお聞きして  
おります。こういって、やはり港湾で走る  
トラックについて、このミライの水素のエンジン  
なんかを、是非、国の後押しもあって、導入をす  
るということに取り組んでいただけたらなとい  
ふふうに思っています。

これは質疑の申出をしておらないので、御回答  
を求めるとはございませんが、そういった、一企  
業を応援するではありませぬけれども、やはり水  
素の技術については、輸送の技術については非常  
に日本は高いレベルにあるというふうにお聞きし  
ておりますので、こういったところも、少し国の  
後押しもしていただけたらなというふうな  
ことを、関係されている業界の方からちよつとお聞き  
をしてまいります。

続きまして、政府参考人の方にお伺いをさせて  
いただきましたんですが、今回の制度は、港湾につ  
いての温室効果ガスの削減を目指すことも含まれ  
ておると思うんですが、世界では、この脱炭素化  
と一緒にNO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>の対策についても議論を  
同時にされるというふうにお伺いしております。

約六割の二酸化炭素を港湾の中で、関連で出さ  
れるということは、やはり多くのディーゼルエン  
ジンも使われて、二酸化炭素とともに有害な物質  
が排出されていると思えます。

これ、私、港湾で六割と聞いたときは少し実際  
驚いたんですが、やはりその周りに住まわられて  
いる地域住民の方々の健康の問題もありますので、  
こういったことについてどのように対策を取って  
いかれるのかということについてお伺いできたら  
と思えます。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、温室効果ガスの削減対策  
のみならず、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>といった、窒素酸化  
物、硫酸酸化物といった大気汚染物質の排出抑制  
も極めて重要な課題だと認識しております。

港湾においては、低炭素型荷役機械であつた  
り、あるいはLNG燃料船への燃料供給に必要な  
設備の導入支援など、港湾における脱炭素化を進  
めることとしておりますが、同時に、これらの取  
組は、温室効果ガス削減対策とともに、NO<sub>x</sub>、  
SO<sub>x</sub>対策にも寄与するものと考えております。

引き続き、港湾における大気汚染対策にもしつ  
かりと取り組んでまいりたいというふうにご  
考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

先ほど大臣がおっしゃられました、やはり脱炭  
素化で世界に選ばれる港湾にというところで、や  
はり世界の主流としてはこのNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の削  
減も一緒に語られるということをお伺いをしてお  
りまして、今回のこの改定を見てもなかなかそう  
いった言葉が入っていませんので御質問をさせ  
ていただきました。是非この対応もしていただ  
けたらと思えます。

続きまして、新エネルギーの水素やアンモニア  
を使うということなんですが、私がお聞きしてい  
るところでは、この水素というのはなかなかやは  
り出力が船を動かすにはまだまだ足りないとい  
うところ、アンモニアについては非常に毒性が  
強いということをお聞きしております。

造船についてお伺いしたいんですが、一九九〇  
年頃は世界の造船の五割近くを日本が担っていた  
とお聞きしております。しかし、直近、やはり中  
国、韓国にかなり押されてしまつて、二割いくか  
どうかという、この造船について、これは日本が  
本当にまたトップに返り咲くチャンスでもあると  
いうふうにご考えておるんですが、この造船の技術  
開発についての支援というものはあるのかとい  
うことを政府参考人の方にお伺いさせていただきます  
と思えます。

○高橋政府参考人 お答えを申し上げます。

我が国造船業をめぐる状況について先ほど委員  
から御指摘がございました。私どもも極めて厳し  
い危機感を持って海事産業競争力の強化に取り組  
んでございます。

まず、我が国は、米国、英国等とともに、国際  
海運の二〇五〇年カーボンニュートラルを目標と  
する、これを国際海事機関、IMOに提案してお  
ります。

カーボンニュートラルの実現は、国際的、社会  
的課題の解決への責任ある貢献であります。と  
もに、委員御指摘のように、我が国造船業を始め  
とします海事産業が国際競争力を強化するための逃  
してはならない絶好の好機であると考えてござ  
います。

まず、国際海運からの抜本的な温室効果ガス排  
出削減に重要かつ不可欠である、委員御指摘の水  
素、アンモニアを燃料とするゼロエミッション船  
につきましては、十年間で三百五十億円の予算を  
確保いたしました。グリーンイノベーション基金  
を活用した、エンジン、燃料タンク、燃料供給シ  
ステムに係る技術開発を支援してまいります。

先ほど城井委員からの御質問に対し齊藤大臣が  
お答え申し上げましたように、それぞれの燃料特  
性に依りて難しい課題がございます。ただ、それ  
を全力で何としても克服し、打破するという気持  
ちで、結果を出すべく、我が国造船事業者、船用  
事業者等による取組を、技術開発を支援してござ  
います。



アンモニア燃料船については二〇二六年より、水素燃料船については二〇二七年より、それぞれ世界に先駆けた実証運航を開始することを目指して技術開発を進めてまいります。

このような海事産業関係者の技術開発、そして国際海事機関における環境や安全に関する国際基準の策定をリードして、技術開発と国際ルール作りの両面から我が国海事産業の競争力の確保に強力に取り組みたいと存じます。

○一谷委員 ありがとうございます。

非常に戦略的にはすばらしい戦略だと思っておりますが、やはりそこは、戦術、もともと細かいところから落とし込んでいただくという、そういったところがなかなか私はイメージがしにくいなというふうに感じておりますので、是非ここは返り咲いていただきたいと思えます。海洋国家としてのやはり力をここで一度取り戻していけたらというふうにも思っておりますので、どうぞ細かな戦術レベルまで落とし込んでいただけたらなというふうにも思っております。

続きまして、これがこの質問の中で一番私の中では重要だと考えておられる質問なんですけど、水素について、日本国内での高圧ガス保安法が厳しいというお話を聞いております。

港湾においてはどのような規制があり、脱炭素化を進めるに当たりどのように対応していくのかということをお話を政府参考人の方にお伺いいたします。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

港湾法におきましては、臨港地区内において、その土地利用の目的に応じて分区分を指定いたしまして、条例によって当該分区分内の構築物の用途を規制することができま

す。規制の内容は各港湾において異なりますけれども、一般には、水素等の危険物を取り扱う施設は、コンテナ物流やクルーズなどの機能に利用されている商港区やクルーズ港区等の一部の分区分において建設が禁止されているケースが多い状況でございます。

今後、エネルギー転換に伴いまして、水素等の利用が、いわゆる物づくり産業以外に、運輸、民生分野に拡大されますと、その取扱施設について、現在建設が禁止されているエリアへの立地ニーズが高まるものが想定されております。

このため、今回の法改正におきましては、土地利用の全体の方向性は変えずに、これらの新たなニーズに対応するために、分区分の一部の区域において、既存の構築物の用途規制を柔軟に変えることができる制度を創設することとしております。

これによって、港湾及び周辺地域において水素の利活用を促進するための環境整備を図ってまいりたいというふうにも考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

今、やはり区分に柔軟に対応するというところで、規制をちよつと緩和をしてくださったんだと思うんですが、緩和をした状態でも、やはり業界の方々が求める、これは私がお聞きした業界の方々ですが、レベルにはなかなかちよつと達していないのではないかとということをお聞きしております。

今回の規制の目的が、高圧水素ガスタンクを積載した機材が欧米のターミナルと同じレベルの規制の下に荷役を行うことができるということだと思っておりますね、緩和の一つの目的がですね。そこがやはりなかなかG7並みの規制の緩和にはなっていないということをお聞きしているんですが、G7並みの規制の緩和に近づいているかどうかというところのもし認識というかお答えがあれば、ちよつと追加でお答えできる範囲があれば、していただけたらありがたいと思えます。

