

2022年11月10日

参議院国土交通委員会 港湾法改正案質疑

○鬼木誠 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。若干とうは立っておりますが、七月参議院選挙初当選、新人の議員でございます。本日が初質問となります。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本題に入ります前に、一言だけ、昨日の法務大臣の発言についてでございます。死刑という極めて大きな問題と申しますか事象に対する発言、あるいは社会的な問題になっております旧統一教会に関する発言、極めて問題があるのではないかと申しております。陳謝をなさったということではございませんけれども、政府として、あるいは大臣として昨日の発言をどのようにお捉えになっているのか、通告をしていなくて大変恐縮でございますが、是非お答えいただければというふうに思います。

○斉藤鉄夫国土交通大臣 私も、報道に接しているだけで、全体を聞いているわけではございませんけれども、少なくとも報道で、報道にある限り、命の重さと法の厳正さの象徴である法務大臣として、その覚悟に欠ける発言だったと私は思います。

○鬼木誠 ありがとうございます。誠実な御回答をいただいたというふうに思います。同様の問題意識を持っておりますので、これからやっぱり発言については注意いただきたいというようなことを改めて喚起をしておきたいというふうに思います。

それでは、本題に入らせていただきます。

法案でございますけれども、本法案につきましては、世界的に進みつつある脱炭素化の取組の一環として、海運、港湾施設等の脱炭素化を進め、世界に後れを取ることのない環境をつくることに主眼があるというふうに捉えているところでございます。日本の港湾がその競争力を高める、国際的な港湾としての地位を回復するための必要な先行投資という意味を持ち、世界から選ばれる港湾となることを目指す法案であると理解をしているところでございますけれども、ただ、果たしてその実効性がどこまで確実なものなのかという点についてはまだまだ不明瞭だなというふうに感じざるを得ません。

その点を含めまして、なお不明な点、あるいは更に検討が必要と思われる点について幾つか御質問させていただきたいというふうに思います。

まずは、法案の基本方針の部分についてお尋ねをいたします。

第三条の二第三項では、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を定めるに当たって、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に配慮するものとされております。

この文末の配慮するという文言なんです。確かに、今までの法案のそのとおりの文言を使われてあるというふうには思うんですけども、ただ、政府としてカーボンニュートラルを方針として高く掲げている、さらには、そのことを強く打ち出していくGXの取組を推し進めていくというのであれば、そのような国としての強い姿勢や構えというものを強調する、より強く打ち出すというような観点から表現の工夫も必要だったのではないかというふうに思っています。

あえて配慮という表現にとどめられたその理由等があればお聞かせをいただきたいと思います。

○齊藤鉄夫国土交通大臣 鬼木委員の国土交通委員会の初質問ということで、先ほどの答弁のときにちょっと言いそびれたものですから、ここで答弁させていただくこと、大変光栄に存じます。

この港湾法第三条の二に、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、以下基本方針とすると書いてありますが、その基本方針に、いろいろ文章があって、配慮するものとするのと、このようになっております。

この基本方針は、国の港湾行政の基本的な指針として、また、港湾管理者が港湾計画等を策定する場合の指針として定められるものでございます。このため、国土交通省としては、地球温暖化の防止のため果たすべき港湾の役割を基本方針に位置付け、その役割を港湾行政に適切に反映していきたいと考えております。

また、港湾管理者が新たに作成する港湾脱炭素化推進計画について基本方針との適合を求めることとしており、国土交通省としては、港湾の脱炭素化に向けた取組をしっかりと進めていきたいと考えております。この、配慮するという言葉だから弱いということでは決してございません。

○鬼木誠 ありがとうございます。

決して弱いということではないということでございますけれども、やはりカーボンニュートラルを強い姿勢で進めていく、港湾においてもその実効性を高めていく、その姿勢がより感じられるような表現としての工夫があってもよかつたのではないかということを重ねて指摘をしておきたいというふうに思います。

