

港湾法等の一部を改正する法律 (令和7年法律第25号) について

国土交通省 港湾局 技術企画課 主査 なかがわ こうしろう 中川 航志郎, 主査 おおた ひでゆき 太田 英徹



はじめに

「港湾法等の一部を改正する法律」(令和7年法律第25号)は、「緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等」,「気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全(協働防護)」,「公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等」及び「洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応」の4つの政策を柱として,港湾法(昭和25年法律第218号。以下,「法」という)等を改正するものである。令和7年4月16日に第217回国会において成立し,同月23日に公布された。



今回の法改正の背景

(1) 令和6年能登半島地震で明らかになった課題

令和6年1月に発生した能登半島地震では,緊急物資の輸送などの被災地支援を行うため,港湾を拠点とした海上ルートの活用の重要性が改めて認識された。一方で,発災直後においては,陸路の寸断のため,被災した港湾施設(写真-1)における応急復旧のための資材調達が滞り,緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能に支障が生じた。こうした課題に対応するため,災害時における港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか,かつ確実に確保するための体制構築が不可



写真-1 被災した港湾施設の例
(輪島港における岸壁背後の沈下)

欠である。

(2) 気候変動に伴う海水面上昇

我が国の産業活動・国民生活を支える重要な物流拠点である港湾では,近年,気候変動に伴う海水面上昇等を背景に,高潮・高波による貨物の流出といった被災が頻発化している。場所によっては,2040年には計画上の護岸高を現在より1m程度引き上げる必要が生じると予測されるなど,将来的に港湾機能に大きな影響が生じることが懸念されている。港湾には,官民の多様な主体が立地しており,この状況に対応するためには,関係者の連携と協働によって「切れ目のない防護ライン」を形成する協働防護の取組が有効である(図-1)。

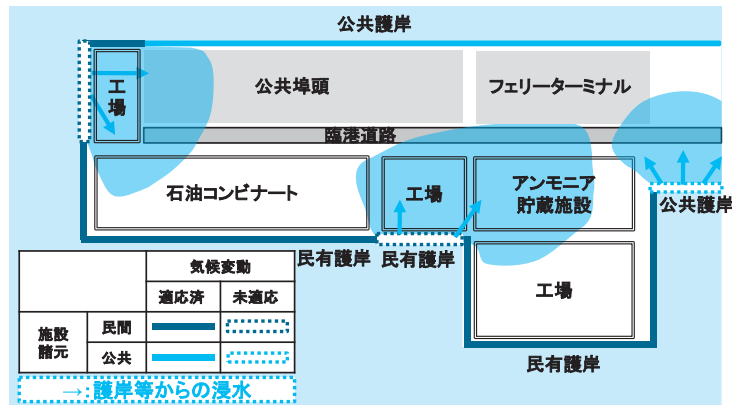


図-1 水際線が一連で防護されない場合の浸水被害（イメージ）

(3) 港湾管理者の技術職員不足

港湾インフラの老朽化が進展する中で、港湾管理者の技術職員不足が深刻化しており（図-2）、港湾インフラの従前の機能確保に係る工事の実施が困難な状況に陥っている。この状況を放置すれば、安全かつ円滑な海上輸送に支障が生じ、地域の生活・産業に大きな影響を及ぼすことが想定されるため、港湾管理者をサポートする仕組みが必要である。

(4) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題

洋上風力発電は、本年2月に閣議決定された第7次エネルギー基本計画において「我が国の再生可能エネルギーの主力電源化に向けた『切り札』」とされ、「2030年までに10GW、2040年までに

浮体式も含む30GW～45GWの案件を形成することを旨とする目標を設定している（図-3）。

これまで、我が国では再エネ海域利用法に基づく公募を10海域において実施し、2024年末時点で累計約5.1GWの案件形成を実現しているが、第7次エネルギー基本計画で設定されている目標達成のためには、今後、我が国のEEZも視野にさらなる案件形成を加速していく必要がある。

一方、案件形成目標の達成に向けて洋上風力発電の導入が進む中、洋上風力発電の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用スケジュールがさらに過密になることが予見されている。それにより、落雷等の自然災害による風車修繕等の突発的な対応が必要な場合には柔軟な基地港湾の利用が困難となることが想定される。このため、基地港