○堀田政府参考人 ただいまの御質問に対してのお答えに正確にはなりませんけれども、実際に保安距離とかの考え方等につきましては、G7並みの規制緩和になつてきているかどうかということについては正確に把握しておりません。

一方で、今回の法改正を基にして、しっかりと利用者の利便が図れるような規制緩和措置を取つ

ていくことは重要だと思っておりますので、できるだけそういった課題を我々も把握しながら、前向きに検討を進めていきたいというふうにも考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

少し質疑の前もつての準備がちよつと足らなかつたかなというふうにも思いますが、やはりこれは、先ほど大臣もおっしゃられた、脱炭素することが世界に選ばれるというところもあると思うんですが、やはり柔軟な対応に対しても、まだまだ世界のレベルには達していないんじゃないかと、このようにお聞きもしております。ただ、これは緩め過ぎるとやはり安全の問題も出てくると思いたすので、このバランスは非常に難しいところだと思っておりますが、こういったところをやはり思い切った取組をしていくことが重要になるのではないかなというふうにも考えますので、是非是非これは合わせていただけたらなというふうにも思いたす。

では、続きまして、水素、アンモニアの実用化については、これは結構やはり時間がかかるのではないかなというふうにも思っております。エネルギーの面で見ても、まだまだパーセンテージも低いんです。

その中で、やはり脱炭素化というのは進めていかなければならないと思いたすので、現在既に取組んでいる脱炭素化についての取組について、政府参考人の方から御意見いただけたらと思いたす。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、運輸、産業分野の脱炭素化に向けた取組の中には、水素、アンモニアの活用を含め、まだまだ技術開発段階にあるものが多いというふうにも承知しております。

港湾においては、既に実用化されて実装が進められております脱炭素化の取組として、例えば低炭素型荷役機械、この導入やLNG燃料船への燃料供給に必要な設備の導入、こういったものがございまして、関係省庁と連携しながらこれらの取

組を支援しているところでございます。また、国土交通省では、今年から、水素を動力源とする荷役機械の実証事業、こういったものにも取り組んでおります。

今後、技術開発が加速化していくことを踏まえまして、新たな技術の導入、それから水素等の受入れ環境の整備等に向けて、スピード感を持って取り組んでいくことが重要だと考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

いろいろな技術が開発されているのを待ちながら脱炭素化をしていくということは非常に重要だと思っておりますが、次の質問なんですけれども、よく港に行つて停泊中の船を見ていると、電気が見えるためにエンジンを回しているところが見受けられます。結構やはり、港に入つてくる、待つている船がずつとエンジンをたきながら電気を自らつくっているというところなんです。ここは、停泊中の船舶への電力の供給についてはどのようになっているのかということをお聞かせいただけたらと思いたす。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

停泊中の船舶に陸上から電力を供給することを可能とするいわゆる陸上電力供給設備は、船舶のアイドリングをストップさせることができまして、港湾における脱炭素社会の実現、先ほどのNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の低減にも貢献する取組の一つであるというふうにも考えております。

陸上電力の供給設備の導入につきましては、補助制度等による支援を行うとともに、一般の港湾法改正によりまして、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設備に係る固定資産税の特例措置が講じられることになるといふこととなります。

このような支援措置によりまして、引き続き、陸上電力供給設備の導入を進めてまいりたいというふうにも考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

こういった電気を差すコンセントの基準も、船に対しては世界の基準があるというところなんです

すが、車を運ぶ船に対してはこれからコンセントの差す規格が決まっていくというふうにお聞きされていて、それが実はもう十月ぐらいにちよつと決まってしまうと、日本の規格が世界の規格との競争の中で、私の思い間違ひだったら注意していただきたいんですが、規格が負けてしまつて、世界の規格に日本のコンセントが合せていかなければならないという状況になつたとお聞きしたんですが、こういったすこ細かいつころかも分らないんですが、やはり日本の規格が負けないように政府としても取り組んでいただくことも重要ではないかなというふうに思います。すこい小さな、国全体からしたら、港湾からしたら小さな話かも知れないんですが、そういった声をメーカーの方からもお聞きしていますので、今日はその声をちよつと届けさせていただきました。

脱炭素に向けて、先ほど、停泊中の船がエンジンを燃やしながら電気というのがあるんですが、やはり、港に入ってくる船をうまく誘導して、なるべく混まずに、また港から次のところへ航海に出ていってもらうという交通整理も非常に重要じゃないかなというふうに思っています。

港の中がどんどん混んでしまつて、なかなか船が入るのができなくて待つていてるというふうな状況もお聞きしているんですが、こういった船の入替えをスムーズにする仕事として、ポートルジオ業務というのがあるというふうにお聞きしてあります。これは民間の会社が担つていてるということをお聞きしているんですが、現在三十三局あるとお聞きしてあります。

これについて、私は、全ての港への適用をして、スムーズな船の流れをつくっていくのは非常に脱炭素には有効ではないかなと思うところが一点と、もう一つは、このポートルジオがあるのがほとんど太平洋側で、日本海側にはほぼゼロという状況はなぜなのかというところの御質問に政府参考人の方からお答えいただけたいと思います。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

一部の港湾におきましては、先生御指摘のとおり、民間会社が港湾管理者から受託をするなどしまして、無線通信によりまして、港湾近辺の船舶の運航情報を収集、整理し、関係機関に提供するとともに、港湾のバース情報それから気象情報等を船舶に伝える役割を担つておりまして、これをポートルジオ業務というふうに申しております。

これは、いわゆる港則法に基づいて海上保安庁が実施している航行管制業務とは異なるものでございます。

ポートルジオ業務につきましては、港湾の利用状況それから関係者のニーズも踏まえて、港湾管理者等が導入を独自に判断しております。今後、それぞれの港湾の実情を踏まえた上で、必要に応じ導入するのが適切なのではないかとこのように考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

民間会社が行うということで、確かに、いろいろな、選択するときにも問題があると思うんですが、私は非常にこれがスムーズな船の出入りになるということをお聞きしていますので、また御検討いただけたらなと思います。

最後の御質問なんですが、港湾の管理については、民間企業の資金活用当たり、民間が希望しない施設等については従来どおり公的資金を使用するという理解でいいのかとこのところを最後に政府参考人の方にお伺いさせてもらいたいと思っております。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

緑地等の貸付けを受けた民間事業者は、港湾管理者が認定した港湾環境整備計画に記載した事業内容に沿つて事業を実施するということになりました。

したがいまして、委員御指摘のとおり、民間事業者が港湾環境整備計画に記載していない港湾施設の整備等の事業については、緑地等の管理主体である港湾管理者が実施するものというふうに考えております。

○一谷委員 ありがとうございます。

時間になりましたので、私はこれで質問を終わらせていただきますと思うんですが、世界基準の港湾に日本がなっていくようにというふうな願いを込めて、質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

○木原委員長 次に、古川元久君。

○古川(元)委員 国民民主党の古川元久です。

まず、今日は港湾法の改正案の審議でありますけれども、それに関係する、関連する質疑をさせていただきます。

現在、防衛力強化、そうした議論が政府において行われているわけでありまして、安全保障の観点から、港湾やあるいは空港などの公共インフラの整備について、そうした線からの整備を進めていく、そうしたことが今議論されているというふうに承知しております。

こうした港湾や空港などの公共施設は、有事の際には自衛隊などが利用することが想定されますが、では、自衛隊の艦艇や航空機が使用できる港湾や空港の整備がきちんとなされているかという点からこうした空港や港湾等の公共インフラ整備を進めていくということは私も必要だということに思っています。今、検討状況ですけれども、具体的に、いつから、どのような体制で、どのような整備を行おうかと考えておられるのか、現在の検討状況を教えていただきたいと思ひます。