続きまして、ゼロエミッション船の開発、導入についてでございます。

国交省が目標とする、温室効果ガス排出量二〇五〇年までに実質ゼロにするということを実現するためには、ゼロエミッション船の開発の加速化、さらに、既存船のエンジンのローカーボンのものにするリプレースというものが重要、必要であろうというふうに思っています。

ただ、アンモニア燃料船については、二六年に実証実験、二八年に本格導入の

見込み、水素燃料船については、二七年に実証実験、本格導入は三〇年以降の見込み。さらに、これらの次世代船舶の導入見込みの数については、二〇三〇年に十隻という形で衆議院の審議の際に大臣が答弁をなさっていらっしゃいます。果たして、このスピード感で大丈夫なのかというふうに思えてなりません。ゼロエミッション船の開発や導入が進まなければ、本改正案で進めようとしているカーボンニュートラルポートで整備をする船舶燃料補給施設や関連する構造物も飾りとなりかねない、そのような問題意識を持っております。

そこで、幾つかお尋ねをいたしたいというふうに思いますが、ゼロエミッション船の開発につきましては、この間の議論の中で、水素やアンモニアといったそれぞれの燃料の特性を踏まえた燃焼制御技術の開発など高度な技術開発が必要ということがございますけれども、乗り越えなければならない技術的困難さの克服、そのめどについて現状でどのようにお考えになっているのか、お聞かせをいただきたいというふうに思います。

○高橋一郎国土交通省海事局長 お答えを申し上げます。

国際海運からの抜本的な温室効果ガス排出削減を図る上で、委員御指摘のとおり、ゼロエミッション船の開発が重要かつ不可欠でございます。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、委員御指摘のとおり、それぞれの燃料の特性を踏まえた燃焼制御技術の開発など高度な技術開発が必要でございますため、グリーンイノベーション基金を用いまして、十年間で三百五十億円の予算を確保して支援を行っております。

具体的には、水素燃料は大変燃えやすい、燃焼の制御が困難であるとの課題がございますため、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を行っております。また、アンモニア燃料は逆に大変燃えにくいとの課題を持っておりますため、高度な燃料噴射技術を用いまして、アンモニア燃料と燃焼補助燃料を層状に、層状に混合して噴射することで燃焼性を高めるよう取り組んでいるところでございます。

水素・アンモニア燃料船の実現に向けまして、このような技術的課題を克服すべく、グリーンイノベーション基金を活用して、必要な技術開発に全力で取り組んでまいり所存でございます。

ありがとうございます。

○鬼木誠 今、分かりやすく説明をいただいたところでございますけれども、やっぱりゼロエミッション船の開発と燃料供給施設の整備、これはやっぱり車の両輪だと思うんですね。したがって、ゼロエミッション船の技術開発と導入が進んでいくことと併せて、供給施設の設備も、設置も進んでいく、そのような関係にあるというふうに思っています。

したがって、まず、やっぱり船の開発と導入に関する明確なロードマップや数

値目標というものを示していく必要があるのではないかというふうに思っています。それらロードマップや数値目標をどのように今の段階で想定をしているのか、国としてのカーボンニュートラル全体の影響も大きいと思いますし、先ほど大臣答弁にもございました港湾の脱炭素化推進計画の検討と作成にも関係をするところであるというふうに思いますので、その辺についてもう一度聞かせていただければと思います。

○高橋一郎国土交通省海事局長 お答えを申し上げます。

国土交通省では、国際海運二〇五〇年カーボンニュートラルを目指すことを昨年十月に公表いたしまして、これを世界共通の目標とすべく、国際海事機関 I MOにおける検討をリードしておるところでございます。

カーボンニュートラルの実現は、我が国にとって国際的、社会的課題の解決に向けた責任ある貢献でありますとともに、我が国海事産業が世界に先駆けた技術開発によりまして国際競争力を強化するために逃してはならない好機であると考えてございます。このカーボンニュートラルの実現には、先ほど委員の御指摘にお答え申し上げましたゼロエミッション船を普及させるための技術開発がまず必要でございます。それとともに、ゼロエミッション船を普及させるための国際ルール作りが不可欠でございます。

