

平成 21 年 度
港 湾 局 関 係 予 算 概 要

平成 21 年 1 月

国 土 交 通 省 港 湾 局

平成21年度予算の概要

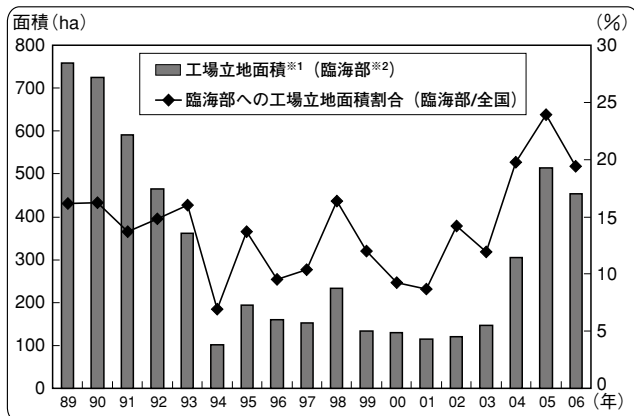
第一部 港湾関係事業

第二部 海岸事業等

港の果たす役割

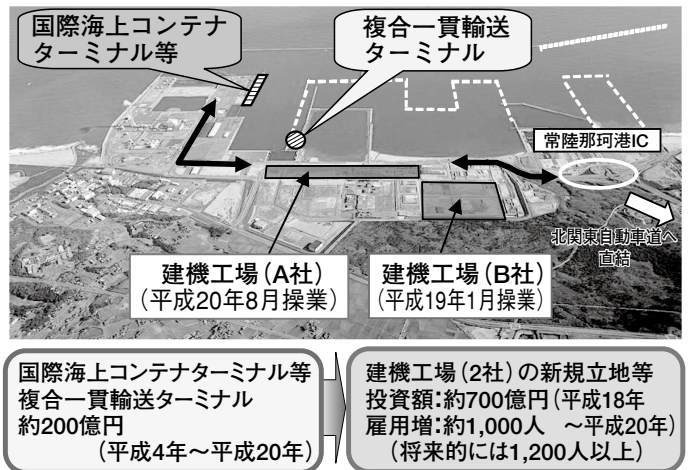
1 地域の活性化と雇用・所得の創出

近年、港湾整備に伴って臨海部への新たな企業立地が進んでいる。この結果、地域への新規の民間投資が促進されるとともに、多くの雇用が創出されている。今後とも、港湾を核とした効率的な物流網の構築等により、臨海部産業空間の立地環境の魅力向上を図ることが重要である。



※1 工場立地面積は主要4業種（加工組立型、基礎素材型、雑貨型、地方資源型）を対象とした。
 ※2 臨海部とは、岸壁（物揚場を含む）・海岸に接する用地又は、これらと一体となっている用地を示す。
 出典：「工場立地動向調査（経済産業省）」を基に国土交通省港湾局作成

【臨海部における工場立地動向】



国際海上コンテナターミナル等
 複合一貫輸送ターミナル
 常陸那珂港IC
 北関東自動車道へ直結
 建機工場(A社) (平成20年8月操業)
 建機工場(B社) (平成19年1月操業)
 国際海上コンテナターミナル等
 複合一貫輸送ターミナル
 約200億円 (平成4年～平成20年)
 建機工場(2社)の新規立地等
 投資額:約700億円(平成18年)
 雇用増:約1,000人～平成20年)
 (将来的には1,200人以上)

(関連企業分を含む)

【茨城港(常陸那珂港区)の事例】

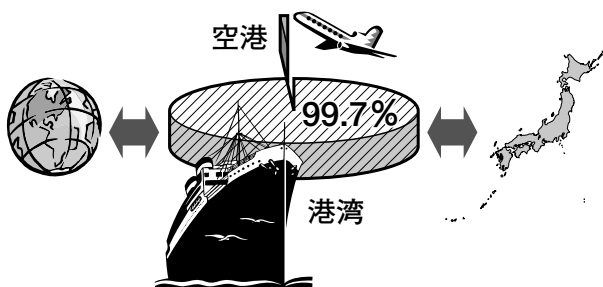
2 我が国の国際競争力の強化と国民生活の質の向上

エネルギーの9割以上及び食料の6割を海外に依存する資源小国である我が国においては、製造業をはじめとする産業の輸出や食料資源の輸入などの貿易が、経済活動及び国民生活を支えている。

このため、輸出入貨物量のほぼ全て(99.7%)を扱う港湾を通して、コスト、スピード、安全性、環境負荷の面で国際水準を確保した物流体系を形成し、我が国の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図ることが極めて重要である。

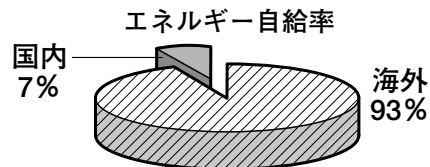
特にコンテナ輸送については、世界、特にアジアにおけるコンテナ取扱貨物量の著しい増大による日本発着貨物量のシェアの低下とコンテナ船の超大型化の中で、我が国港湾の拠点機能を維持し、基幹航路の就航数を確保し、多頻度・多方面・ダイレクトな輸送ネットワークを構築することが必須である。

■輸出入貨物量の99.7%を取扱う港湾



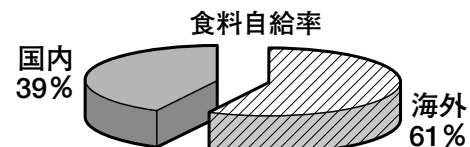
資料：輸出入貨物の物流動向調査
 (調査期間平成19年9月1日～9月7日) (財務省)

■エネルギーの93%は海外からの輸入に依存



資料：2006年度エネルギーバランス表 (資源エネルギー庁)

■食料の61%は海外からの輸入に依存



資料：平成18年度食料需給表 (農林水産省)

3 国民生活の安全・安心の向上

港湾は、国民生活や産業活動を支える重要な物流・生産基盤であり、また、背後には多くの人口・資産が集積しているため、高潮・津波等の災害から、人命・財産を直接防護する港湾内の海岸保全施設の役割は非常に重要である。

また、平成7年に発生した阪神・淡路大震災においては、内陸の交通手段が被害を受けたため、緊急物資等の輸送において海上輸送が重要な役割を担った。

各地で大規模地震の発生が切迫するなか、地域の防災力の向上と災害に強い海上輸送ネットワークの構築を図るため、大規模地震発生時に港湾・海岸に求められる防災機能を強化する施策の推進が必要である。

●背後地が大都市やみなとまち



東京港海岸（東京都）



呉港海岸（広島県）

○防護が必要な海岸延長（15,171km）

港湾海岸 約29% (4,351km)	他所管の海岸 約71% (10,820km)
---------------------------	------------------------------

資料：海岸統計（平成19年度版）より作成（値はH19.3時点）

○防護すべき人口（1,223万人）

港湾海岸 約62% (約755万人)	他所管の海岸 約38% (約468万人)
--------------------------	----------------------------

資料：地方ブロックの社会資本の重点整備方針より作成（値はH15.11時点）

港湾海岸：国土交通省港湾局所管の海岸

港湾海岸の背後には多くの人口が集中している。

●物流・産業機能が高密度に集積



大阪港海岸（大阪府）



千葉港海岸（千葉県）

○全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合（約38万km²）

港湾所在 市区町村 約31% (約12万km ²)	その他市区町村 約69% (約26万km ²)
---------------------------------------------	-------------------------------------------

資料：全国都道府県市区町村別面積調より作成（値はH18.10.1現在）

○全国の工業出荷額に占める港湾所在市区町村の割合（約269兆円）

港湾所在市区町村 約45% (約142兆円)	その他市区町村 約55% (約173兆円)
------------------------------	-----------------------------

資料：工業統計表（市区町村編）より作成（値はH18暦年値）

※港湾所在市区町村の整理は平成18年4月1日現在

港湾が所在する市区町村の工業出荷額は大きい。

【集積する人命・財産を守る港湾海岸】

●臨海部防災拠点のイメージ

大規模な災害の発生時に、船舶による緊急物資の輸送を担う耐震強化岸壁や、避難地や緊急物資の保管基地として機能する港湾緑地は臨海部の防災拠点としての重要な役割を担う。

■臨海部防災拠点のイメージ



■平成19年新潟県中越沖地震の事例 柏崎港



岸壁での給水活動



緑地での支援活動

【災害に強い海上輸送ネットワーク】

平成21年度港湾関係予算の規模（総括表）

事業区分	費目	平成21年度予算額 (A)	平成20年度予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
【公 共】				
港湾整備事業	事業費	3,733億円	3,926億円	0.951
	国費	2,195億円	2,280億円	0.963
港湾関係起債事業	事業費	1,239億円	1,326億円	0.935
	起債額	976億円	1,116億円	0.875
小 計	事業費	4,972億円	5,252億円	0.947
	国費	2,195億円	2,280億円	0.963
	起債額	976億円	1,116億円	0.875
港湾海岸事業	事業費	398億円	418億円	0.954
	国費	240億円	248億円	0.968
災害復旧事業等	事業費	14億円	15億円	0.958
	国費	13億円	13億円	1.000
合 計	事業費	5,385億円	5,685億円	0.947
	国費	2,447億円	2,540億円	0.964
	起債額	976億円	1,116億円	0.875
【非 公 共】				
「コンテナ物流の総合的 集中改革プログラム」 を推進するための経費	事業費	20億円	—	皆増
	国費	20億円	—	皆増
その他施設費	事業費	22億円	24億円	0.955
	国費	8億円	8億円	0.993
合 計	事業費	42億円	24億円	1.806
	国費	28億円	8億円	3.542
総 合 計	事業費	5,427億円	5,708億円	0.951
	国費	2,475億円	2,548億円	0.972
	起債額	976億円	1,116億円	0.875

注1) 上記計数には内閣府分を含む。

2) 港湾整備事業の内数として、港湾関係民間連携事業（平成21年度事業費：38億円（国費：10億円）、平成20年度事業費：18億円（国費：6億円））がある。

3) 港湾関係起債事業の起債額には、資本費平準化債、元利金債が含まれている。

4) 上記計数のほか、行政経費（非公共分）の国費（平成21年度：75億円、平成20年度：83億円）、独立行政法人港湾空港技術研究所関係の国費（平成21年度：17億円（運営費交付金：13億円、施設整備費補助金：3億円）、平成20年度：17億円（運営費交付金：13億円、施設整備費補助金：4億円）、港湾整備事業関連の財政投融资（平成20年度：15億円）及び港湾民間連携事業の財政投融资（平成20年度：57億円）がある。

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【港湾整備事業】

(単位：億円)

区 分	平成21年度 予 算 額	平成20年度 予 算 額	対前年度比
地域の活性化(成長力の強化)	1,076 (591) 26.9%	1,062 (564) 24.7%	1.01 (1.05)
国際競争力の強化(成長力の強化)	1,901 (1,177) 53.6%	1,866 (1,175) 51.5%	1.02 (1.00)
安全・安心の確保(安全・安心で質の高い国民生活の構築)	206 (125) 5.7%	203 (124) 5.5%	1.01 (1.01)
地球環境問題への対応(低炭素社会の構築)	551 (303) 13.8%	795 (416) 18.3%	0.69 (0.73)
合 計	3,733 (2,195)	3,926 (2,280)	0.95 (0.96)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【海岸事業】

(単位：億円)

区 分	平成21年度 予 算 額	平成20年度 予 算 額	対前年度比
安全・安心の確保(安全・安心で質の高い国民生活の構築)	351 (216) 90.1%	363 (220) 88.6%	0.97 (0.98)
地域の活性化(成長力の強化)	41 (21) 8.6%	47 (25) 9.9%	0.88 (0.84)
地球環境問題への対応(安全・安心で質の高い国民生活の構築)	6 (3) 1.3%	8 (4) 1.4%	0.84 (0.88)
合 計	398 (240)	418 (248)	0.95 (0.97)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