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

安全保障の観点からの空港、港湾等の公共インフラの整備等については、十月二十日に開催されました、国力としての防衛力を総合的に考える有識者会議の第二回会合におきまして、岸田総理から、防衛体制の強化に資する公共インフラの整備や利活用を大いに進めるべく、その具体的な仕組みについて、関係省庁において早急に検討し、次の有識者会議において報告するよう指示がございました。

この公共インフラの整備、利活用に向けた具体的な仕組み等でございますが、これについては、

今後の有識者会議での議論も踏まえつつ、内閣官房等の関係省庁と連携しまして、今後検討していくことになるところでございます。

そのため、まだその内容が固まつていない段階でございます。現時点で具体的な体制等についてお答えすることは困難でありますことを御理解いただければと存じます。

○古川(元)委員 報道では、安全保障の観点から公共インフラ整備を進める省庁横断型の協議会の新設、そういうものが検討されているというふうにあります。それが事実ですか。

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

新聞等で今委員御指摘のような報道がなされているということは承知しておりますけれども、先ほど御答弁申し上げましたとおり、具体的な仕組み等については、今後、関係省庁と連携して検討していくこととございまして、現段階ではその内容が固まつていない、こういう段階でございます。

○古川(元)委員 では、それが固まるのは、年内に安全保障関連三文書を改定するというふうには、年内には今議論を加速しているはずなんですが、では、年内にはそこがちゃんと固まつて明らかになるというふうに考えていいんですか。

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、三文書の改定という作業の中でこの作業が進んでいるというふうには存じます。そういう過程において議論をしながら、仕組み等についてどういうふうにしていくのか、こういう検討がなされるものと承知をさせていただきます。

○古川(元)委員 今の岸田政権は、我が党の代表が検討使と。この前も総理が検討を加速する、何か分かつたような分らない。だから、検討はいいんですけれども、やはりちゃんと検討した結果をいつまでということをはつきりしていただかないと、本当に公共インフラ、それこそ有事というのはいつ起きるか分かりません。起きてから、いや、整備を検討していただんすけれども間に合

いませんでしたというのでは、これはもう話にならないわけでありまして、必要な整備は、やはりやるならやるということを決めて、早急にやっつけていかなきゃいけないことだと思えます。

そういう意味では、今の御答弁を聞くと、年内には明らかにということだというふうには認識をさせていただきましたけれども、結局、年内に出たときに、また引き続き検討するなという文章にならないように、そこだけはちよつとくぎを刺しておきたいと思えます。

その上で、こういう形で、有事にはそれは自衛隊が港湾とか空港を使うだろうということは、この間の三・一一とかいろいろな災害のときを考えたもあるわけですから、当然想定されるわけですが、そういう視点からの整備というのは、これまではちゃんと行われてきたとは言えなかったと思うんですけども、今後、そういうことで行われるようになった場合に、今既に決まっている港湾とかあるいは空港などのインフラの整備計画、そうしたことが、安全保障の観点からのこうした新たな整備の方針というのが行われるということになると、今後見直されるとか、そういうことは出てくる可能性はあるんじゃないでしょうか。

○宮澤政府参考人 お答え申し上げます。

どういう形で整備計画とかというふうなものが出ていくかということにつきましては、先ほど来お答えしておりますとおり、まだこの先どういう形かというのは決まっていなくてございまして、委員御指摘のとおり、何か起きたときの自衛隊の利用というふうなことをいうのは、我々としても、そのニーズというものをきちっと確認をさせていただいて、それで対応していく、こういうことになろうかと思えます。

○古川(元)委員 要は、今の整備計画、見直しができる可能性が今後あるということですよ、今の答弁です。

そうなりますと、これはやはりそれぞれ今の整備計画でという、期待しているそれぞれの地域もありますので、しつかりそうしたところの丁寧

な説明や協議、やはりそういうのも大事になつてくると思えます。是非そこは、国交省がこの公共インフラについては責任を持ってやってきたわけですから、そのところをしっかりとやっていただきたいということをお願いしたいと思います。

次に、先ほど来、今日の委員会でも何度か議論が上がっております日本の港湾の国際競争力について、私からもちよつとお伺いしたいと思います。

今日の質疑で出てきている、二度ほど取り上げられた記事は私も拝見して、元々コロナ前からも港湾の国際競争力が下がってきたのに、またコロナ禍で更にこれが加速しているんじゃないか、そういうやはり危惧を私も他の議員と同じように持たざるを得ないんですが、大臣は御認識はどのような認識を持っていらっしゃるでしょうか。

○齊藤国務大臣 コロナ前までの話でございますが、京浜港、阪神港の輸送力は増加を続けてきつた、それだけ見ればそのとおりです。

しかしながら、世界的に、中国、韓国を中心として、貨物量そのものが非常に増えた、かつ、それに伴って大型化したということがあつて、相対的に競争力、存在感が低下した、このようなことだと私は認識しております。

このため、我が国産業の国際競争力の強化を図るためにも、国際基幹航路の我が国への寄港を維持拡大し、企業の立地環境を向上させることが一層重要と考えておまして、今回のこの法案も、選ばれた港湾になるための一つの大きなメルクマールになるもの、このように思っております。

○古川(元)委員 大臣、これは危機感を持っていますか、本当に。日本は頑張っているんですけど、そこは分かるんです。しかし、ほかの質疑を聞いていても、いや、日本は頑張っているんですけど、ほかのところは伸びているものですか、相対的に落ちているんです。何か、仕方ないんですという、そんな感じにも私は、今日のほかの委員への答弁を聞いていて思ったんです。

しかし、本当にそれでいいのか。今落ち込んでいるのはほか伸びているからで、日本はやるこ

とをやっているんです、でも、ほか伸びているから仕方ないんですという、その認識でいいのか。やはり、それを超えるぐらい頑張らなきゃいけないという危機感を持たなきゃいけないんじゃないですか。私はその大臣の認識を伺っているんですけども、いかがですか。

○齊藤国務大臣 おっしゃるとおりだと思います。

私、ほか伸びているけれども、日本の航路も荷物量そのものは増えているからいいんだ、だから頑張っているんだということを言うつもりでは全くございませんでした。国際競争力が落ちていくということは厳然たる事実でございます。

そのためには、集貨、荷物をできるだけ集めて大きな荷物にする、また、新しい荷物を作る創貨、そして、もう一つございましたけれども、国際競争力の強化ということについて、しっかりとこれらの施策を行って、この危機を脱していかなくちゃいけない。担当大臣として強い危機感を持っているところでございます。

○古川(元)委員 今大臣がおっしゃる危機を脱するために、港湾の整備の在り方、先ほど来から議論のあるように、選択と集中ということで、国際コンテナ戦略港湾を指定したりとかしてやってきたんですけども、しかし、今の状況という現実があるわけです。

だから、こういう状況を生んだ原因が港湾の整備の在り方にあるのかどうか、やはりその辺の原因、こういう状況を生んだ、その影響の、あるいは原因に、どれくらいこの港湾の整備の在り方があるのかどうかということをしつかり認識もしなきゃいけないと思うし、そこがこれくらい影響しているというのであれば、では、どうしたらいいのか。

今までの延長線上でやっている、確かに、大臣が言われたように、伸びていることは伸びていますが、しかし、ほかがもつと伸びていて、相対的に落ちている。そういう中で、今までの港湾整備の在り方でいいのかどうか。これを一回、虚