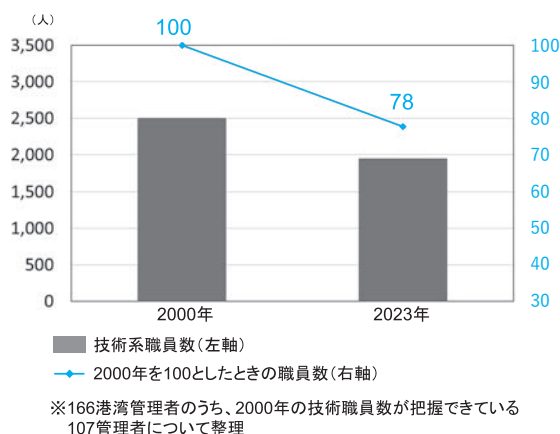


図-2 港湾管理者の技術職員数の推移

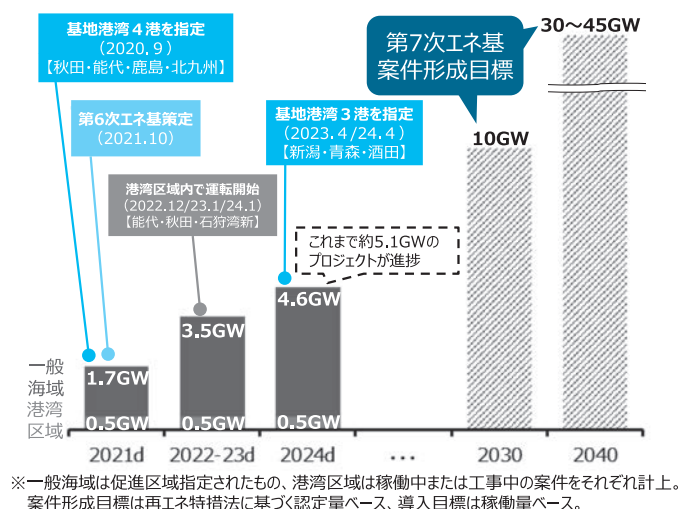


図-3 「第7次エネルギー基本計画」（2025.2）の目標達成に向けた案件形成状況

湾のさらなる有効利用を図る取組や、基地港湾の広域的な利用調整を行う仕組みが必要である。



法改正の内容

(1) 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保

災害時の円滑な被災地支援のため、耐震強化岸壁や内陸へ緊急物資を輸送するための臨港道路等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点からなる海上支援ネットワークの形成を図る必要がある。その観点から今回の法改正においては、次の措置を講じる。

① 応急公用負担措置の拡充（法第55条の3・第55条の4）

災害時やむを得ない場合、港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）を創設する。

2(1)で述べたとおり、復旧のための資材等の迅速な確保が課題であることから、港湾施設の応急復旧を緊急に行う必要があり、他に手段がない場合においては、港湾管理者が、その現場にある土石等の資材等を用いて、施設の応急復旧（写真－2）をできるようにするための改正である。なお、これらによって生じた損失については、補償措置を講じることとしている。



写真－2 施設の応急復旧の例

② 災害応急対策港湾施設使用協定（法第55条の4の2～第55条の4の4）

緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する民有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用することができる協定制度を創設する。

港湾が、緊急物資輸送やインフラ復旧といった災害対策の拠点としての役割を果たす上で、災害の規模等によっては、港湾管理者が管理する荷さばき地や上屋のみでは復旧に要する資機材・物資等の仮置き場が不足するなど、その役割を十分に果たせない場合が想定される。一方、臨港地区内には、民間所有の上屋などの港湾施設が存在しており、港湾の災害対策拠点としての機能確保を図る上で、災害時において港湾管理者がこれらの民間施設を活用（写真－3）できるような体制を構築するものである。



写真－3 民間施設の活用例（支援物資の仮置き）

③ 特定技術基準対象施設の対象拡大（法第56条の2の21）

倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼすおそれのある民間の港湾施設（荷さばき施設等）に対する港湾管理者による勧告制度を拡充する。

老朽化したクレーン等が倒壊し、臨港道路等を塞いでしまった場合、緊急物資等の輸送に支障が生じるおそれがある（図－4）。倒壊等のおそれがある民間の港湾施設への措置としては、法第56条の2の21において、特定技術基準対象施設を管理する者に対する勧告制度が設けられている。しかし、これまでの制度は、民有岸壁が地震によって崩落して、水域施設である航路を塞ぐ場合を念頭に置いており、維持すべき機能が「船舶の交通」に限定されていた。このため、確保すべき機能に「臨港交通施設の機能」を追加するものである。