目 次

港の果たす役割	2
平成21年度港湾関係予算の規模（総括表）	4

第一部 港湾関係事業

I. 基本方針・規模	10
1 基本方針	10
2 予算の規模	10
3 重点事項の内訳（港湾整備事業）	10
II. 重点事項	11
重点事項のポイント	11
1 地域の活性化（成長力の強化）	12
① 港湾を核とした地域活性化プログラムの推進	12
イ) 企業立地と連携した多目的国際ターミナル等の整備	12
ロ) 臨海部産業エリアの形成	13
ハ) 既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活	13
ニ) みなと振興交付金による支援	14
ホ) 住民参加型まちづくりファンド	14
ヘ) 「みなとオアシス」の全国展開の推進	15
ト) 運河の魅力再発見プロジェクト	15
② リサイクルポートプロジェクトの推進	16
③ 地域公共交通活性化のための取組	16
イ) 離島航路の再生等の取組と連携した港湾整備	16
④ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成	17
イ) 観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備	17
2 国際競争力の強化（成長力の強化）	18
① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～国際競争力のある成長分野の創出～	18
イ) 次世代高規格コンテナターミナルの形成	18
ロ) スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進	19
ハ) 臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成	20
② 港湾サービスの高度化	20
イ) 輸出入及び港湾手続の効率化	20
ロ) コンテナターミナルの出入管理システムの構築	21
ハ) 情報化による港湾物流の高度化・セキュリティの確保	21
③ 国際複合一貫輸送網改革プログラム	21
イ) 東アジア複合一貫輸送網の構築	21
ロ) 環日本海圏複合一貫輸送網の構築	21
3 安全・安心の確保（安全・安心で質の高い国民生活の構築）	22
① 大規模災害への対応力強化	22
イ) 被災時の広域的な社会経済活動への影響の極小化	22
ロ) 沖合波浪観測体制の強化	23
② 港湾における保安・安全対策の推進	24
イ) メガポート・イニシアティブのパイロット・プロジェクトの実施	24
ロ) 国内旅客船・フェリーターミナルにおける保安対策の推進	24

ハ) 航路の保全・管理の強化（開発保全航路の指定範囲の拡大）	24
③ バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～	25
④ 港湾施設の戦略的維持管理の推進	25
イ) 既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進	25
⑤ 海洋政策の推進	26
イ) 離島における活動拠点の整備	26
4 地球環境問題への対応（低炭素社会の構築）	27
① 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾行政～	27
イ) 低炭素社会の構築	27
ロ) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出	27
ハ) リサイクルポートプロジェクトの推進（再掲）	28
② 海面処分場の計画的な確保	28
イ) 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の計画的な確保	28
Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進	29
1 投資の重点化・効率化	29
① 投資のメリハリ	29
② 事業実施港数・箇所数	29
③ 「改良」による既存ストックの有効活用	30
④ 港湾統合の推進	30
⑤ 港整備交付金の活用	30
⑥ 総合的なコスト縮減の推進	31
⑦ 入札・契約手続きの改善	32
⑧ 公共工事の品質確保	32
⑨ 港湾施設の戦略的維持管理の推進（再掲）	32
2 主な施策・事業の総合化	33
Ⅳ. 新規事項	35
1 主な新規着工施設	35
2 新規制度等	35
Ⅴ. 税制改正	36

第二部 海岸事業等

I. 基本方針・規模	38
1 基本方針	38
2 予算の規模	38
3 重点事項の内訳（港湾海岸事業）	38
Ⅱ. 重点事項	39
重点事項のポイント	39
1 安全・安心の確保（安全・安心で質の高い国民生活の構築）	40
① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進	40
イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策	40
ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策	41

八) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策	42
二) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策	43
② 海岸保全施設の老朽化対策の推進	43
③ ハード・ソフト一体となった津波・高潮対策の拡充	44
④ 漂流・漂着ゴミ対策の推進	44
2 地域の活性化（成長力の強化）	45
① 海岸利用の活性化のための海岸環境整備事業の促進	45
② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	45
3 地球環境問題への対応（安全・安心で質の高い国民生活の構築）	45
① 地球温暖化による気候変化への対応	45
② 海辺の環境や景観の保全・創造	46
Ⅲ. 効率的・効果的な海岸事業の推進	47
1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現	47
Ⅳ. 新規事項	48
1 直轄事業の新規着工海岸	48
2 補助事業の新規着工海岸	48
3 新規制度等	48

参 考

●事業別予算内訳	50
●港湾関連データ	51
●海岸関連データ	57
●平成20年における港湾関係の災害発生状況	58
●政府の取組における港湾関連施策の位置づけ	59
●重要港湾位置図	61

第一部

港灣關係事業

I. 基本方針・規模

1 基本方針

「経済財政改革の基本方針2008」や「経済成長戦略大綱」において重点的に取り組むべき課題とされている「成長力の強化」、「安全・安心で質の高い国民生活の構築」、「低炭素社会の構築」に資するため、地域の活性化、国際競争力の強化、安全・安心の確保、地域環境問題への対応について、重点的に取り組んでいく。

2 予算の規模

事業区分		費目	平成21年度 予算額 (A)	平成20年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
【公 共】	港湾整備事業	事業費	3,733億円	3,926億円	0.951
		国費	2,195億円	2,280億円	0.963
	港湾関係起債事業	事業費	1,239億円	1,326億円	0.935
		起債額	976億円	1,116億円	0.875
	合 計	事業費	4,972億円	5,252億円	0.947
		国費	2,195億円	2,280億円	0.963
起債額		976億円	1,116億円	0.875	
【非 公 共】	「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」を推進するための経費	事業費	20億円	—	皆増
		国費	20億円	—	皆増
	その他施設費	事業費	22億円	24億円	0.955
		国費	8億円	8億円	0.993
	合 計	事業費	42億円	24億円	1.806
		国費	28億円	8億円	3.542

3 重点事項の内訳（港湾整備事業）

(単位：億円)

重点事項	平成21年度 予算額	平成20年度 予算額	対前年度比
1 地域の活性化（成長力の強化）			
① 港湾を核とした地域活性化プログラムの推進	1,076	1,062	1.01
② リサイクルポートプロジェクトの推進	(591)	(564)	(1.05)
③ 地域公共交通活性化のための取組	26.9%	24.7%	
④ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成			
2 国際競争力の強化（成長力の強化）			
① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化	1,901	1,866	1.02
② 港湾サービスの高度化	(1,177)	(1,175)	(1.00)
③ 国際複合一貫輸送網改革プログラム	53.6%	51.5%	
3 安全・安心の確保（安全・安心で質の高い国民生活の構築）			
① 大規模災害への対応力強化	206	203	1.01
② 港湾における保安・安全対策の推進	(125)	(124)	(1.01)
③ バリアフリー化の推進	5.7%	5.5%	
④ 港湾施設の戦略的維持管理の推進			
⑤ 海洋政策の推進			
4 地球環境問題への対応（低炭素社会の構築）			
① 港湾行政のグリーン化の推進	551	795	0.69
② 海面処分場の計画的な確保	(303)	(416)	(0.73)
	13.8%	18.3%	
合 計	3,733 (2,195)	3,926 (2,280)	0.95 (0.96)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

II. 重点事項

重点事項のポイント

1 地域の活性化（成長力の強化）

- ①港湾を核とした地域活性化プログラムの推進 ⇒ 12頁
地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルの整備や、効率的な産業物流が実現する臨海部産業エリアの形成等を図るとともに、知恵と工夫を凝らし、地域の活性化を図る取り組みを支援する。
- ②リサイクルポートプロジェクトの推進 ⇒ 16頁
海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するとともに、リサイクル産業の新規立地等により拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を促進する。
- ③地域公共交通活性化のための取組 ⇒ 16頁
離島航路の再生に向けて、地域公共交通活性化の取り組みと連携して離島の港湾整備を推進する。
- ④国際競争力の高い魅力ある観光地の形成 ⇒ 17頁
国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するため、観光庁と連携し、心地よい観光空間の創造、快適な旅客ターミナルの整備等、ソフト・ハード両面から総合的に支援する。

2 国際競争力の強化（成長力の強化）

- ①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～国際競争力のある成長分野の創出～ ⇒ 18頁
次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの24時間化等について新たに具体的な目標（コスト・サービス・ビジネスモデル）の達成に向け、官民一体となってモデル事業に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。
- ②港湾サービスの高度化 ⇒ 20頁
港湾関係手続の効率化を図るとともに、国際コンテナターミナルへの出入りを確実かつ円滑に管理するための出入管理システムの整備等を進める。
- ③国際複合一貫輸送網改革プログラム ⇒ 21頁
東アジア物流において迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際複合一貫輸送ターミナルの整備を推進するとともに、環日本海圏の複合一貫輸送網強化のための検討を進める。

3 安全・安心の確保（安全・安心で質の高い国民生活の構築）

- ①大規模災害への対応力強化 ⇒ 22頁
逼迫する首都圏・近畿圏における大規模災害に対応するため、基幹的広域防災拠点の整備や管理・運用体制の強化を図るとともに、耐震強化岸壁の速やかな整備等を進める。
- ②港湾における保安・安全対策の推進 ⇒ 24頁
輸出入コンテナ内の核物質その他の放射性物質を監視するパイロット・プロジェクトを実施するとともに、海上輸送ネットワークの安定性を確保するため、開発保全航路の指定範囲の拡大を図る。
- ③バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～ ⇒ 25頁
みなとを訪れた利用者にとって使いやすい施設となるよう、旅客船ターミナル等のバリアフリー化を推進する。
- ④港湾施設の戦略的維持管理の推進 ⇒ 25頁
港湾施設について必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、施設の長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防的な維持管理への転換を促進する。
- ⑤海洋政策の推進 ⇒ 26頁
海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動やこれらの活動を支援する各種の施設の維持管理等が安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島における活動拠点の整備に向けた検討、波浪観測等を行う。

4 地球環境問題への対応（低炭素社会の構築）

- ①港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾行政～ ⇒ 27頁
効率的な物流体系の構築や接岸中船舶への陸上電力供給等による低炭素社会の構築、港湾における水環境の改善、自然環境の再生・創出を図る。
- ②海面処分場の計画的な確保 ⇒ 28頁
浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分の解決に不可欠な海面処分場を計画的に確保する。