心坦懐に、この間やってきた、十年ぐらいやってきたことを一度ここで検証して、本当にこの路線でもっと頑張ればと、やはり日本って特に精神論が、とにかく頑張りますという、やはりそれだけじゃ駄目だと思わなければならない。現実に、本当に、では、今アジアを中心に伸びているような、そこをどう取り戻すのか。やはり、そこは頑張りますというだけでは済まないんじゃないか。

やはり、港湾整備の在り方自体、一度ここで立ち止まって、もう一度見直して、巻き返すためにはどうしたらいいか、そういうことも、延長線じゃなくて、考えることをしなければいけない時期に来ているんじゃないかと思えますが、いかがですか。

○齊藤国務大臣 問題意識は古川委員と一緒にございませぬ。

だからこそ、先ほど言いました集貨、創貨、そして競争力強化、この三つの三本柱、いろいろ具体的に今施策を行っているところでございますけれども、そういう作戦、一つの戦略を進めていく。常に、これでもいいのかということは見直しながら進めていかなくてはならないと思っております。

○古川(元)委員 私、こういう今の状況になつてくる一因は、やはり、ほかのアジアの国、例えば韓国とか中国とかが、釜山とか上海とか、集中して大規模にどんと造った。やはり先にやられたところも、その影響もあつたんだと思うんです。日本は後から後追いついていった。だから、そういう意味では、時代を先読みして、やはり先に先にならなきゃいけないところが非常にあつたんじゃないかなと思うんです。

そういう意味では、ちよつとこの法案に関わるところで、最後に伺いますが、まさにカーボンニュートラル、特に水素社会をつくらせていこうというところで、今政府は、海外で製造された水素の受入れ基地となる港湾をこれから幾つか指定して、その整備を進めていく方針というふう聞いておりますけれども、今後、どのような条件を満

たす港湾を、幾つ、これからどういうスケジュールで決めていくつもりなのか教えていただけますか。

○齊藤国務大臣 現在、今、古川委員御指摘のとおり、水素のサプライチェーンの構築に向けた実証実験等を実施している段階でございます。

そのため、国内各地域における将来的な需要について明らかでないことから、現時点では、水素の受入れ拠点に関して具体的な方針が固まっているものではございません。

国土交通省としては、引き続き、経済産業省等の関係省庁や民間事業者と連携しつつ、また、技術開発等の動向やカーボンニュートラルポート形成計画の策定状況も踏まえながら、新たなエネルギーの最適なサプライチェーンの構築に向けて検討を進めていきたい、このように思っております。

○古川(元)委員 では、そうすると、ちよつと八月とかに報道にあった、こういう、まさに水素受入れ港のいわば選択と集中、集中と選択じゃないですけども、そういう基地港湾を幾つか指定して、そしてその整備をする、そういう方針は、それは今もあるんですか、そもそも。何か今の話を聞いていると、まだそこまでいっていないみたいだな、そんなふうに聞こえますが、いかがですか。

○堀田政府参考人 繰り返しになりますけれども、現在、まず、各港湾での需要量が正確に把握できていない状況でございますので、基地港等の整備に関する基本的な方針はまだ定まっております。

○古川(元)委員 これも、需要ができたと言っている、前もこれ、私、ちよつと水素ステーションの話をしてやったことを大臣は覚えていらっしゃるかもしれませんが、やはり需要を生むような環境をつくらないと、水素ステーションを造らなかつたらやはり需要も出てこないんですよ。やはり、ちゃんと環境が整って初めてそういう需要も出てくるんだと思うんですね。

私の地元、愛知県では全国に先駆けて、二〇一

七年から県内企業などと連携して、あいち低炭素水素サプライチェーンといった取組を始めておりますし、また、翌年一八年からは県内の低炭素水素導入事業者にインセンティブを与える認証制度も始めています。そして、今年から中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議を設ける、こういう様々熱心に水素社会実現に向けた取組を行って、これは、愛知には燃料自動車、先駆けのトヨタ自動車があつて、ここもやはり水素のサプライチェーンができないと、できればもつとミライと

需要も出てくるはずなんです。ですから、やはりそこをつくっていくということ、まさにこの地域だけじゃなくて日本の製造業、そして経済を支えるこの地域において、そういうサプライチェーンをつくっていくという取組を県を挙げてやっているわけであつて、やはりこういう取組を更に加速させていくためには、今日、あれ、いなくなつちやつたな、地元のみ民党の皆さんも言われましたけれども、これは名古屋港、これがやはり水素の受入れ基地となることは必須であつて、国もちゃんとそこはやりま

すよ、支えていきますよという姿勢をできるだけ早く明らかにしていただくことが、それが地元としても、よし、国もちゃんと応援してくれるんだ、だから我々やつていこうという、そうやって加速していく、まさにそれが、先ほど来からの話で、結局、世界に先駆けていく、先手先手を打つていくということにもなると思います。

そういった意味では、愛知は本場に、水素社会の実現に向けて、これは私はどこの地域もそれぞれ頑張っていると思えますけれども、いろいろ将来的なポテンシャルやそういうところも含めて、非常にやはり需要が大きく、今の試算は、需要はまだそこまではないかもしれないけれども、そういう環境ができれば一気に大きな需要が生まれてくる、そうした地域だと思いますから、是非そこは、名古屋港というのはそうした受入れ基地としてちゃんと国として指定する、これは当然のことだと思えますけれども、いかがですか、大臣。

○齊藤国務大臣 愛知県では、港湾分野において、令和二年度に名古屋港カーボンニュートラルポート検討会を先行的に立ち上げ、関係者の連携の下、取組の具体化を図つてきておられます。

新たなエネルギーの活用を進めていくためには、安定的かつ低コストな供給を実現するエネルギーの国際サプライチェーンの構築が必要となりますが、現時点において、委員御指摘の水素の受入れ拠点に関して具体的な方針が固まっているものではないと、現時点ではまだこの受入れ拠点をどうするか、現時点ではまだこの受入れ拠点をどうするかを決めるという段階にはない、こういう意味でございます。

国土交通省としては、名古屋港を始めとする各港におけるカーボンニュートラルポートの形成を推進するとともに、引き続き、最適なサプライチェーンの構築に向けて検討を進めてまいりたいと思ひます。

○古川(元)委員 何事も、こういう時代が大きく変わるときには先手先手でいかないと、後手に回ると今の港湾の国際競争力みたいなになってしまう。是非、水素社会に向けては、港湾の整備も先手で行っていただきたいということを最後にお願ひして、私の質疑を終わります。

どうもありがとうございました。

○木原委員長 次に、高橋千鶴子君。

○高橋(千)委員 日本共産党の高橋千鶴子です。本日は港湾法の一部改正案についてであります。国際物流の結節点かつ産業拠点であり、発電所や鉄鋼、化学工場などが集中し、CO<sub>2</sub>の排出量が約六割を占める港湾地域の脱炭素化は喫緊の課題と考えています。

既に全国六地域、七港湾の先行例を始め、今現在、各地で三十九の港湾地域だと聞いています。カーボンニュートラルポートの検討会が始まつております。そのカーボンニュートラルポートの形成に向けた検討会報告書、昨年十二月では、カーボンニュートラルポートの役割について、水素、燃料アンモニア等の大量、安定、安価

な輸入、貯蔵等を可能とする受入れ環境の整備が真つ先に書かれております、先ほど来議論がされていたと思ひますが。

政府全体として、脱炭素電源として水素、アンモニア等を重視していることは承知しておりますけれども、水素などの輸入受入れ環境整備と港湾そのものの脱炭素化がどうリンクするのでしょつか。つまり、輸入だけ受け入れていることで、港湾そのものが脱炭素化が進むわけではないと思ひますので、大臣並びに資源エネルギー庁に伺ひます。