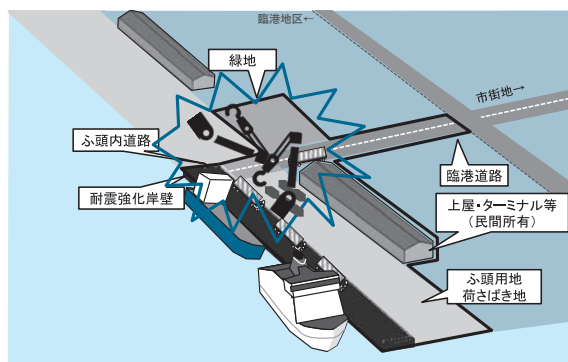


図-4 想定される事態のイメージ

④ 国から港湾管理者に対する情報提供（法第55条の3の3）

災害時において、国から港湾管理者に対し支援船舶の入港需要等の必要な情報を提供するものとする。

能登半島地震の対応においては、能登半島地域外の港湾でも、船舶の燃料補給や支援物資の積み込みなどのため、支援船舶が多数寄港したが（図-5）、このような支援側の港湾管理者が寄港情報を直前まで入手できなかったことなどから、別の寄港予約を優先せざるを得ず、支援船舶が遠方の港湾まで往復する事例が発生した。このように、支援側の港湾の港湾管理者が、支援を行う船舶の寄港情報等について正確に把握することは困難であ

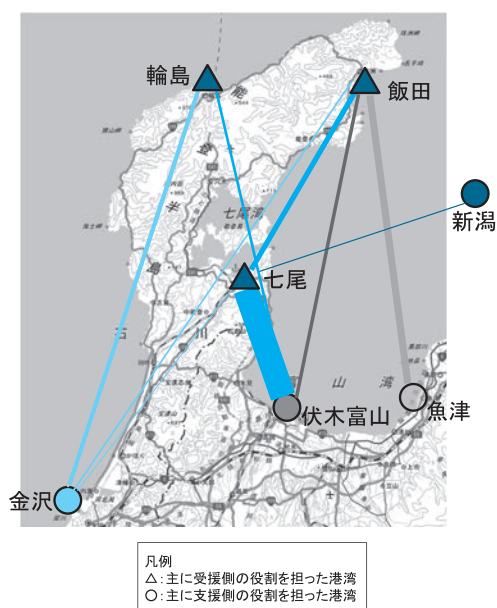


図-5 港湾間の支援船舶の動き
（線の太さは往来隻数を表す）

ることから、国がこれらの港湾管理者に対し船舶の寄港情報を提供することを法律上明記するものである。

(2) 気候変動に伴う海面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）（法第9章第5節）

気候変動に伴う海面上昇から港湾の保全を図るための護岸の嵩上げ等といった官民協働の取組を促進するべく、協働防護計画・協議会制度、計画に基づく取組を促進するための協定制度を創設する。

2(2)で述べた「切れ目のない防護ライン」を形成するためには、海水の浸入を防ぐという性格上、一団の土地を防護エリアとして設定し、防護エリアごとに、立地する大多数の施設所有者（港湾管理者、民間企業等）が参画する形で対策を実施する必要がある。しかし、護岸や荷さばき地等の港湾施設は、港湾管理者が管理するものもあれば、民間企業が管理するものもあり、多くの関係者の利害が複雑に絡み合うため、護岸の嵩上げ等に関する合意形成には多大な労力と時間を要する。このため、港湾管理者、民間企業、港湾所在地方公共団体等の関係者が合意形成を図りつつ、連携・協働して対策を実施する（図-6）ための