1 地域の活性化（成長力の強化）

① 港湾を核とした地域活性化プログラムの推進

○事業費1,281億円（対前年度比1.14）、国費744億円（対前年度比1.10）

イ) 企業立地と連携した多目的国際ターミナル等の整備

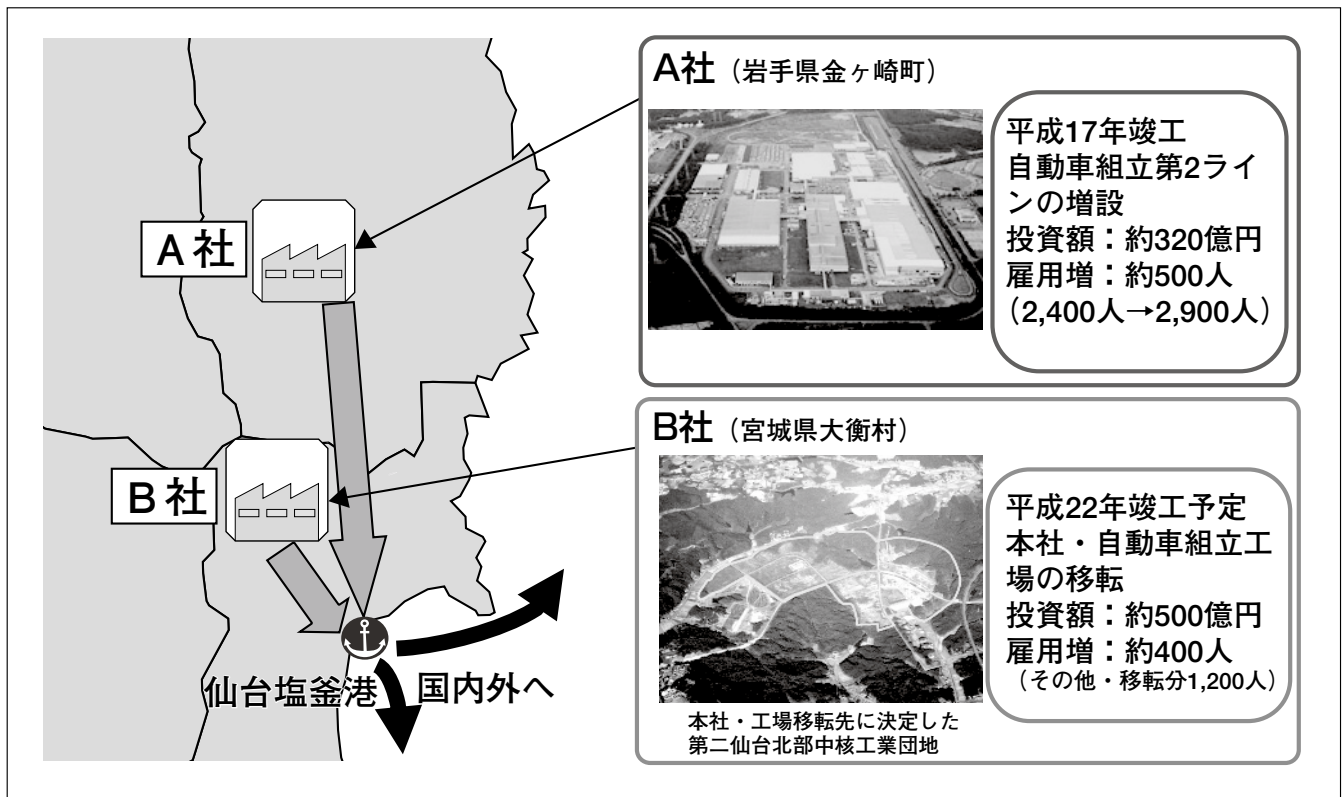
海上輸出入貨物の大部分を占め、我が国の国民生活や基幹産業を支える鉄鉱石、石炭、穀物等のばら積み貨物や機械の安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域の経済と雇用を支援するため、多目的国際ターミナル等の整備を推進する。
（中津港、水島港等）



公共事業の概要	港湾整備事業費	約432億円
	事業期間	H8～H24
	整備施設	岸壁(-8m)、岸壁(-11m)、防波堤、航路、泊地等
民間投資の概要	主要企業の投資額	約1,015億円(H8～H19)
	雇用創出の直接効果	約5,300人
	税金	約7億円 ^{注1)} （市税）

注1) 平成18年度の金額であり、平成16年度（供用開始前）に対する増額分である。
（中津市ヒアリング）

【多目的国際ターミナルの整備効果（中津港）】



【内陸部への企業立地への対応（東北地方の自動車産業による港湾活用事例）】

新規着工 新潟港[東港区西ふ頭地区]国際海上コンテナターミナル整備事業(水深12m岸壁等)(耐震)

1. 事業の概要

港湾整備事業費：54億円（うち国費37億円）
 事業期間：H21～H23
 整備施設：岸壁（水深12m）、航路・泊地（水深12m）等



2. 事業の効果

外貿コンテナ輸送需要の増加への効率的な対応が可能となり、物流コストの低減が図られる。

新規着工 徳島小松島港[沖洲(外)地区]複合一貫輸送ターミナル整備事業(水深8.5m岸壁等)(耐震)

1. 事業の概要

港湾整備事業費：118億円（うち国費75億円）
 事業期間：H21～H26
 整備施設：岸壁（水深8.5m）、防波堤等



2. 事業の効果

フェリー輸送需要の増大及び船舶の大型化への効率的な対応が可能となり、物流コストの低減が図られる。

ロ) 臨海部産業エリアの形成

バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾において、地域産業の国際競争力の強化のため、民間事業者が一体的に運営する埠頭及びその隣接区域の連携を強化することにより、バルク貨物等の輸送の効率化を促進する「臨海部産業エリア」を形成する。

1. 民間事業者による効率的な埠頭運営

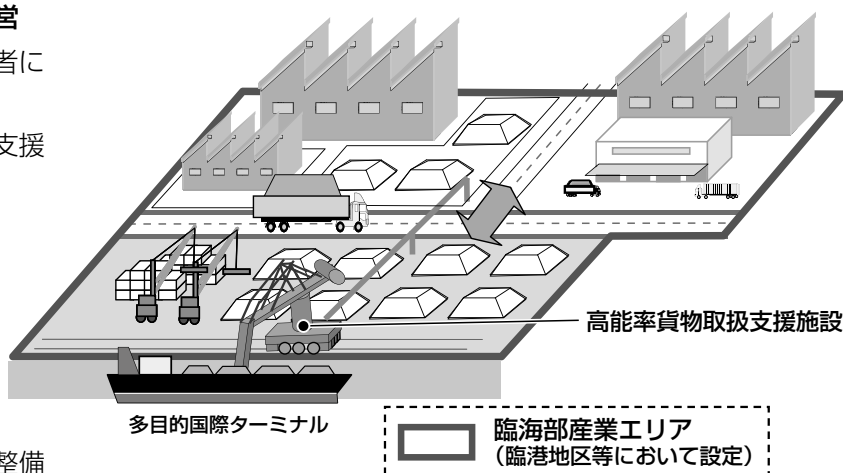
- 公共的利用を確保しつつ民間事業者による一体的な埠頭運営
- 民間事業者による高能率貨物取扱支援施設の整備

2. 埠頭と隣接地域の一体的な活用

- 特殊車両※の通行手続の円滑化
 ※工場敷地内専用の重量物積載車両等

3. 臨海部産業の立地の促進

- 民間物流施設の立地の支援
- 大型岸壁、臨港道路等インフラの整備



【臨海部産業エリアの整備イメージ】

ハ) 既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活

大型船舶の航行を可能とすることによる物流コスト低減と、安全かつ安定した海上輸送ネットワークの確保による地域産業の国際競争力向上を支援するため、港湾施設の整備及び老朽化により低下した機能の更新を公共・民間の適切な費用負担により行う。（福山港等）

二) みなと振興交付金による支援

「みなと振興交付金」により、知恵と工夫をこらし“みなと”の振興を通じて地域の活性化を図る港湾所在市町村等の取り組みを支援する。(平成21年1月1日現在34プロジェクトを認定)

港湾所在市町村等が作成する「みなと振興計画」に基づき実施される事業の費用に充当するための交付金


- 事業主体(交付先): 港湾所在市町村(港湾管理者との連携も可)
- 交付対象事業等:
 - ◇基幹事業; 係留施設、緑地、臨港道路等の港湾施設の整備
 - ◇提案事業; 地域の提案に基づく事業であって、基幹事業の整備と相まって、「みなと振興計画」の目標を達成するのに必要不可欠な事業(全体事業費の2割以内)
- 交付限度額等:

交付限度額は基幹事業の事業費と事業毎の既存制度の補助率に基づき算出し、これを基幹事業及び提案事業に充当
- 認定:


5年間以内に達成する目標及びそのための事業等を記載した「みなと振興計画」を一括して認定
- 採択基準: 全体事業費1億円以上

- ◆施設整備と併せた社会実験等の実施による賑わい空間づくり
- ◆複数港の連携による交流拠点づくり
- ◆「みなとオアシス」の支援等


旅客ターミナルを中心とした交流拠点



緑地プロムナード

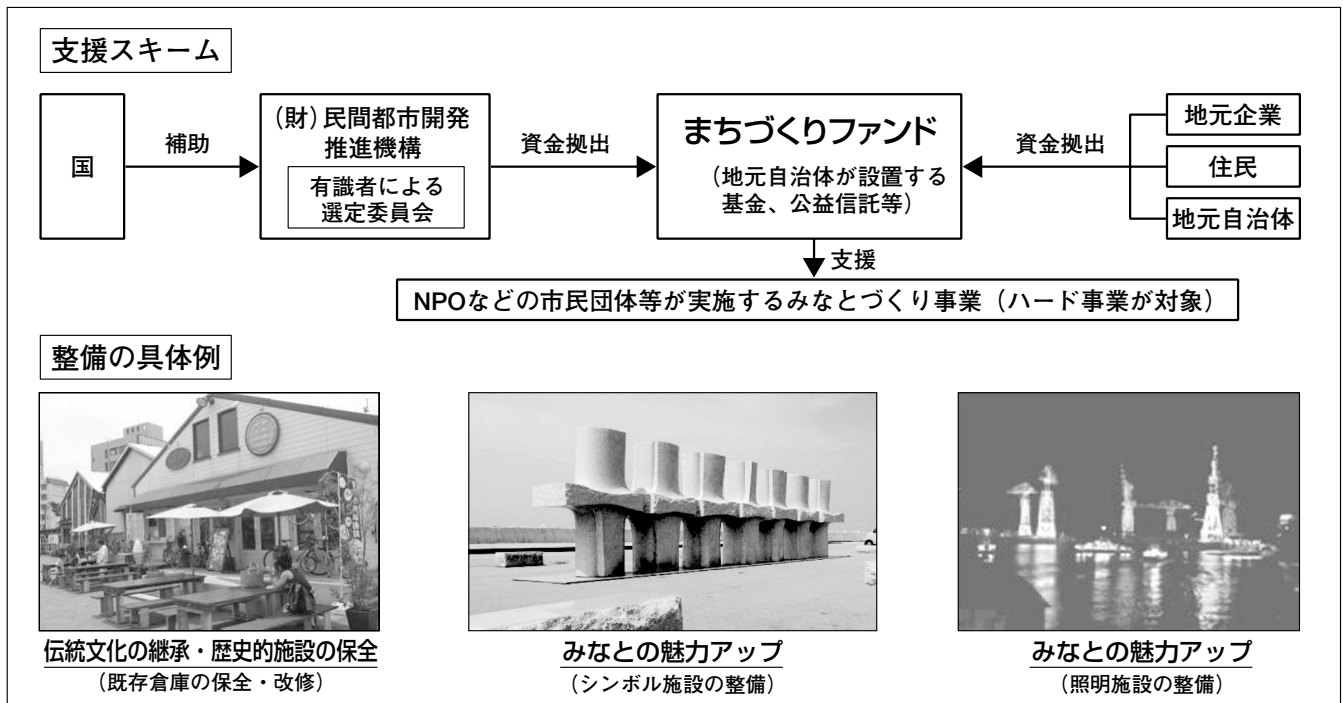


放置プレジャーボートの収容施設




ホ) 住民参加型まちづくりファンド

NPOなどの市民団体等が行うみなとづくり活動に対して支援を行う。具体的には地元自治体が設置する基金等(『まちづくりファンド』)に資金を拠出する(財)民間都市開発推進機構に対して国が補助を行う。



へ) 「みなとオアシス」の全国展開の推進

人々の賑わいや交流をつくりだすみなとの施設を「みなとオアシス」として認定・登録し、国がその広報活動を支援する「みなとオアシス」制度の全国展開を推進し、みなとを核とした地域の活性化を促進する。




みなとオアシスのシンボルマーク

登録港50港（仮登録を含む）
平成21年1月1日現在

(登録港位置図)


■「みなとオアシス」の支援措置の例

- みなとオアシスのシンボルマークの使用
- 国土交通省・地方整備局等のホームページへの掲載
- 公的地図への掲載の支援 等



みなとオアシス津久見
(平成20年7月3日登録)