〔委員長退席、中根委員長代理着席〕

○齊藤国務大臣 水素、アンモニアの貯蔵と港湾の脱炭素化がどうリンクするのかという御質問でございます。

港湾は、サプライチェーンの拠点であり、その周辺地域を含めれば、我が国の二酸化炭素排出量の約六割を占める産業の多くが集積する地域です。港湾は産業の集積地域であるということ、そして、このため、港湾において水素や燃料アンモニア等の受入れ環境を整備することにより、サプライチェーンを構成する船舶に、荷役機械等における水素や燃料アンモニア等の利用だけでなく、産業集積地である港湾・臨海部に立地する企業が連携して広く利用することを促進し、港湾・臨海部における脱炭素化を進めることができる、このように考えております。

○小澤政府参考人 お答えいたします。

二〇五〇年のカーボンニュートラルの実現に向けては、今齊藤大臣からもございましたが、カーボンニュートラルポートの形成と並行いたしまして、隣接する発電所や工場などの施設におきます水素、アンモニアの活用を進めていくこと、これが重要でございます。したがって、このため、安定的かつ低コストな供給を実現する水素、アンモニアの国際サプライチェーンの構築が不可欠でございます。

このため、経済産業省では、液化水素運搬船や陸上タンクといった輸送、貯蔵設備の整備やその

大型化、そして、CO<sub>2</sub>排出低減に資する水素の利用やアンモニア製造方法などの技術開発、実証等を推進しているところがございます。

引き続き、国交省と連携し、こうした輸送、貯蔵設備の整備や、関連する技術開発、実証を着実に進めながら、大規模な水素、アンモニアの国際サプライチェーンの構築に向けて取り組んでまいります。

○高橋(千)委員 エネ庁にも一言伺いますけれども、エネルギー基本計画においては、水素等の電源構成、二〇三〇年はまだ一%にとどまるということでありまして、ですから、何か、輸入をしてきたことでそれがサプライチェーン全体に行き渡るということ、タイムラグがかなりあるという理解でよろしいですか。

○小澤政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、二〇三〇年におけるエネルギーミックスの中、この中で電源構成におきましては、水素、アンモニアで一%程度ということを示しております。

一%と申しますけれども、相当の水素、アンモニアの量が必要になりますので、そのためには、今から供給量の確保のためのサプライチェーンの構築、それが極めて重要かというように考えてございます。

〔中根委員長代理退席、委員長着席〕

○高橋(千)委員 相当な量、それはもちろんそうなんです、圧縮もしなきゃいけないし。だけれども、それが全体として間に合っているのか、要するに、カーボンニュートラルの話をしていくわけですから、それとの関係ではタイムラグがあるよねということ指摘したかったわけですね。それは大臣に対してもお分かりいただけだと思うんですね。

具体的議論に入りたいと思うんですが、停泊中の船舶のアイドリングストップ、これを可能にする陸上電力供給施設の導入というのが、これはまた全体のCO<sub>2</sub>排出量の中でかなり大きな、六割くらいですかね、占めるという点では、法改正の

重点だと思えます。

それで、固定資産税に対する補助というような形で後押しをするのか。それで、じゃ、この陸上電力供給施設、実証作業とかは進んでいるのは承知しています。それで、何を電源に、いつ頃までに、どのくらいといった見通しがあるでしょうか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

停泊中の船舶に陸上から電力を供給することを可能とする陸上電力供給設備は、船舶のアイドリングをストップさせることができまして、港湾における脱炭素社会の実現に貢献する取組の一つでございます。

陸上電力供給設備については、これまでフェリーやタグボート、官公庁船など、小型船に対して導入が進んでいる状況でございます。今後導入が進んでいくものと考えております。

一方、陸電の導入促進に当たりましては、船舶側の対応見直しなど不透明なこともありまして、現時点でいつまでにどれくらいといった見直しをお示しすることはできませんけれども、港湾の重要度、それから、船舶の陸上電力設備に対する対応状況等を踏まえまして、港湾管理者や利用者との連携をしながら導入を進めてまいりたいというふうな考えております。

○高橋(千)委員 小型のフェリーなどにはもう実用化が進んでいるけれどもということで、やはりこの点でもちよつと時間がかかるであろうということが分かったと思えます。

そういう意味で、数値目標を港湾全体でどう具体化するかというのが第一歩だと思うんですね。さつきから言っているのは、二〇三〇年の一つの節目にはかなり間に合わないんじゃないのかなと正直思うわけですね。そういう意味で、港湾全体における脱炭素化の数値目標、どのように示していくのか、大臣に伺います。

○斉藤国務大臣 大きく二つございます。

一つは、水素、燃料アンモニア等を安定的に供給するための環境整備を進めることで港湾・臨海

部に立地する製造業等の脱炭素化に貢献すること、それから二つ目としては、港湾施設の脱炭素化を通じて荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成すること、この二つでございます。

具体的には、水素等の供給に関しては、港湾における水素、燃料アンモニアの取扱貨物量を二〇三〇年に水素換算で百万トンとする目標を定めております。

それから、港湾施設の脱炭素化に関しましては、コンテナを取り扱う低炭素化荷役機械の導入割合を二〇三〇年度に七五%とする目標を定めております。

○高橋(千)委員 脱炭素化に対する数値目標、つまり政府の四六%減に直接リンクしている目標とは言えないですか。

○斉藤国務大臣 そのことは直接リンクをしておりますけれども、最終的にはそこにリンクさせる必要があるかと思えますけれども、現時点で、二〇三〇年時点の目標を明確にしているところでございます。

○高橋(千)委員 そこをどう示していくかというのが課題だと思うんですね。

例えば、大臣おっしゃった、水素の百万トンというのは二〇三〇年。それは、トータルで三百万トンです。二百万トンは化石燃料からできたグレー水素がそのまま維持されて、プラス百です。それから、そういうレベルだということ、まず認識をしなければならぬと思うんですね。

それで、次に行きますけれども、CNP形成計画策定マニュアルには、対象港湾及び周辺地域におけるCO<sub>2</sub>排出量を推計するとされております。各港湾におけるCNPにおいては、排出量を示した上で、どのくらい減らしているかを示す必要がありまして。

そこで資料の①ですが、仙台塩釜港カーボンニュートラルポータル協議会の資料であります。もちろん、政府のマニュアルに沿っていますから考え方は一緒であります。関係する事業者からのアンケートやヒアリングで、エネルギーの使用量

を足し上げて、それにCO<sub>2</sub>の排出係数を乗じることと算出すると。非エネルギーの温室効果ガスなどもあるとすれば、それもヒアリングで足し上げていくということなんです。

二枚目を見ていただいて、その足し上げていく範囲なんですけれども、ターミナル内の出入りする船舶、これは青い矢印、船舶の移動があります。船舶あるいは車両などの移動が分かれます。

それから、ターミナル外けれども、工場及び付帯する港湾施設、倉庫、物流施設ということで、その範囲を色分けして地図に落している。こう見ると、かなりの広さなんです。

零細な事業者など、エネルギー使用量の情報が得られない企業などからだけ協力を得るかが鍵になると思えますが、どのようにやっていくのでしょうか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

港湾における脱炭素化の推進に当たっての数値目標として、港湾及びその周辺地域におけるCO<sub>2</sub>排出量が重要な指標の一つであると考えております。

昨年公表いたしましたCNPの形成計画策定マニュアルにおきましては、このCO<sub>2</sub>の排出量の算定方法についてお示ししているところでございます。これを把握するためには、委員御指摘のとおり、民間事業者の協力が不可欠であるというふうな考えております。