国際ルール作りにつきましては、現在、I MOにおいて、温室効果ガス削減目標の議論を急ぎますとともに、排出削減のための具体的方策の検討が行われてございます。経済的手法と規制的手法を車の両輪として組み合わせまして、国際海運からの温室効果ガス排出を段階的かつ意欲的に削減するよう、我が国が国際ルール作りを主導してまいります。世界に先駆けた技術開発とそれを生かす国際ルール作りに取り組むことで、二〇五〇年カーボンニュートラルの達成を図ってまいりたいと存じております。

委員御指摘のように、アンモニア燃料船は二〇二六年からの実証運航開始、二〇二八年までのできるだけ早期に商業運航実現、また、水素燃料船は二〇二七年からの実証運航開始、二〇三〇年以降の商業運航を実現を目指してございます。現在、このような取組を通じまして、二〇三〇年時点でゼロエミッション船、まず十隻の就航を目標として開発に取り組んでおるところでございますが、私どもといたしましては、各事業の開発状況あるいは諸外国における開発動向も踏まえまして、開発を行っている事業者などと緊密に連携して適切な進捗管理を行い、プロジェクトを加速して進められるように全力で努めてまいります。

○鬼木誠 ありがとうございます。

数値目標として既に示されている部分についてお答えをいただいたところでございますけれども、ございましたように、技術開発あるいは国際的なルール作り、その進捗に合わせてより詳細な数値目標等が今後必要になってくるだろう

というふうに思います。あわせて、しっかりした技術開発にも注力をいただきたいと思いますが、その数値目標やロードマップ、より明確なものの作成に向けても御努力をいただきたいというふうに思います。

次に、脱炭素化推進計画についてお伺いをしたいというふうに思います。

カーボンニュートラルポート形成計画の策定マニュアルを拝見をいたしますと、計画への記載事項として、CNPの形成計画の期間、それから目標年次、温室効果ガス排出量削減目標、水素、燃料アンモニア等の需要推計あるいは供給目標などが提示をされています。

しかし、港湾管理者ごとに策定をする計画が全体として国の目標に合致するものになるのかどうかということについては、現時点ではなかなか判断することができない。何より、まずは港湾管理者の皆さんが策定をするその目標がそれぞれの港湾の実態を踏まえた適切なものとなっていなければならないというふうに思っています。

港湾管理者の皆さんの自主性や主体性を尊重することを大前提とした上で、協議会において策定される計画が実効性あるものとなるような策定マニュアルの例えばアップデートなどを含めて、国としての積極的な助言やより具体的な支援が必要と考えておりますが、その点についていかがお考えか、お聞かせをいただければと思います。

○堀田治国土交通省港湾局長 お答え申し上げます。

国土交通省では、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に向けて、まず、二つの目標を定めております。

一つ目でございますが、港湾荷役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。また、水素等の供給に関しましては、港湾における水素、燃料アンモニア等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。

これらの目標につきましては、港湾管理者が脱炭素化推進計画を作成する際の参考となりますようにマニュアルに示すこととしております。また、管理者が目標を含む計画の検討を行う際には、地方整備局等の職員が港湾脱炭素化推進協議会の構成員に加わりまして必要な助言を行うなど、しっかりと支援をしてまいります。

○鬼木誠 ありがとうございます。

ちょっと具体的なことを重ねてお尋ねをしたいと思いますけれども、例えば策定マニュアルの中では、公共ターミナルに出入りする船舶、車両等の物流活動、あるいは周辺に立地をする事業者のエネルギーの使用量を調査をしてCO2排

出推計を算出をする、そして、これに対して目標年次におけるCO2削減目標を記載するという事になっている。これ、大変難しい作業だというふうに思うんですね。港湾管理者の皆さんにとっても大きな負担になる、技術的にもかなり困難性が高い作業ではないかというふうに思っています。

御承知のように、自治体の職員、特に技術系の職員、今どんどんどんどん減っていています。そのような中で、関係者の皆さんの広範な意見を聞きつつ、港湾管理者がKPIやKGIに基づいたロードマップあるいは計画を立てるためには、やっぱり技術的な支援というのがどうしても欠かせないというふうに思っています。