市が地元市民団体等との協働により祭・花火大会・その他イベントを実施。

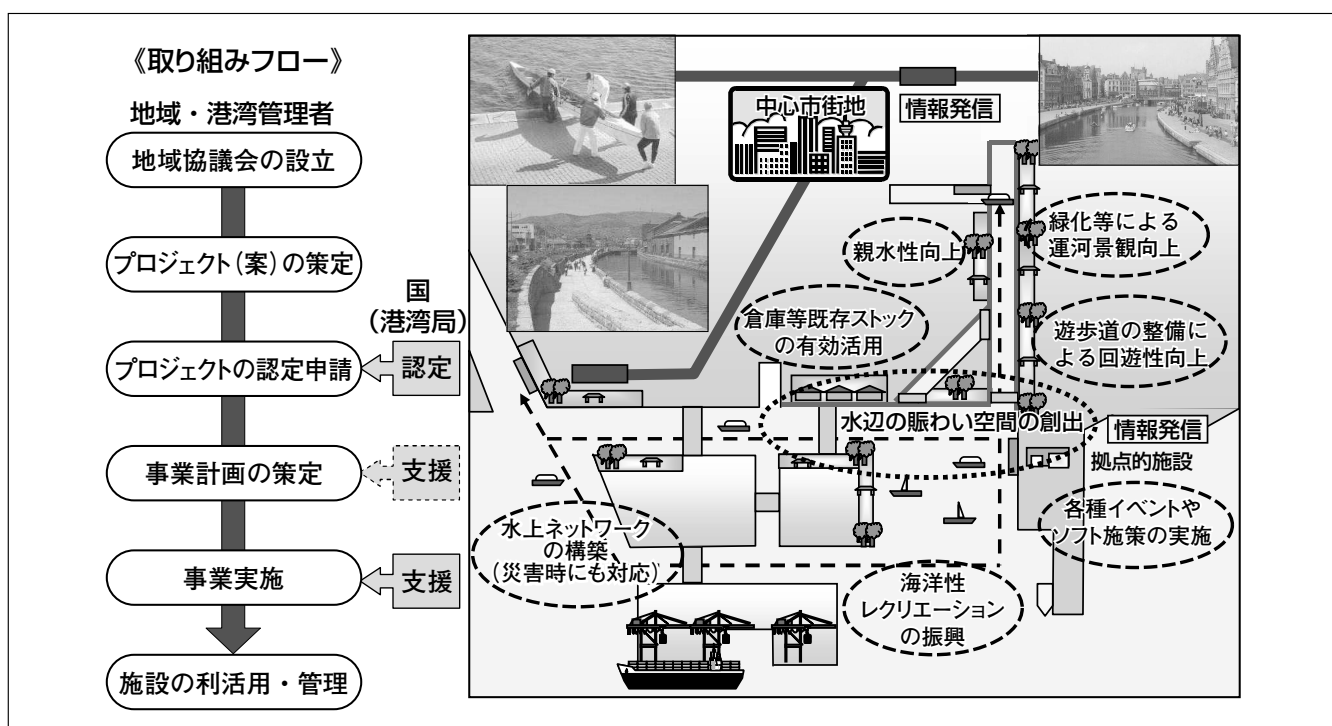


みなとオアシス・たてやま“渚の駅”
(平成20年12月16日登録)

市が地元市民団体等との協働によりクルーズ船・超高速ジェット船歓迎行事やビーチバレー大会等を実施。

ト) 運河の魅力再発見プロジェクト

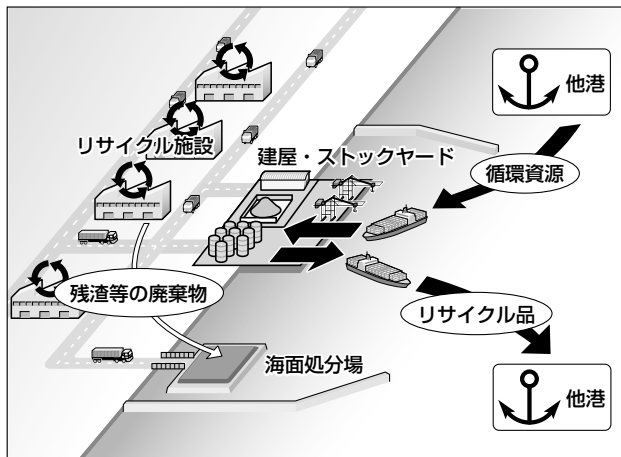
地域と港湾管理者等が主体となって、「運河」の魅力再発見し、地域の個性を活かした水辺の賑わい空間づくりや水上ネットワークの構築、防災機能の強化等を図り、「運河」を核とした魅力ある地域づくりへの取り組みを支援する。(平成21年1月1日現在10プロジェクトを認定)



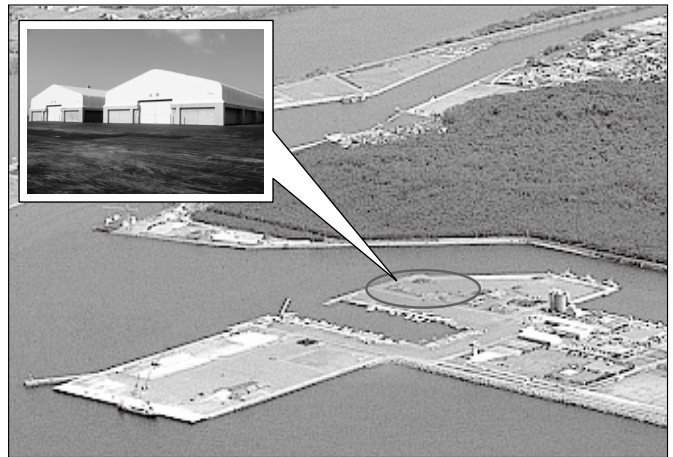
② リサイクルポートプロジェクトの推進

循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、リサイクル産業の新規立地等により拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。（姫川港、能代港等）

- ・ 情報交換の場の提供等、官民連携を促進し、静脈物流システムの構築を推進
- ・ 循環資源を取扱う岸壁等の港湾施設整備を推進
- ・ 第3セクター等が整備する建屋・ストックヤード等の循環資源取扱支援施設の整備を推進〔その他施設費〕（循環資源取扱支援施設を、新たに能代港で整備）



【リサイクルポートのイメージ】



【能代港における循環資源取扱支援施設イメージ】

③ 地域公共交通活性化のための取組

イ) 離島航路の再生等の取組と連携した港湾整備

旅客の大幅減少など大きな環境変化にさらされている離島航路の再生に向けて、地域公共交通活性化や航路事業の構造改善支援等のための取り組みと連携して、船舶の大型化、就航率の向上等のための港湾整備を推進する。

離島航路活性化のための支援策

地域公共交通活性化・再生総合事業

- 支援対象
市町村、公共交通事業者、港湾管理者等からなる地域協議会
- 支援内容
地域協議会が作成した地域公共交通総合連携計画に基づく、実証実験、施設・設備の整備・改良等に対して支援を実施

離島航路維持・構造改革支援制度

- 支援対象
離島航路を運営する事業者
- 支援内容
老朽化船の省エネ船舶等への代替促進等に対して支援を実施。また、運航の結果生じた欠損を補填。

連携

※地域公共交通活性化・再生総合事業は総合政策局、離島航路維持・構造改善支援制度は海事局が担当

港湾整備

- ・ 船舶の大型化に対応した係留施設等の整備



- ・ 上屋整備、棧橋のバリアフリー化



- ・ 防波堤の整備による港内静穏度の確保



離島航路の再生

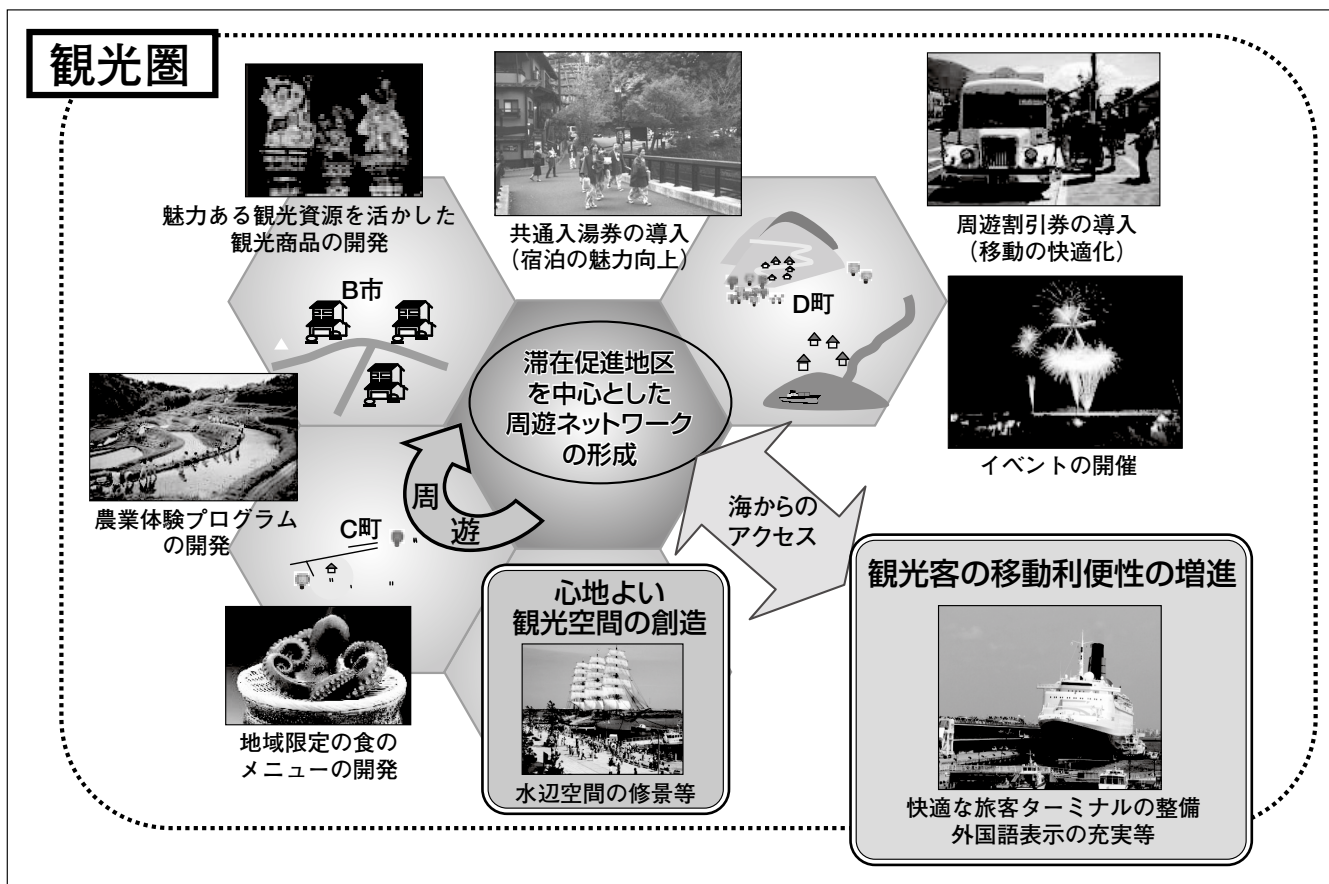
④ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

イ) 観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備

観光立国推進基本法や観光圏整備法の制定を受け、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するため、観光庁と港湾局の連携により、心地よい観光空間の創造等による観光圏の魅力向上と、快適な旅客ターミナルの整備等による観光客の移動の快適化について、ソフト・ハード両面から総合的に推進する。（博多港等）