国土交通省としては、民間事業者の協力が得られるように、港湾管理者が設置する協議会に参画いたしました。民間事業者に対して情報提供を行ったりしてカーボンニュートラルの取組の支援を行って、民間事業者の協力が得やすい環境の整備、これを行っております。

また、マニュアルでは、ヒアリング調査などからエネルギー使用量が得られなかった企業等に対する活動量、これからCO<sub>2</sub>排出量を推計する方法も紹介しております。

国土交通省としましては、港湾管理者がCO<sub>2</sub>

排出量を推計いたしましたして、脱炭素化推進計画をスムーズに策定できるように、引き続き支援してまいりたいというふうに考えております。

○高橋(千)委員 先ほど来、協議会に参加する企業に対してのインセンティブなどの議論もありました。私、それも必要なことだと思うんですね。今、活動量云々というお話がありましたけれども、いずれにしても負担なんだと思うんですね。そういう、今まで出していなかったデータを出さなければならぬということ。だけれども、それができなければ、本当中途半端なデータになって、計画になってしまうということ、やはりその協力が得られるような努力というのが本当に必要だと思えますので、インセンティブも含めて、しっかりと対応していただきたい、このように思います。

そうしたことが背景にあるのかなということもあるんですが、第五十条の二に、港湾脱炭素推進計画の作成について、港湾管理者ができる規定にとどまっているのはなぜなのでしょう。やはり、目標とプロセスを明確にしなければ、カーボンニュートラルは現実性がないと思うんですね。せめて努力義務ということにすべきではなかったかと思いますが、いかがでしょうか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。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、関係する多岐にわたる民間事業者それぞれの事情を踏まえて対応することが重要だと考えております。また、港湾法の基本原則である地方自治を尊重する観点を踏まえまして、港湾管理者が脱炭素化推進計画を作成することができるという規定にしております。

国土交通省としましては、各港湾において脱炭素化推進計画の作成に取り組んでいただけるように、港湾管理者と連携しながら、しっかりと取組を進めてまいりたいと思えます。

○高橋(千)委員 やはり、その目標が明確にならないことと併せて、本当にそこをやっていくのか

という政府の思いが伝わらないです。だから、競争力には勝つんだとなっているけれども、そもそもカーボンニュートラルという、その姿勢自体が諸外国から見ても遅れているわけですから、そこからいったら、遅れたところから出発するんだしたら、本気でやるんだというところがな、いじゃないと思うんですが、もう一声、大臣、どうですかね。

○斉藤國務大臣 先ほどの御質問は、できるという表現が弱いということですが、あくまでも地方自治を尊重する観点、あくまでも、港湾の主体者は港湾管理者、地方自治体であるということから、しかしながら、だからといって、我々国として、このカーボンニュートラルポートに關しての姿勢が弱いということではございません。断固たる決意で進めていきたいと思っております。

○高橋(千)委員 失礼しました。

都合のいいときだけ言わないように、地方自治を言わないようにしていただきたいと思うんですね。しっかりとお願いしたい。

そこで、カーボンニュートラルポートとは直接関係のない改正も幾つか入っております。港湾緑地についてなんですが、Park PFIの手法を取り入れるということで、資料の③、昨年の財政審の建議で、「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」ということが書かれました。

今年六月三日のPPP/PFI推進アクションプランで、「河川、港湾等、他のインフラ分野において」と例示をされました。

そのイメージが、これは都市公園法のPark PFIのイメージ図が、次の④の資料ですけども、特例措置として、管理許可の期限を最長十年から二十年まで延長して、建蔽率は二%から一%まで引き上げて、絵にあるように、カフェなどの収益を使って公園を整備してもらって、そういう仕組みだったわけですが、今回はParkを参考にというけれども、貸付期間が最大三十年に

なっている、それはなぜかということ、建蔽率が、じゃ、どうなるのか、お答えください。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。都市公園法に基づく公募設置管理制度、いわゆるPark PFI制度における事業期間は最大二十年とされており、今回、制度を創設いたします緑地等の行政財産の貸付けにおける貸付期間につきましては、基本的に、国有財産の場合には最大三十年、地方自治法の行政財産の場合は特期間の制限はないということでございます。

これは、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ているものでございます。

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有物件に係る制限が規定されておりまして、Park PFI制度において、その特例措置が設けられておりますけれども、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ところでございます。

○高橋(千)委員 国有財産と強調しましたが、に準じてでありますので、都道府県などが管理するところも三十年なんですよ。つまり、それだけ、ペイするためには三十年もかかるという、大型のものを検討しているということが念頭にあると思うんですね。

港湾法において緑地とは、港湾の環境の整備のための施設と定義をされています。労働者や一般市民の憩い、スポーツの場であるとともに、防災拠点としても重要な役割を本来持っているんですね。民間資金によって老朽化とか陳腐化した緑地のリニューアルを図ると一般的には説明されていますが、

ただ、例えば、大阪市港区の築港地区で埋立てを含む緑地整備と民間施設の開発を組み合わせたPFIを検討しております。緑地五・一ヘクタール。採算性が見込めないで今埋立てを中止していると昨年報道されていますが、今年三月に導入

可能性検討調査業務委託報告書が出されていて、ホテル、マンションなどが視野に入っているということや、背後地の再開発とセットで採算性を図る、近景からのアクセスマも考えているので、夢洲のIRを見通したホテル建設などが可能性として提案をされている。

ということは、そもそも自治体が港湾計画に盛っているわけですから、だったら、今後の計画の中で、緑地が位置づけられれば、必ずしも老朽化しているとかではなくても、埋立計画と一体でやるということもあり得るということですよ。いかがですか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

本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ます。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いうふうに考えております。

本制度におきまして、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、当該港湾の環境への向上への寄与であったり、利用等に支障がないかなど、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まして、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はおりません。

○高橋(千)委員 否定しなかったと思えます。だって、大阪市がそういう計画を持っているんですから整合性が取れていると判断するに決まっているじゃないですか。そこをきちっと言わなければ駄目なんです。緑地の本来の役割とは全く違うということを指摘しておきたいと思えます。

最後のやつ、時間がなくて行けませんでしたが、サイバーポートの問題も一言言いたかったんですが、ありがとうございました。

○木原委員長 次に、福島伸亨君。

○福島委員 有志の会の福島伸亨でございます。



たった十分の質疑時間ですので、簡潔な答弁をお願いいたします。

今回の法改正の柱の一つが、今まで議論にありましたが、本改正法案に定める港湾自体の脱炭素化に加えて、運輸部門全体での脱炭素化が大事だと思っております。

第六次エネルギー基本計画では、エネルギー消費原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進しようという書かれておりまして、そこで大事なことは、鉄道の話ばかりで恐縮なんですけれども、鉄道貨物の役割というのは非常に大事だと思っております。

鉄道貨物は、トラックと比べてCO<sub>2</sub>の排出原単位が約三分の一であるとされております。しかし、四月二十日の国土交通委員会で私質問しましたように、地元の常陸那珂港というのがあって、そばにひたちなか海浜鉄道が走っているんですけど、港と鉄道の、今、既存の線路の間に線路がないから、どうしてもトラックで運んでしまうということになっておりまして、港から直接鉄道にコンテナを積むというような、諸外国で行われるような、そうした海上コンテナと陸の輸送の一体化が必要であるのではないかなというふうに思っております。

今年の七月に今後の鉄道物流のあり方に関する検討会というものの中間取りまとめがまとめられて、国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応という項目が挙げられていて、その中でも、貨物駅と港湾との間のドレージ輸送が必要、つまり、鉄道駅と港の間に、トラックで運ばなきゃならないので、それが鉄道貨物の促進の障害になっているというように指摘もされております。