整備局の皆さんが協議会の中に入るといってございましてけれども、以降求められる、例えば港湾管理者から具体的な支援要請等あった場合についてしっかりそれにお応えいただきたいと思っておりますが、その点いかがでございましょうか。

○堀田治国土交通省港湾局長 お答え申し上げます。

具体的な要請が出てきた場合につきましては、しっかりと支援できるように検討してまいりたいと思っております。

○鬼木誠 ありがとうございます。

港湾管理者が具体的な計画策定の段階でやっぱり困ることがないように、引き続き継続をした十分な支援というものをお願いをしたいというふうに思います。

それでは、次に推進協議会についてお尋ねをしたいというふうに思います。

協議会の構成員について、衆議院における審議の中で、港湾で荷役作業等を行う港湾労働者の代表を入れるべきではないかという質疑に対しまして、労働者の代表を含むことが可能だが、最終的には港湾管理者が適切に判断するものという大臣の御答弁がございました。

脱炭素化に向けた取組については、長期にわたる事業であるということ、港湾に極めて大きな変化をもたらすということ、計画の推進に向けては、船社や荷主はもちろん、運送事業者や港湾で働く人々など、関係する多くの皆さんの理解と協力というものが絶対に欠かせないだろうというふうに思っています。

港湾労働者の方とお話をさせていただくと、港湾の在り方が大きく変わっていく、その大きな変化の中で働き方という観点から悪い影響が出るのではないかと、さらには最悪の場合は雇用がなくなってしまうのではないかと、そのような懸念や不安をお持ちだというふうにお聞きをいたしました。そのような懸念や不安というものがやっぱり払拭をされなければ、大きな事業を円滑に進めることはできないのではないかとこのように思っています。

やはり、計画策定の早い段階、できれば初期の段階から多方面の意見を包摂を

する議論が協議会の中で必要ではないかというふうに思っています。したがって、働く者の代表の協議会への参加について、やっぱり配慮の必要があるというような国の問題意識を是非表明をしていただければ、そして、でき得れば、通知の発出、あるいはマニュアルへの追加記載など必要な措置についても御検討いただければというふうに思っておりますが、その点いかがでございましょうか。

○齊藤鉄夫国土交通大臣 この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と、このように規定されております。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こととしております。

なお、協議会の構成員については、要望等があれば必要に応じて港湾管理者にこれを国として伝えていきたいと、このように思っております。

○鬼木誠 衆議院での同様の回答をいただいたものというふうに思います。

先ほど申し上げましたように、やっぱり働く者の代表、より多くの皆さんの声が反映できる計画作りに向けて、国としては引き続き、先ほども言いましたが、全体の声が包摂をされる議論というもの、そのことを求めていただきたいというふうに思いますし、これもまた先ほど同様に、港湾管理者からの問合せ等あったときには適切に御回答いただきますことを重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、港湾の管理、利用等の効率化と質の向上という観点からお伺いをしたいというふうに思います。

本改正案の第四十八条の四関係、電子情報処理組織の設置及び管理等により、いわゆるサイバーポートの実施が法に位置付けられることになるというふうに理解をしています。国土交通省が二〇一八年にまとめた港湾の中長期政策、P O R T二〇三〇では、サイバーポート、A Iターミナルなど港湾の完全電子化の形成が目指されている。A Iターミナルの図説の中では、遠隔操作化、自動化によるクレーン能力の最大化、あるいはオペレーター労働環境の改善、自動運航船舶及び遠隔タグボートなど、A IやI o T技術を活用したイメージというものが例示をされているところでございます。

港湾作業は非常に重労働、常に危険と隣り合わせという状況でございまして、このような作業関連機器の自動化、省力化が現場の安全と安心に寄与することになる、そのことについては大いに歓迎するものでございますが、例えば、遠隔操作クレーンなどの導入を進めるとして、既存の労働者の権利や職域の確保が前提とならなければならないというふうに思っています。過度な規制緩和あるいは合理化につながることは絶対にあってはならないというふうに考えている