- 利便性の高い旅客船ターミナルビルの整備（新規）〔その他施設費〕

○事業費82億円（対前年度比1.23）、国費60億円（対前年度比1.16）



【国際競争力の高い魅力ある観光地のイメージ】

ボーディングブリッジがない



ターミナルビルが狭隘



【博多港旅客ターミナルの例】



観光圏の玄関口として旅行者の快適性と利便性の高い旅客船ターミナル等の整備を推進する。

2 国際競争力の強化（成長力の強化）

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～国際競争力のある成長分野の創出～

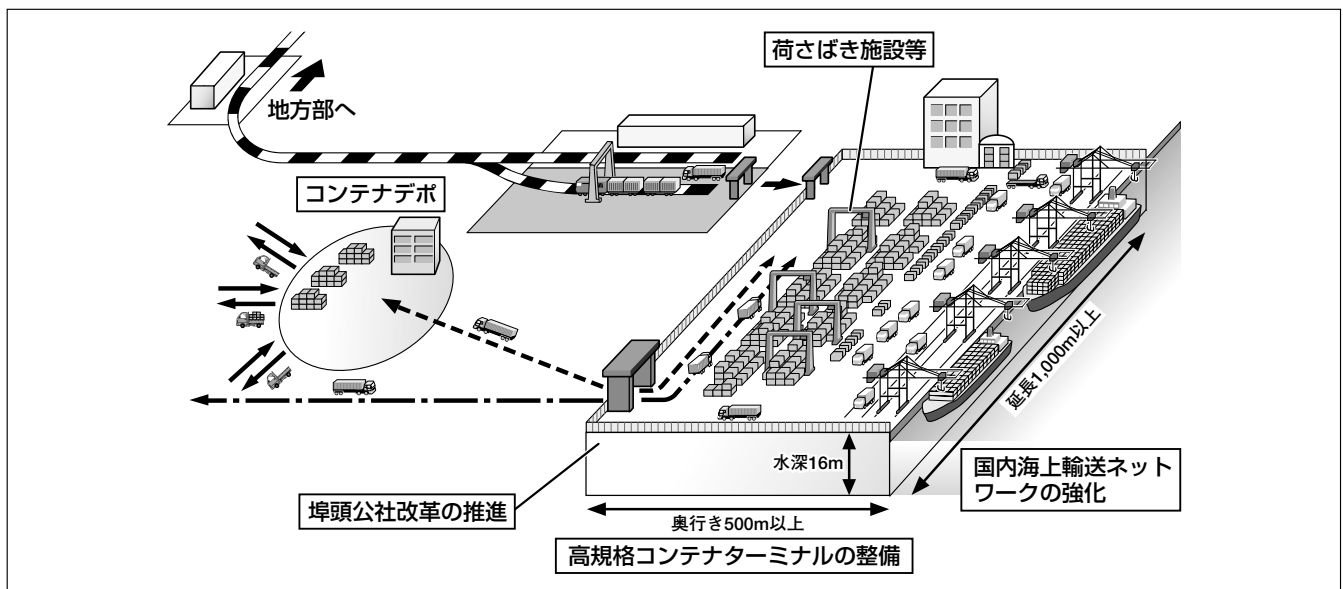
○事業費1,020億円（対前年度比1.01）、国費645億円（対前年度比1.07）

イ) 次世代高規格コンテナターミナルの形成

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進しているスーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。（東京港、横浜港等）

◇スーパー中枢港湾における国内ネットワーク等の強化

- ・スピーディーでシームレスな港湾物流サービス構築の検討〔行政経費〕



【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

新規着工 名古屋港〔鍋田ふ頭地区〕国際海上コンテナターミナル整備事業（水深12m岸壁等）（耐震）

1. 事業の概要

港湾整備事業費：194億円（うち国費118億円）

事業期間：H21～H27

整備施設：岸壁（水深12m）、臨港道路等

2. 事業の効果

外貿コンテナ輸送需要の増加への効率的な対応が可能となり、物流コストの低減が図られる。



新規着工 川崎港〔東扇島～水江町地区〕臨港道路整備事業

1. 事業の概要

港湾整備事業費：540億円（うち国費360億円）

事業期間：H21～H28

整備施設：臨港道路

2. 事業の効果

外貿コンテナ輸送需要の増加、物流機能高度化等に伴う港湾関連車両の交通量増加への効率的な対応が可能となり、物流コストの低減が図られる。

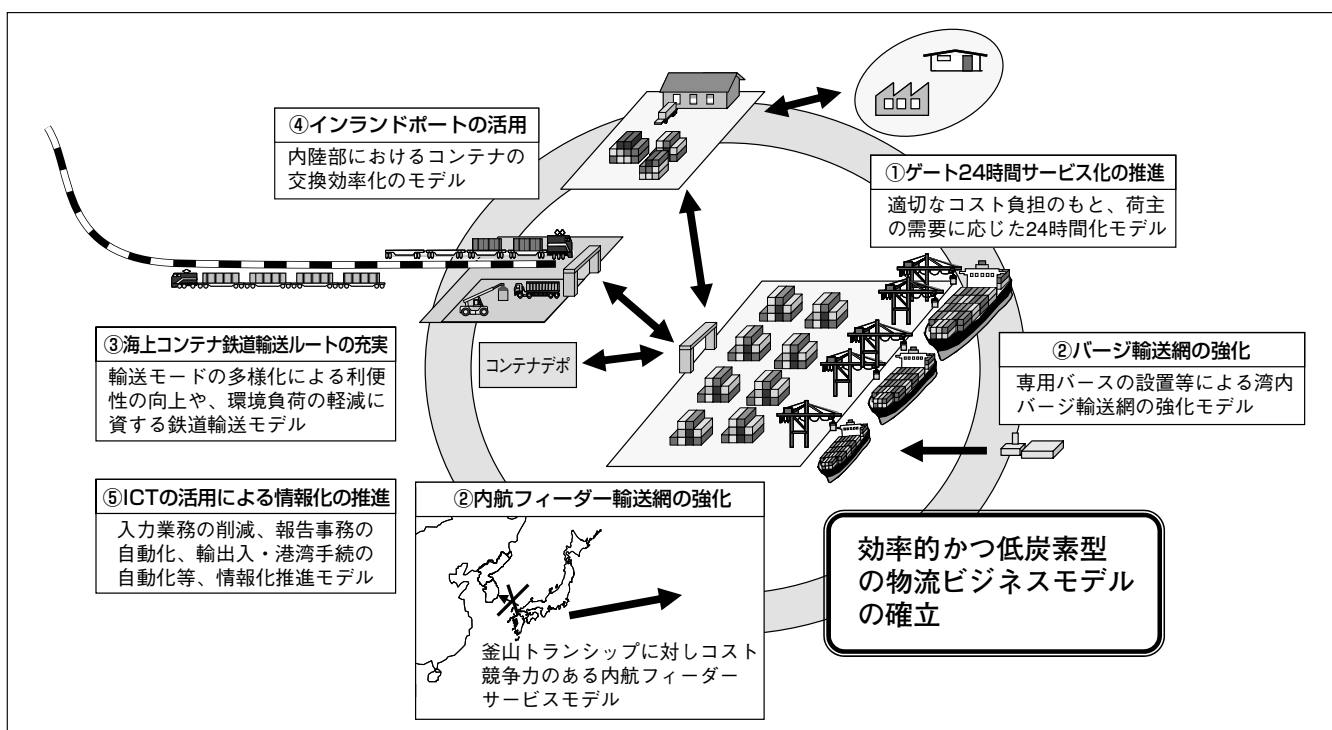


ロ) スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を更に進めていくため、経済団体や港湾関係者との協働のもと港湾を核とした物流を総合的に改革していく先導的な官民協働プロジェクト等を推進する。

具体的には、ゲート24時間サービス、内航フィーダー・バージ輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、具体的な目標（コスト・サービス等）を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進する。モデル事業終了時には民間事業者により自立的・継続的なビジネスが展開されることを目指す。

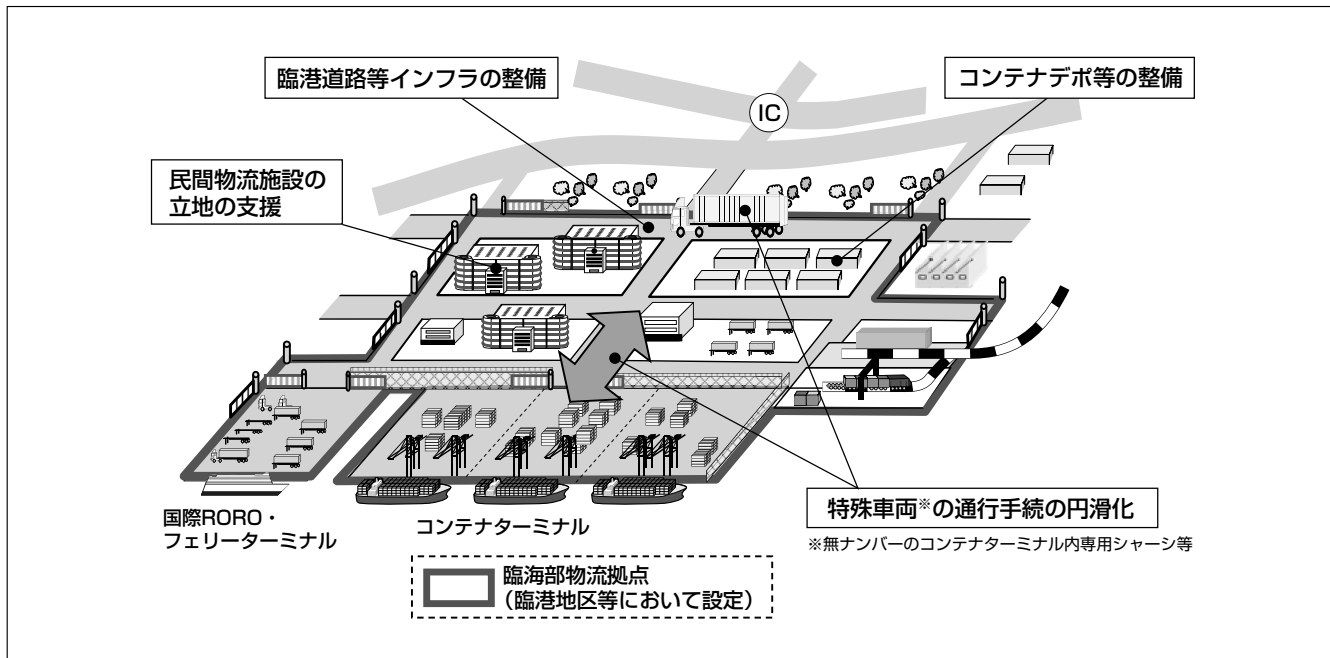
施策	具体的取組	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
①コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業	○スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施（神戸港等）	実施体制構築 協議会設置	モデル事業			実現
②内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	○内航フィーダー輸送網の強化 ・神戸港—中・四国 等 ○バージ輸送網の強化 ・京浜港—千葉港 ・大阪港—神戸港	実施体制構築	モデル事業			実現
③鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	○海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実 ・京浜港～内陸部	実施体制構築	モデル事業			実現
④インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	○インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業			実現
⑤電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	★港湾関連手続の簡素化・統一化 ★出入管理システムの構築 ○情報システム、電子タグ等の情報通信技術（ICT）の活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間 実施体制構築	施設整備・順次実現 モデル事業			実現



【コンテナ物流の総合的集中改革プログラムのイメージ】

八) 臨海部物流拠点 (ロジスティクスセンター) の形成

物流高度化・効率化を支援するため、スーパー中枢港湾等において、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。



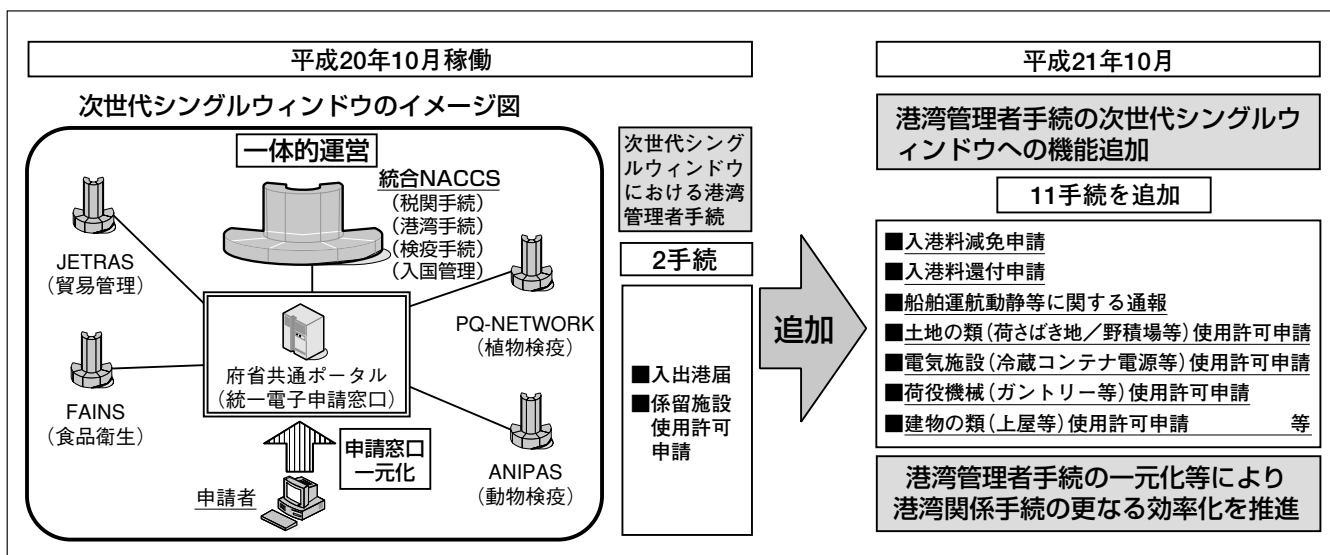
【臨海部物流拠点 (ロジスティクスセンター) の整備イメージ】

② 港湾サービスの高度化

イ) 輸出入及び港湾手続の効率化

アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」に位置付けられた「港湾手続の統一化・簡素化」を推進するとともに、事業者間のネットワーク構築を推進することなどにより、港湾関係手続の効率化を図る。