今は貨物列車が改良されて、四十フィートの国際的な貨物コンテナをそのまま載せられるような貨車も開発されているようでありまして、そうした港湾が運輸部門の脱炭素化に大きな役割を果たすよう、船舶輸送と鉄道貨物との連携をもっともっと進めるべきだと思っておりますけれども、大臣の

御見解をお伺いしたいと思います。

○斉藤国務大臣 モーダルシフトという面で、船舶輸送と鉄道輸送、しっかりとこれをつなげていく、連携していくということが非常に重要だと思います。

国際基幹航路の維持拡大を図る上では、広く貨物を国内各地から京浜港や阪神港に集めることが重要であると考えており、脱炭素やトラックドライバー不足対策の観点からも鉄道の活用促進が大変有効であると考えております。

そのため、先ほど福島委員おっしゃいました四十フィートの大きなコンテナも鉄道輸送できるように、背丈の高い海上コンテナを鉄道輸送できるように、開発中の新型低床貨車を活用した実証事業の支援などの取組を検討しております。

今後も、これらの施策に着手に取り組みとともに、地方の港湾においても、必要に応じて検討を実施し、港湾と鉄道輸送の連携についてしっかりと推進していきたいと思っております。

○福島委員 ありがとうございます。前向きな答弁ありがとうございます。

もうこれまで、改正法の第三条の二第三項の基本方針の中にも、例えば国際海上コンテナと鉄道輸送の一貫輸送の促進とか、そういうことを書いてはいんじゃないかと思うんですけども、大臣、いかがでしょうか。

○斉藤国務大臣 今回、先ほど、検討、連携についてしっかりと推進していくことを申し上げました。どういう形で具体的にこれを進めていくか、また、検討させていただきたいと思っております。

○福島委員 慎重な答弁ですけれども、是非基本方針には書いていただければと思います。

改正法案第五十五条の二の二第一項で、災害復旧工事等を円滑に行うため、国や港湾管理者が委託した者に港湾工事のための調査又は測量を行うための土地への立入り権限を与えております。こ

れは、どういう目的で改正したのででしょうか。

○堀田政府参考人 お答えいたします。近年、激甚化、頻発化している風水害や切迫する大規模地震によって港湾が被災した場合、港湾機能の早期復旧に向けて、迅速かつ効果的に被災状況を把握する必要がございます。

国や港湾管理者の職員数が減少傾向にあることから、更なる民間活用推進が必要でありまして、連携して災害対応を担う民間事業者が活動しやすい環境を整備することが重要だというふうに考えております。

このため、港湾工事のための調査又は測量を行うため、やむを得ない場合があるときに、国土交通大臣又は港湾管理者が委任した者を他人の土地に立ち入らせることができるように改正を行うものでございます。

○福島委員 もうちょっと背景を説明してほしいんですけども。

法案の説明資料には、これまで所有者の同意が得られずに調査できなかったような事例が発生しているように書かれております。

要は、民間の人が行ったら、おまえ、調査させないよと言われちゃうから、それができるようにやるということだと思っておりますけれども、いいですよね、それ。うなずいていただければ、という側面もあるんですけどね。いいです。

条文の規定は、国土交通大臣又は港湾管理者は、職員又はその委任した者を他人の土地に立ち入らせることができるということでありまして、ほかの海岸法とか道路法の規定と若干違います。資料に道路法とか河川法、海岸法の規定がございますけれども、これは道路管理者が立ち入ることができるというところになり、更にその立ち入りを妨げてはならないという条文があって、それに懲役や罰金というのがついてるんですね。

法案説明資料の二、所有者の同意が得られず調査ができなかった事例が発生ということですので、今回の法改正によって、立ち入りしないのでございと言われた場合に、土地の所有者はその

立ち入りを拒むことはできるのでしょうか。

○堀田政府参考人 お答え申し上げます。

今回、この法改正、港湾法五十五条の二の二について、土地の立ち入りを拒み、又は妨害した場合における土地所有者等に対する受忍義務及びそれに対する罰則はございません。

港湾においては、防波堤や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しているため、港湾法はこれらの複合体を管理する点において、河川や道路とは違うという状況にございます。

したがって、このような港湾の特性を踏まえまして、港湾法は、土地の立ち入りの規定につきまして、その適用対象を抑制的なものとするところから、土地の立ち入りに係る受忍義務であったり、あるいは罰則を伴う私権の制限についても同様の考え方により規定をしなかったものと考えております。

○福島委員 本当にそれでいいんでしょうか、大臣。

ちよつと私はお聞きしたいんですけども、結局、立ち入り権限を民間の人に与えたとしても、土地の所有者が拒んじやえばできないんですよ。災害や緊急時のときにそれが必要だというのは、例えば災害対策基本法にも、この資料の裏のページですけれども、そういう規定があるんですけど、立ち入りを拒むことができる。それを拒めば、やはり罰則があります。

私と大臣と一緒に、ジェー・シー・オーの事故の後で作った原子力災害対策措置法でもこの条文を引いているというのは、緊急時対応のときに、どうしても私権の制限が必要になるところがあるんですよ。そのための項目であって、罰則もないような立ち入りの権限というのは、いざというときに効果を持たないわけですね。現に、役所の法案説明の資料にも、所有者の同意が得られず調査できなかった事例が書かれていて、それを法改正の理由の一つにしているにもかかわらず、所有者の同意を得ないことに對して何も対応できない法律とい

うのは、私は欠陥法だと思います。

今年の通常国会から、私、国土交通委員会に所属させていただいておりますけれども、建築物省エネ法にしても盛土規制法にしても、国交省の法案というのは、そうした罰則の作り方とか規制の仕方が非常に甘いんだと思うんですね。

だから、この間の知床の事故のように、何か起こったら改めて改正をするということをやって、何でもこれはそうしなかつたのと言ったら、これは内々の話で、言った人のあれにすることはできないですけれども、昭和二十五年に法律を作ったときの条文のまだだからと言っているんですよ。つまり、何も起きないから改正しない、そうした怠慢な意味法改正なんじゃないかなとも私は思えてしまうんです。

そこで、斉藤大臣、これ、災害対応のためというんだつたら、ほかの道路法とか河川法とか、あるいは災害対策基本法とか下水道法とか、みんな、立入りに関しては義務がかけられ、罰則がかけられる形にしているんですよ。そういうふうな改正すべきであったと思うんですけども、大臣、いかがですか。

○斉藤国務大臣 今回の港湾法の改正では、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を受けた者を追加することとしております。

今回の改正により、被災状況を把握する際に民間活用を更に推進することが可能となり、国や港湾管理者の職員が減少している中であっても、被災状況を迅速かつ効率的に把握することができるようになるという効果があると考えております。

○福島委員 そういふ紙を役所に持たされて読んじやいけないと思ひます、私は。

緊急時なんだから、緊急時にやるんだから、そういう法的な強制力を持ったことをやって、それは抑制的には運用した方がいいかもしれないけれども、条文としてちゃんとその権限を用意すべきであると思ひます。今回の法改正はある意味で欠陥がある法案だと言わざるを得ないということ

申し上げさせていただきまして、質問とさせていただきます。

○木原委員長 次に、たがや亮君。

○たがや委員 れいわ新選組の番犬、たがや亮です。

港湾法の一部を改正する法律案について質問をいたします。

今回の港湾法改正の第一の目的として、脱炭素化の推進が挙げられております。私たちがれいわ新選組も、脱原発、グリーンニューディールを公約として掲げており、二〇五〇年までのできるだけ早い段階で脱炭素実現を目指しております。