ところでございますけれども、この点についていかがお考えか、お聞かせをいただければと思います。

○齊藤鉄夫国土交通大臣 港湾が繁栄するには荷主や船社から選ばれる港湾にならなければならない。選ばれる港湾を目指して、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する、人を支援するA Iターミナルの実現などに向け様々な取組を進めております。

一方で、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が前提であると認識しております。国土交通省といたしましては、例えば、コンテナを積み降ろす大型の門形クレーンである遠隔操作R T Gの導入に対する補助制度において、労働組合を含む関係者間で遠隔操作R T Gの導入に関する合意形成がなされることを事業の採択審査の観点の一つとしております。

A Iターミナルの実現には、港湾労働者を含む関係者の御理解と御協力が重要と考えており、丁寧な関係者調整の下、引き続き必要な取組を推進してまいりたいと思っております。

○鬼木誠 明快な答弁、ありがとうございました。

脱炭素化の取組の進展によって、先ほど申し上げましたように、港湾労働者の仕事が変わる事態が生じることはあり得ると思えます。ただ、そのような場合には、労働者の配置転換あるいは職業訓練の実施など、労働者保護の観点からの取組ということについてももしっかり御支援をいただきたいというふうに思っています。

例えば、先ほど言った遠隔操作クレーンの操作研修でございますとか、事業者や労働者が今後必要となる技術等について習得をするための支援、これらについても、既にお考えと思えますけれども引き続き御検討いただきたいというふうに思っておりますし、職業訓練は厚生労働省の所管だというふうに思いますが、厚生労働省と十分に連携をしていただきながら、港湾で働く皆さんが安心して働くことができる、そして働き続けることができる、そのような職場環境の保全に向けて国としても御尽力を賜りたいというふうに思っています。

改めて、大臣からその旨のお話を、御決意なりお聞かせをいただければと思います。

○齊藤鉄夫国土交通大臣 職業訓練や研修等については厚生労働省の所管ではございますが、国土交通省においても、このような新技術の導入に伴う研修や職業訓練などに積極的に取り組んでいる事業者の先進的事例を収集し全国の事業者展開するなど、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んでまいり所存でございます。

○鬼木誠 ありがとうございました。是非よろしくお願ひ申し上げます。

最後に、緑地開発についてお尋ねをしたいというふうに思っています。

港湾緑地につきましては、老朽化、陳腐化が進展をしているということでございますけれども、それらの現状を、全国的な現状をどのように今の段階で把握をしていらっしゃるのか、そして、そのような現状を招いた理由や背景というものをどう捉えていらっしゃるのか、お尋ねをしたいというふうに思います。また、今回の法改正によって港湾緑地がどの程度再生をされるのか、あるいは、先ほど御紹介をしたPORT二〇三〇で示された空間の再編等によるにぎわい拠点の形成というものについてどの程度前に進むのか、それらの見通しなどがあればお聞かせをいただければと思います。

○堀田治国土交通省港湾局長 お答え申し上げます。

まず、港湾における緑地や広場でございますが、港湾労働者の労働環境の向上の場となるとともに、災害時における復旧復興活動の拠点や避難場所など様々な機能を果たしております。近年は、港湾管理者の厳しい財政制約等により十分な維持管理や更新がなされず、ベンチや休憩所等が劣化や汚損により使用禁止のまんまになっているケースが生じております。このような認識の下、老朽化、陳腐化した緑地等を適切に更新しつつ、より魅力的な空間を形成するためには、民間活力を最大限活用していくことが重要だと考えております。

今般の制度改正による効果といたしましては、本制度が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現時点で具体的な数字はお示しできませんけれども、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ころでございます。

本法案が成立した際には、この制度が積極的に活用されるよう、港湾管理者や民間事業者に対して周知してまいりたいと思います。

○鬼木誠 具体的な数値がなかなか示しにくいというのは分かるんです。ただ、ただ一方で、例えば、民間事業者でございますので、カフェなどを設置をする、一時的にはにぎわう、ただ、一時的なにぎわいを取り戻したとしてもだんだん集客が落ちていく、収益も落ちる、民間事業者は撤退をする、するとまた港湾緑地が寂れてしまう、荒れてしまうと、そういうマイナスの側面もひよっとしたら出てくるかもしれない、そのような懸念をどうしても抱いてしまう。