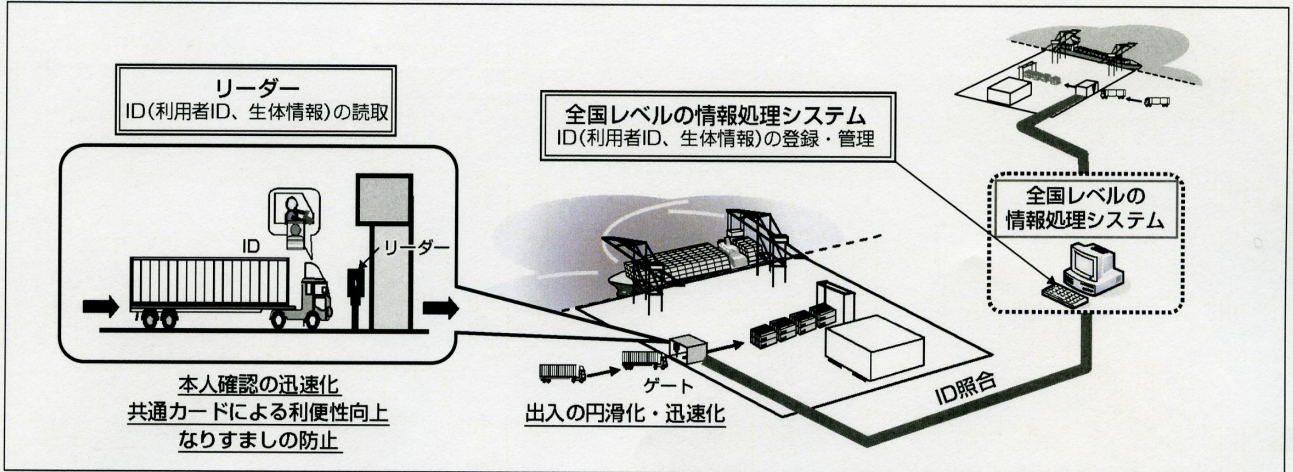
- 港湾管理者手続の次世代シングルウィンドウへの機能追加等の港湾関係手続効率化〔公共〕
- 港湾物流事業者間ネットワークの展開検討〔行政経費〕



【次世代シングルウィンドウの構築】

ロ) コンテナターミナルの出入管理システムの構築

国際コンテナターミナルへの人の出入りを確実に円滑に管理するための全国共通の出入管理システムの整備を進める。



【出入管理システムのイメージ】

ハ) 情報化による港湾物流の高度化・セキュリティの確保

- 船舶自動識別装置(AIS)から得られる船舶の動静を、フォワーダー、トラック、ターミナル等の港湾物流事業者タイムリーに提供し、港湾物流全体の効率化及びコストダウンを目指す。〔行政経費〕
- 物流効率化とセキュリティ強化に資するため、海上コンテナ用電子タグの検証及び実証実験を行う。〔行政経費〕

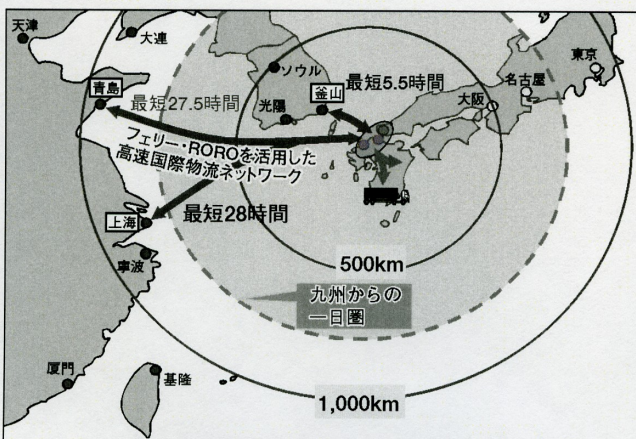
③ 国際複合一貫輸送網改革プログラム

イ) 東アジア複合一貫輸送網の構築

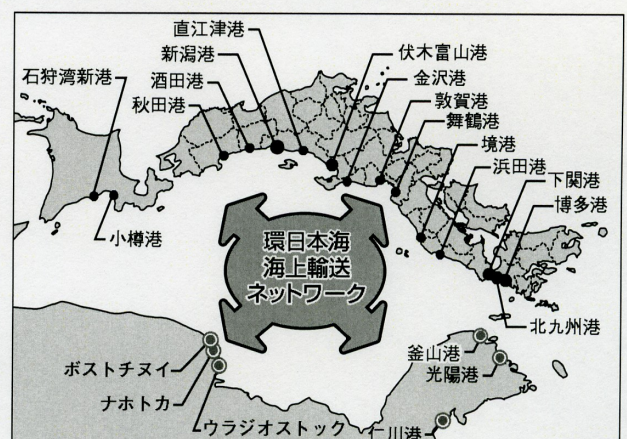
経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアの物流について、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際複合一貫輸送のためのターミナル整備等を行う。

ロ) 環日本海圏複合一貫輸送網の構築

ロシア経済の発展により、我が国との間の輸送需要の増大が見込まれており、日本、ロシア両国内の鉄道輸送網の活用も視野に入れ、新しい環日本海圏の複合一貫輸送網の強化のための検討を行う。



【東アジア高速シームレス物流の図】



【環日本海の海上輸送ネットワークのイメージ】

3 安全・安心の確保(安全・安心で質の高い国民生活の構築)

① 大規模災害への対応力強化

イ) 被災時の広域的な社会経済活動への影響の極小化

人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送機能、経済活動に資する一定の海上輸送機能を確保するため、基幹的広域防災拠点の整備・運用や耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震強化、緑地の整備等によるオープンスペースの確保等を行う。また、災害時の港湾機能の早期回復に向け、港湾関係者の協働による事業継続計画（BCP）の策定を推進するほか、被災施設の緊急調査の実施等による早期復旧支援体制の充実を図る。

○事業費287億円（対前年度比1.04）、国費169億円（対前年度比1.02）

●近畿圏における基幹的広域防災拠点の整備（堺泉北港）

東南海・南海地震や近畿圏の内陸直下型地震等の大規模災害に対応するため、堺泉北港堺2区において基幹的広域防災拠点の整備を推進するとともに、運用体制の構築を図る。

- ・大規模災害発生時に港湾の機能を確保するための事業継続計画（BCP）の策定〔行政経費〕


堺泉北港〔堺2区〕基幹的広域防災拠点

1. 事業の概要

- 整備施設：緑地、臨港道路
事業費：71億円（うち国費40億円）
事業期間：H20～H22
- 整備施設：港湾広域防災拠点支援施設（新規）
事業費：9億円（うち国費9億円）
事業期間：H21～H22

2. 事業の効果

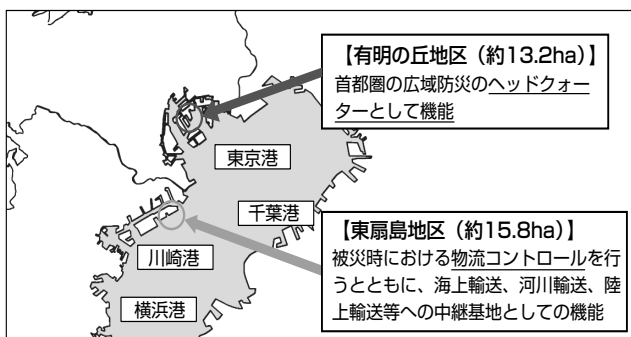
基幹的広域防災拠点として臨海部にオープンスペース等を確保することで、震災時における緊急物資輸送活動の支援等の円滑化が図られる。



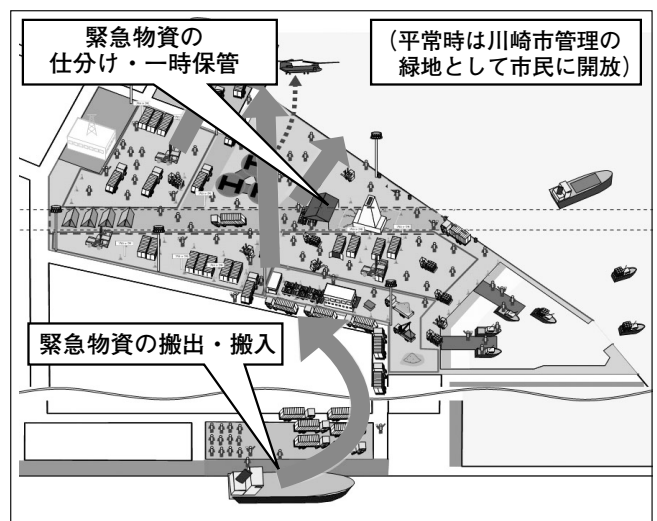
●首都圏における基幹的広域防災拠点の管理・運用体制の強化（川崎港）

平成19年度に整備が完了した川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点について、首都直下地震等の大規模災害発生時において、有明の丘地区の基幹的広域防災拠点と連携しつつ、国による緊急物資の輸送活動の支援や応急復旧活動が円滑に実施できるよう、運用体制の強化を図る。

- ・港湾広域防災拠点支援施設の維持管理費及び非常災害発生時に備えた訓練費の確保〔行政経費〕



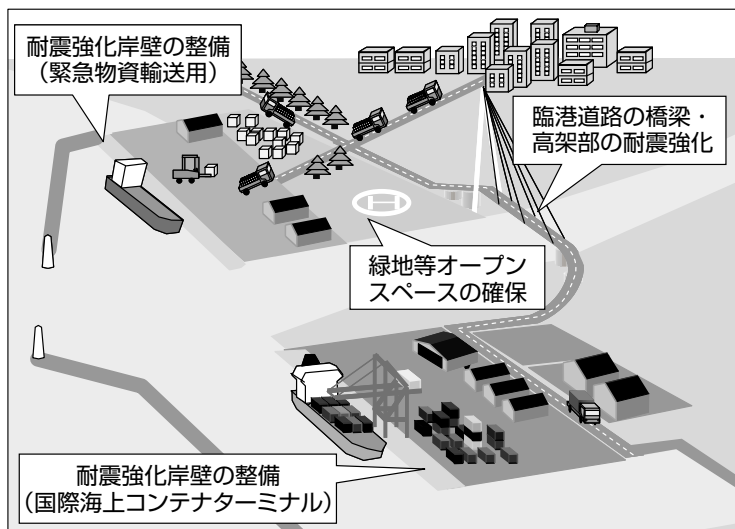
【有明の丘地区と東扇島地区の機能】



【東扇島地区基幹的広域防災拠点の運用イメージ】

●港湾施設の耐震性強化の推進

災害時に防災拠点として緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する緑地等のオープンスペースを一体的に整備するほか、臨港道路の橋梁、高架部の耐震強化を推進する。さらに、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保できるよう国際海上コンテナ輸送等に対応したターミナルの耐震強化を進める。



【港湾施設の耐震性強化の推進】

『耐震強化岸壁緊急整備プログラム』

○全国各地で大規模地震発生が切迫するなか、平成18年3月に「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定。