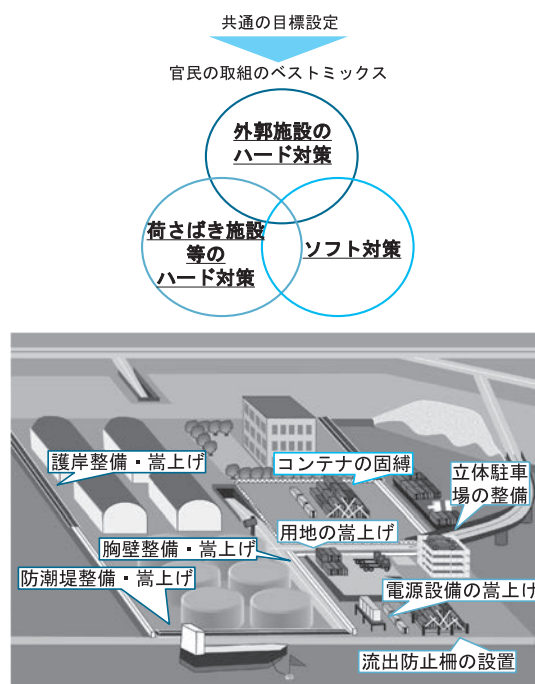


図-6 協働防護の取組（イメージ）

環境整備を図るものである。

また、民間企業の取組を後押しすべく、港湾管理者が民間企業にリスクを示すための、浸水想定計算などを含む協働防護計画作成に対する補助、協働防護協定の締結等一定の条件を満たした民有護岸の整備に対する固定資産税特例の支援措置を設けている。

(3) 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

① 工事代行等（法第52条・第52条の2）

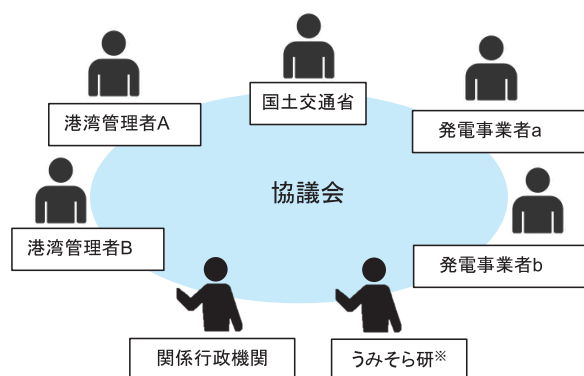
本来の港湾管理者が行うべき港湾工事が実施体制などの理由により実施困難である場合には、港湾管理者の要請に基づき、高度な技術等を要する港湾工事について国が代行することができるとする制度を創設する。併せて、港湾管理者と協議の上、工事に必要な権限を国が代行する措置を創設する。

(4) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

① 利用調整協議会の創設（法第55条の2の2）

基地港湾の混雑が予見される中、突発的な基地港湾の利用ニーズ等に対応できるよう、基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための利用調整協議会を創設する。

本協議会は、発電事業者自らが借り受けた基地港湾が利用できない場合等に、他の発電事業者が借り受けている基地港湾を一時的に利用する「発電事業者間の助け合い」を制度化するものである。具体的には、基地港湾の貸付けを受けている発電事業者から、他の基地港湾の一時的な利用に係る申し出があった際に、全ての基地港湾の港湾管理者、一時的な利用の申し出をした発電事業者、協議対象となる基地港湾の貸付けを受けている全発電事業者、技術的観点から国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所（港湾空港技術研究所）、基地港湾の利用に関わる関係行政機関等を構成員として、国土交通大臣が協議会を組織することとしている（図－7）。協議結果について



※ うみそ研：国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所

図－7 協議会のイメージ

は、尊重義務を課すのみならず、基地港湾の賃貸借契約書に協議結果の履行に関する契約条項を定める旨の規定を設けている（法第55条の2第5項）。

② 公募占用計画の記載事項追加（法第37条の3～第37条の8）

利用調整協議会における協議に資するよう、港湾区域における洋上風力発電の公募占用計画において、「洋上風車の設置・維持管理に関し一体的に利用する港湾」を追加し、洋上風車の設置・維持管理に利用する港湾・埠頭を明らかにさせることとする。

※(3),(4)に関し、「北海道開発のためにする港湾工事に關する法律」及び「沖縄振興特別措置法」にも適用するための所要の改正を併せて行う。

4 おわりに

今後、災害時における海上支援ネットワークの構築、気候変動による海面上昇等からの港湾の保全、港湾インフラの適切な機能確保及び洋上風力発電の導入促進に向けて、制度の円滑な運用に努めてまいりたい。

なお、本法律に係る条文、新旧対照表等は、国土交通省ホームページを参照されたい。

URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000287.html