問題は、脱炭素化の中身です。日本は、二〇一七年、世界に先駆けて水素基本戦略を策定いたしました。それによって水素エネルギーを推進することはいいのですが、水素の精製方法が問題です。

水素には、資料一にあるように、五種類から形成されており、精製方法も、資料二のように環境負荷度合いが違います。日本が輸入推進しようとしているのはグレー、ブルー水素。アメリカ、イギリスなどではグリーン水素推進です。

エネルギーを輸入するというだけでも安全保障上重大な問題だと思ひますが、なおかつ、グレー、ブルー水素では、脱炭素化に寄与しません。にもかかわらず、我が国日本の水素サプライチェーンの整備はグレー、ブルー水素のためのものでなつてしまつております。今回の港湾法改正はまさにそうです。

の拡大と低価格化、そして技術革新の成果たいうことです。これがIEA、国際エネルギー機関を始め多くの研究機関の共通見解です。

水素、アンモニアの利用を促進するなら、グリーン水素を供給する戦略として、再生可能エネルギーの供給拡大が急務と言えます。

資料三を御覧ください。何が安いエネルギーか、一目瞭然だと思ひます。世界では、近年の化石燃料の高騰により、自給できる再生可能エネルギーへの転換がますます加速しております。

日本は、現在、発電の七四％を化石燃料に依存しておりますが、これは安全保障上大きな問題であり、同時に、エネルギー政策において世界から後れを取ると思ひます。

○斉藤国務大臣 水素につきましては、エネルギー基本計画において、カーボンニュートラルに必要な不可欠なエネルギーと位置づけられております。

また、今後、海外からの大量の水素等の輸入が想定されており、港湾においては、サプライチェーンの拠点として、受入れ環境の整備を進めていく必要があると考えております。

○たがや委員 大臣、ありがとうございます。そういう答弁にならざるを得ないのは分かっておりますけれども、一番大事なのは、半導体ももちろんですけれども、日本のエネルギー政策も世界と比べて一周、二周遅れにならないかということかが心配なので、しっかりとやらなきゃならないことです。

港湾整備ではなく、脱炭素化に資する、太陽光を始めとする再生可能エネルギーの普及と港湾整備が必要となりますが、それを要求して、私の質問を終わります。

○木原委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○木原委員長 これより討論に入ります。

○高橋千鶴子委員 私は、日本共産党を代表して、港湾法の一部を改正する法律案について、反対の討論を行います。

深刻化する気候危機の下、発電所、鉄鋼、化学工場などの多くが立地し、CO<sub>2</sub>排出量の約六割を占める港湾地域の脱炭素化を推進することが重要なことは言うまでもありません。

しかし、本法案では、港湾の脱炭素化の目標となる数値すら設定されず、港湾管理者に対して、港湾脱炭素化推進計画の作成はできる規定にとどまっております。これでは、政府自ら立てた二〇五〇年カーボンゼロという目標を達成しようという姿勢すら見えません。

港湾脱炭素化推進計画の土台となるべきCNP形成計画策定マニュアルにおいても、優先されているのは水素、燃料アンモニア等の大量、安定、安価な輸入や貯蔵などを可能とする受入れ環境等の整備です。

例えば、先行例の一つである小名浜港は、周辺に石炭火力発電が多く、さらに、石炭ガス化複合発電、IGCCと呼ばれる新発電所の建設も進んでいます。水素、アンモニア等の混焼に順次切り替えていく方針とはいえ、新増設も含め、石炭火力発電の延命策にほかなりません。

第二の理由は、港湾緑地等に貸付制度を導入することにより、民間開発事業者が港湾緑地を自由に使用することが可能となり、住民等の共有財産である港湾緑地の本来の機能が損なわれることが懸念されるからです。

一たび事業者に貸し付けてしまえば、最長で三十年間もの期間、民間事業者の収益獲得の手段として利用されるおそれがあります。

Parke PFI制度と違い、設置許可でなく貸付けであること、建物の建蔽率の制限がないこと、敷地全体の貸付けが可能なことなど、民間事業者にとつて開発参入が容易になっています。既に大阪や横浜等で進む港湾の乱開発を促進することになりかねません。

以上を述べて、反対討論といたします。

○木原委員長 次に、たがや亮君。

○たがや委員 れいわ新選組を代表し、港湾法の一部を改正する法律案について、反対の討論をさせていただきます。

今回の港湾法改正の第一の目的として、脱炭素化の推進が挙げられております。しかし、問題は脱炭素化の中身です。

日本は、二〇一七年、世界に先駆けて水素基本計画を策定いたしました。それによつて水素エネルギーを推進すること、それ自体については反対はしません。その水素が何から生成されているのか非常に重要であり、日本が推進しようとしているのは、海外から輸入する化石燃料から生成されるグレー、ブルー水素です。そして、アメリカ、イギリス等が推進しているのはグリーン水素です。

エネルギーを輸入するということだけでも安全保障上重要な問題だと思いますが、なおかつグレー、ブルー水素では脱炭素化に寄与しません。にもかかわらず、我が国日本の水素サプライチェーンの整備は、グレー、ブルー水素のためのものになつてしまつていくということです。

今回の港湾法改正はまさにそうです。水素、アンモニアを何から作るかということが脱炭素化に

非常に重要であり、脱炭素化のためには、自然エネルギー由来のいわゆるグリーン水素でなければなりません。日本政府は、化石燃料由来のグレー、ブルー水素をいまだに優先しているかのようですが、世界の潮流に逆行しないようお願いを申し上げます。

今後、グリーン水素のコストは技術革新などにより大幅に低下すると予想されている、これがIEA、国際エネルギー機関を始め、多くの研究機関の共通見解です。水素、アンモニアの利用を促進するならば、グリーン水素を供給する戦略として、再生可能エネルギーの供給拡大が急務と考えます。

世界では、近年の化石燃料の高騰により、自給できる再生可能エネルギーへの転換がますます加速しています。日本は、現状、発電の七四％を化石燃料に依存しておりますが、これは安全保障上大きな問題であり、同時に、エネルギー政策において世界から後れを取ります。

グレー水素やブルー水素の利用につながりかねない脱炭素化に逆行する港湾整備は、無駄なインフラ投資になりかねない、かつ、グレー、ブルー水素のサプライチェーンの整備になりかねない、今回の港湾法の改正には反対をせざるを得ないと申し上げます。反対討論といたします。

○木原委員長 これにて討論は終局いたしました。

○木原委員長 これより採決に入ります。内閣提出、港湾法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○木原委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○木原委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、津島淳君外四名から、自由民主党、立憲民主党・無所属、日本維新の会、公明党及び国民

民主党・無所属クラブの五党派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されており、提出者より趣旨の説明を求めます。谷田川元君。

○谷田川委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしました。その趣旨を御説明申し上げます。

趣旨の説明は、案文を朗読して代えさせていただきます。附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たつては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 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。

二 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、同計画に伴つて整備する港湾設備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。

三 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。

四 感染症等のリスク発生時における港湾施設

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。

五 港湾の緑地等の再整備等における民間事業者の活用にあつては、都市部から離れた港湾にあつても、魅力ある賑わい空間が創出できるよう、アクセシブルな在り方について検討すること。

六 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つては、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たすことがないよう、港湾管理者に配慮を求めること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○木原委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木原委員長 起立多数。よつて、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣 齊藤鉄夫君。

○齊藤国務大臣 港湾法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心に御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議における委員各位の御意見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長を始め、理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

誠にありがとうございました。

○木原委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木原委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○木原委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。  
午後零時十七分散会