【ポイント】

- ◇平成18年度から22年度の5年間で耐震強化岸壁の整備率を概ね70%へ向上（平成20年4月現在63%）
- ◇全ての臨海都道府県で耐震強化岸壁を整備

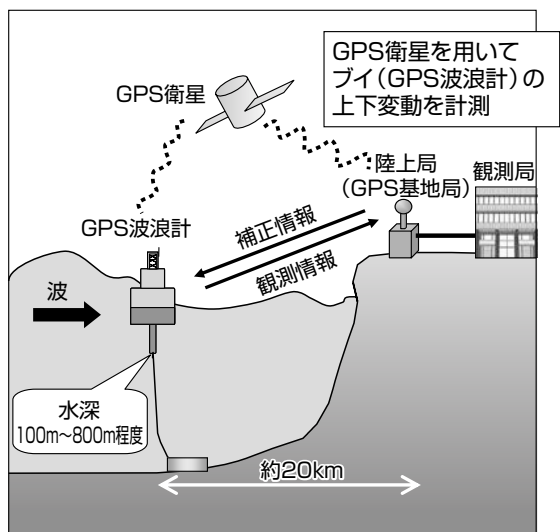
●災害後の港湾機能の早期回復に向けた取組体制の強化

大規模災害時に低下した港湾機能を早期に回復させるためには、港湾施設（航路、岸壁等）の復旧だけでなく、海運事業者や港湾運送事業者等の実施する業務や港湾に接続する主要道路などのネットワークが迅速に回復されることが必要であることから、港湾関係者との協働の下に港湾の事業継続計画（BCP）を策定する。

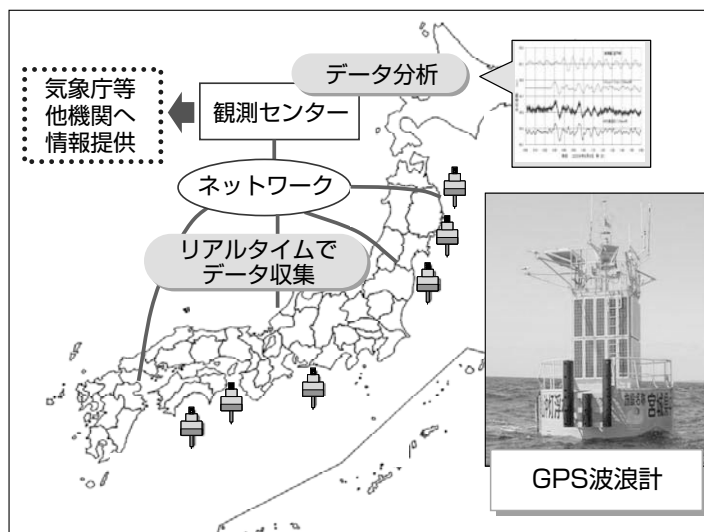
また、大規模災害時において迅速かつ的確な緊急対策を行うため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）としての被災地への人員の派遣や被災施設の緊急調査を実施する等、地方公共団体への支援体制の充実を図る。

□) 沖合波浪観測体制の強化

港湾整備に必要な沖合の波浪を精度良く観測するGPS波浪計の整備を推進し、沖合波浪観測体制の強化を図る。また、地震発生時には津波の観測も可能であることから、気象庁等関係機関と連携し、港湾を含む沿岸域での津波への迅速な対応にも活用する。



【GPS波浪計システムの概要】



【沖合波浪観測システム】

② 港湾における保安・安全対策の推進

イ) メガポート・イニシアティブのパイロット・プロジェクトの実施

横浜港南本牧ふ頭において、コンテナゲートに放射性物質検知施設を設置し、輸出入コンテナ内の核物質その他の放射性物質を監視するパイロット・プロジェクトを実施する。

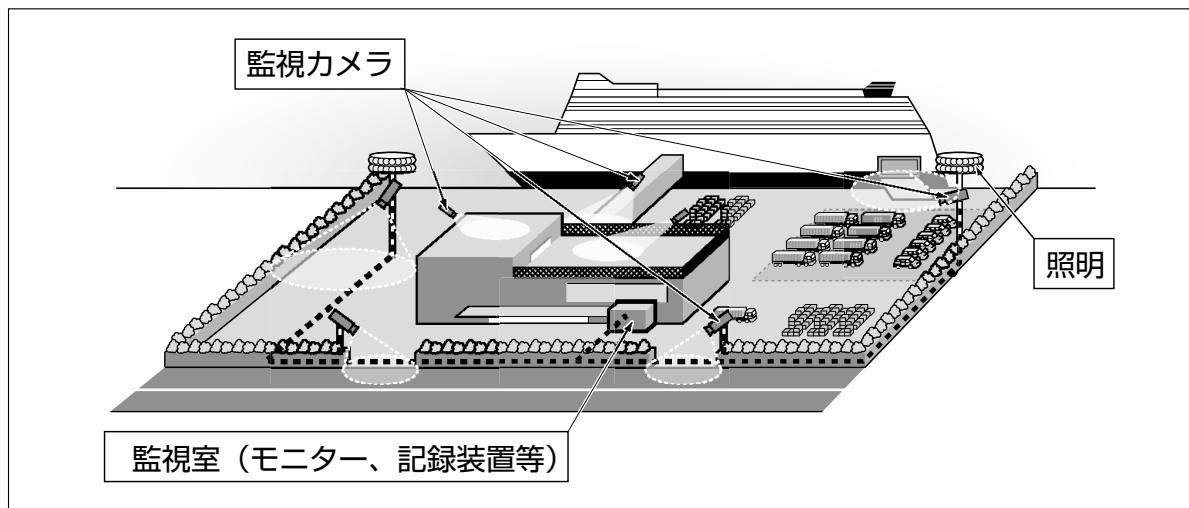
※メガポート・イニシアティブ (MI) : 世界の主要港における積荷の検査能力を強化し、核物質その他の放射性物質の拡散を防止することを目的とする、米国政府が推進する取り組み。



【放射性物質検知施設（蘭・ロッテルダム港の例）】

ロ) 国内旅客船・フェリーターミナルにおける保安対策の推進

人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある国内旅客船及びフェリーターミナルにおいて、監視カメラを用いた保安対策の実施を支援する。



【保安施設（監視室等）のイメージ】

ハ) 航路の保全・管理の強化（開発保全航路の指定範囲の拡大）

四面環海、資源に乏しいわが国は、輸出入取扱貨物の99.7%を海上輸送に依存しており、国際・国内海上輸送ネットワークの根幹を形成している開発保全航路において、機能に重大な障害が発生することのないよう、現行区域と一体的に保全・管理すべき所要の水域を区域に追加するなど、適切な開発・保全・管理を推進する。

③ バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～

みなとを訪れた移動制約者を含むすべての利用者にとって使いやすい施設となるよう、平成18年12月のバリアフリー新法の施行を踏まえ、旅客船ターミナル、係留施設等のユニバーサルデザイン化を推進する。

- ・揺れにくい浮棧橋、手すり、スロープ等の整備の推進
- ・離島航路の安全性・安定性確保のための防波堤、航路等の整備



【三河港 浮棧橋 (マンボウ)】



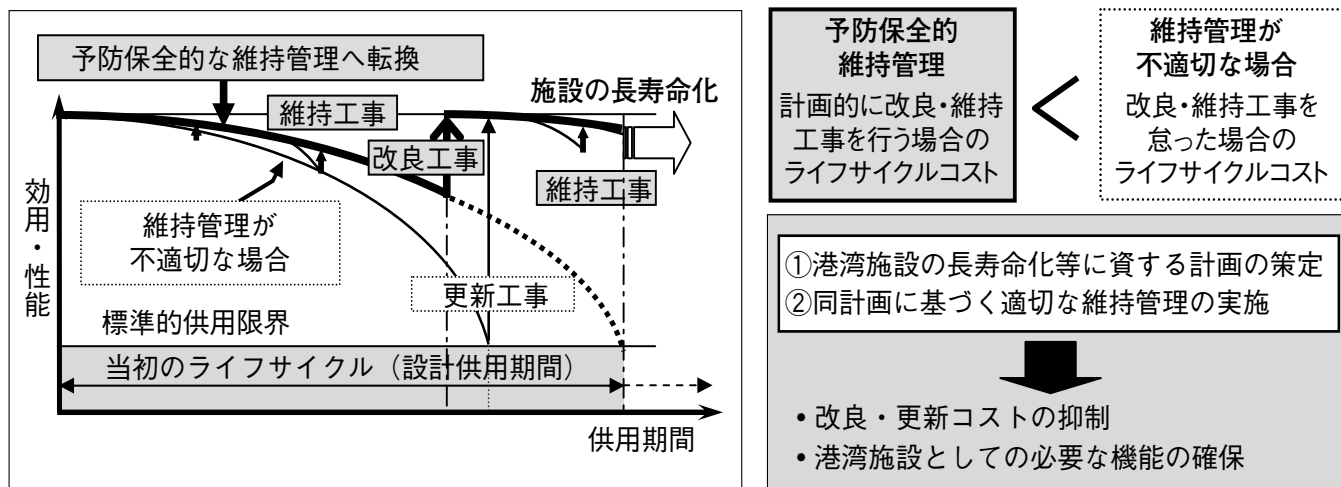
【手すり、スロープ等が整備され、バリアフリー化されている石垣港旅客船ターミナル】

④ 港湾施設の戦略的維持管理の推進

イ) 既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進

港湾施設については、高度経済成長時代に集中投資した施設の老朽化が進行することから、必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、施設の長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を促進する。

- ・既存の国有港湾施設について、国土交通大臣による長寿命化計画の策定(平成24年度までの時限措置)
- ・既存の補助港湾施設について、港湾管理者による長寿命計画の策定に対する補助(原則平成24年度までの時限措置。ただし、管理する港湾の多い一部の港湾管理者にあっては、平成26年度までの時限措置)

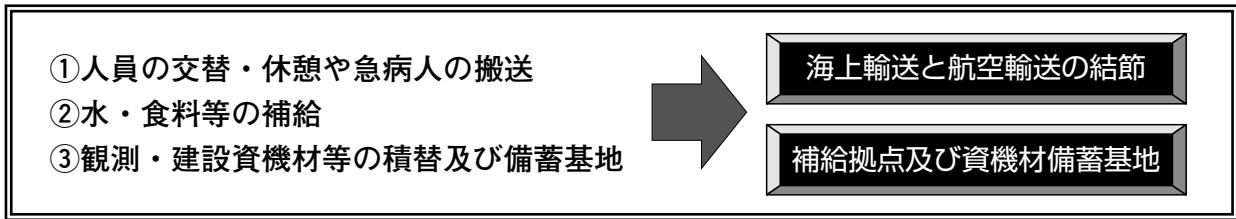


【予防保全的な維持管理による施設の長寿命化の概念図】

⑤ 海洋政策の推進

イ) 離島における活動拠点の整備

海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点の整備に向けた検討、波浪観測等を行う。



【活動拠点に期待される主な機能】

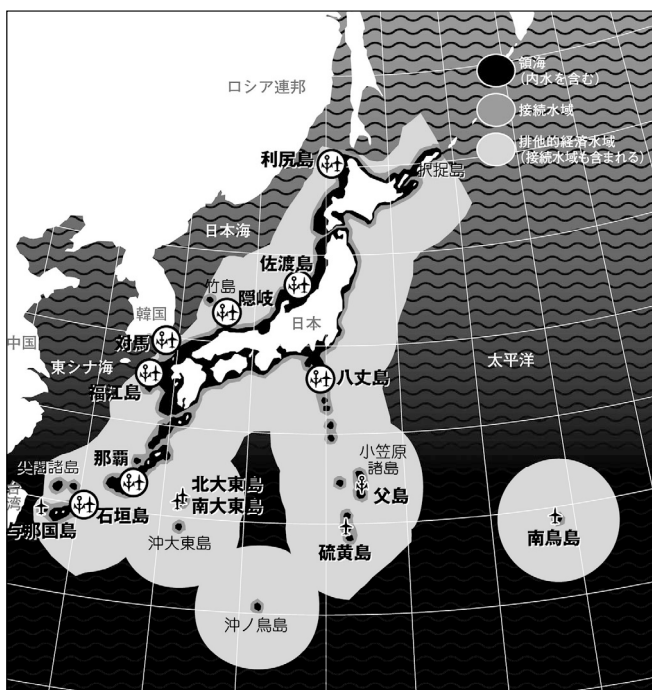


大型岸壁がないため小型船に積みかえて陸上げをしている様子



係留施設がないため人力でパイプラインを接続している様子

【大型係留施設のない離島における資機材・燃料等の陸揚げの様子】



【離島における輸送施設の現況】

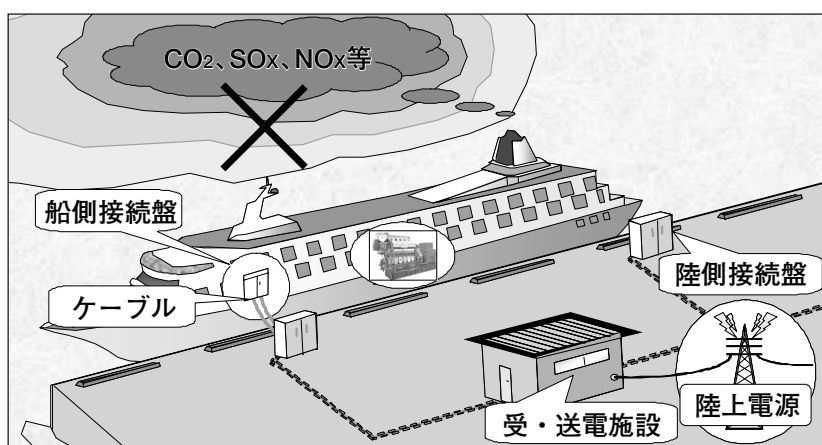
4 地球環境問題への対応(低炭素社会の構築)