そのようなことについて、いわゆるその点についてはいかがお考えか、お聞かせいただけますか。

○堀田治国土交通省港湾局長 お答え申し上げます。

本制度は、民間活力を最大限活用して地域のにぎわい創出を図ることを目的とした制度でございます。緑地等の機能が損なわれて港湾の良好な環境形成に支障を来さぬよう、適切に制度を運用することが重要だというふうに考えております。

港湾管理者が民間事業者の計画を認定するに当たりましては、資金計画それ

から収支計画等の提出を求めまして、事業の確実性や事業者の適格性を厳正に審査することとしております。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まして、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ていただくことを想定しております。

国土交通省といたしましては、緑地等の本来の機能を損なうことのないよう、にぎわいがまた維持できますように適切な制度運用に努めてまいります。

○鬼木誠 ありがとうございました。

今、適切なのというようなことをごさいましたけれども、併せまして懸念をしておりますのは、緑地整備が集客に力点を置く余りに、例えば周辺道路の渋滞を招くなど、港湾が本来持つべき役割に対する悪い影響が出てくるのではないかなというようなことについても懸念の声をお聞かせいただいているところでございます。

本来の港湾業務に支障を来すようなことがあってはならない、そして港湾で働く人々の安全な作業環境が損なわれるような事態を招いてはならない、このことは言うまでもございませぬ。そのような事態を招かないためにも、是非大臣の方からその決意についてお聞かせをいただければと思います。

○斉藤鉄夫国土交通大臣 今回のこの制度は、民間の活力を最大限生かして緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進するためのものであり、地域のにぎわい創出を図る手段として既に港湾関係者から高い関心が寄せられているところです。一方、委員御指摘のとおり、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ます。

私の地元広島、宇品港にもフェリーターミナルの横には広い広場がございまして、出店も出たり、また平日にはイベントが開催されます。選挙のときにはそこで街頭演説をやったりしてですね。そして、その周辺道路には国際コンテナを運ぶ物流車両が多く行き交っており、こうした機能をしっかり確保することが重要と考えております。

国土交通省としましては、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んでまいりたいと決意しております。

○鬼木誠 ありがとうございました。

最後に、港湾施設全体をめぐる課題について意見を申し上げたいというふうに思います。

港湾施設の老朽化、深刻な課題でございますし、先ほどありましたように、自治体の財政状況、極めて厳しい状況が続いている、国の支援がなければ施設の維

持管理もままならないという現状になっています。例えば施設の安全確保や予防保全の観点から極めて重要な定期点検、五年以内ということになっておりますけれども、この実施にすら苦慮をしているというような実態をお聞きをしている。さらには、港湾における高潮、津波対策等々の防災・減災に関する事業についても、新たな制度創設も含めたやっぱり国からの支援というものが必要だという強い声をいただいています。

財政面だけではなくて人員の面についての不安という声もあります。災害対応時の初期初動、緊急措置の実施においては、即応性や機動性を持つ現業職員も含めた体制の確保が重要なことは御承知のとおりでございますけれども、先ほどお話をしましたように、自治体職員減少が続いている、さらに技術系の職員についての確保が難しい、培ってきた経験や知識というものをしっかり継承していくということが大きな課題になっている、そのような課題もございます。

繰り返しになりますけれども、先進的な自治体、できる自治体はいいんです、そこについては是非支援いただきたいと思っておりますけれども、やりたくてもやれない、頑張りたいけど頑張れない自治体がある、港湾管理者がある、そのような状況があるということは是非御承知おきをいただきたいというふうに思いますし、それぞれの港湾管理者の皆さんから寄せられる声について真摯に耳を傾けていただきながら、必要な御支援、継続的な御支援を国として行っていただくことを最後にお願ひ申し上げまして、質問を終えたいと思っております。

どうもありがとうございました。