① 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾行政～

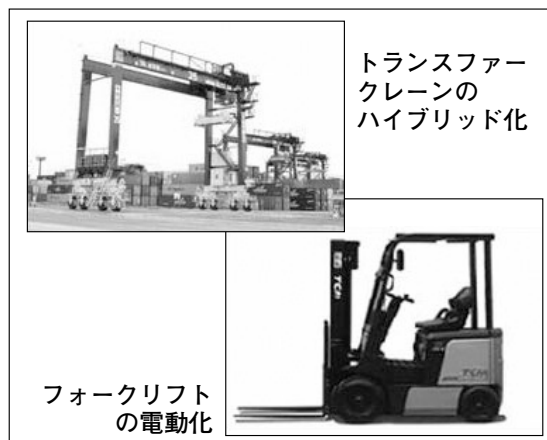
イ) 低炭素社会の構築

「低炭素社会づくり行動計画」等を踏まえ、港湾の諸活動から発生する温室効果ガス等の削減を図る。

- CO₂排出の少ない交通輸送網の実現に向けて、貨物自動車からの環境負荷の少ない海運へのモーダルシフトや、物流の結節点となる港湾機能の充実やインランドポートの設置による空荷輸送の削減等により効率的な物流体系の構築を進める。
- 接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設による供給への切り替え（陸電供給）についての現地実験を行うなど、港湾地域におけるCO₂、SO_x、NO_x等の排出ガスの削減及び大気環境の改善を図る。
- 港湾物流に関する総合的な温室効果ガス排出削減計画を策定するためのCO₂排出構造や対策に関する情報共有を促進する。
- 港湾における荷役機械の省エネルギー化を図り、温室効果ガスの削減を推進する。
(NEDO（独）新エネルギー・産業技術総合開発機構）のエネルギー使用合理化事業者支援事業において、新たにトランスファークレーンのハイブリッド化及びフォークリフトの電動化が補助対象化。)



【接岸中船舶への陸上電力供給のイメージ】



【港湾における荷役機械の省エネルギー化】

ロ) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出

「21世紀環境立国戦略」等を踏まえ、港湾における水環境の改善、自然環境の再生・創出を図る。

(東京港等)

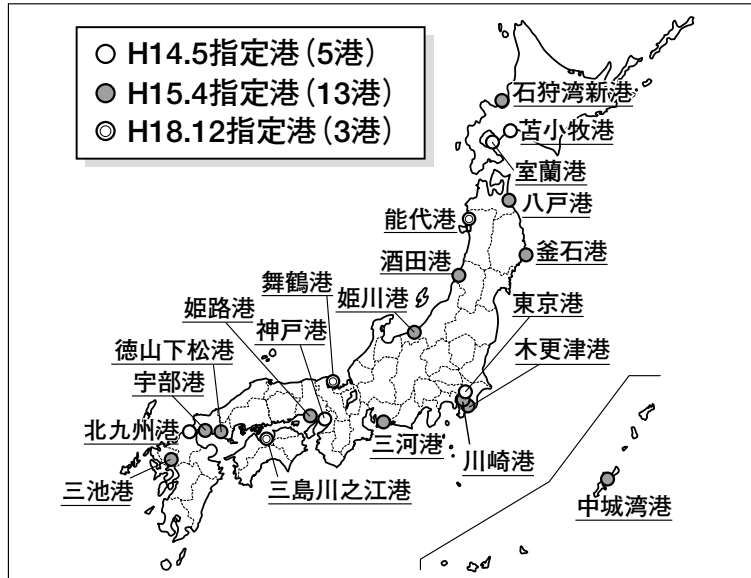
- 青潮等の発生と関連があるとされる深掘跡の埋戻しや干潟・海浜・藻場の保全・再生・創出等の自然再生を効率的に実施する。
- 生物生息環境に重要な指標となる底層の溶存酸素に関する調査、予測手法等を検討する。



【港湾整備により発生した良質の土砂を有効活用し、良好な水環境と多様な生物の生息場を創出】

八) リサイクルポートプロジェクトの推進（再掲）（16頁参照）

循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、臨海部の活性化を図るためにリサイクル産業の拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。（姫川港、能代港等）
 （循環資源取扱支援施設を、新たに能代港で整備）

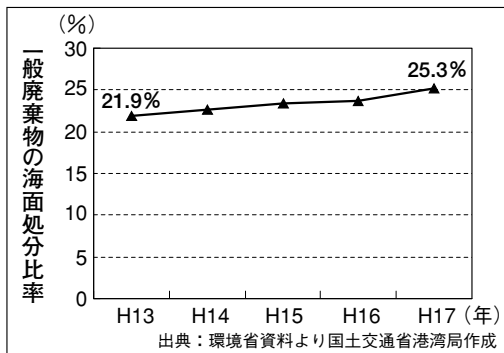


【総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の指定状況】

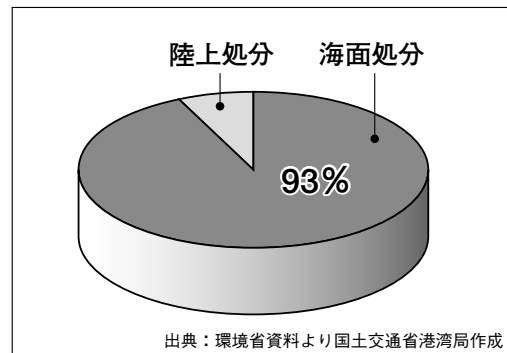
② 海面処分場の計画的な確保

イ) 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の計画的な確保

港湾の整備に伴う浚渫土砂や内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。（東京港、水島港等）



【一般廃棄物の海面処分比率(全国)の推移】



【東京都の海面処分比率（平成17年）】



【東京港 海面処分場】

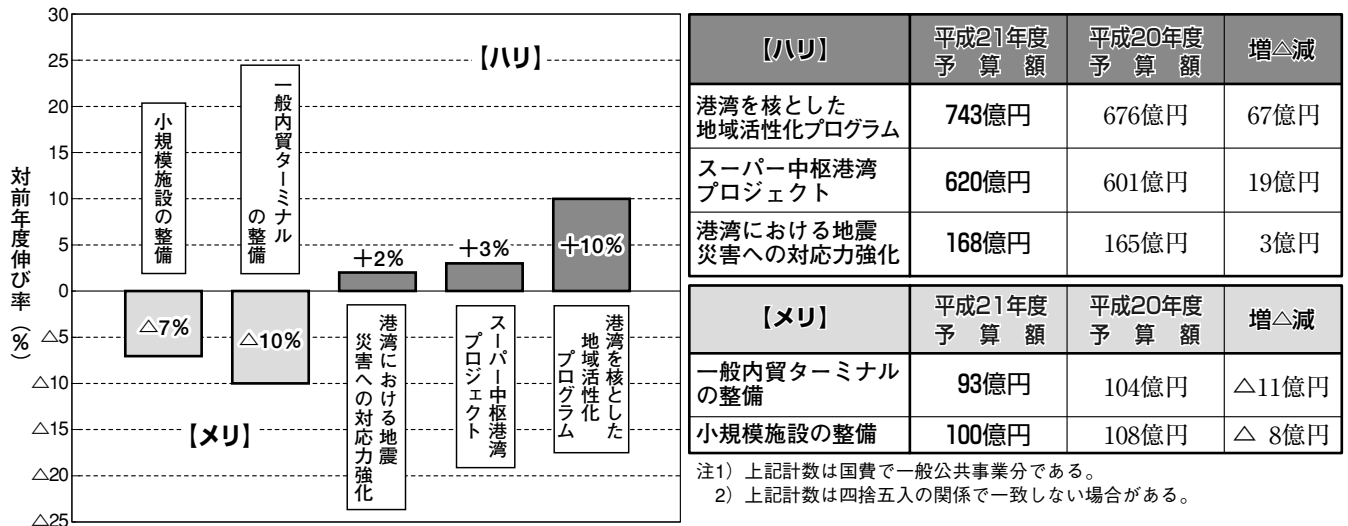
Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進

1 投資の重点化・効率化

① 投資のメリハリ

事業の「選択と集中」により予算の重点投資をさらに進め、より一層効率的・効果的な事業実施に努める。

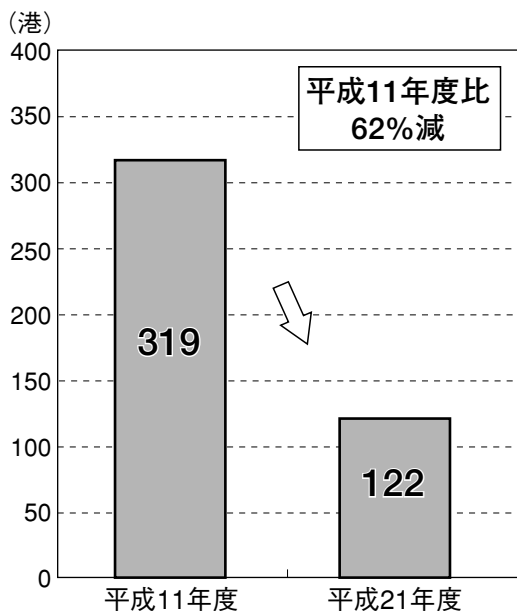
●平成21年度予算における投資のメリハリ



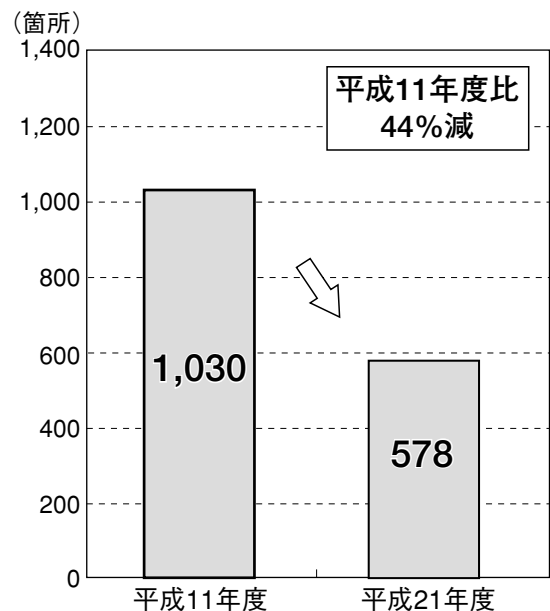
② 事業実施港数・箇所数

我が国の抱える政策課題に対し、限られた予算により適切に対応するため、投資の重点化を進め、地方港湾への新規投資の抑制、重要港湾における事業実施箇所数の一層の削減を図る。

●地方港湾における事業実施港数の削減



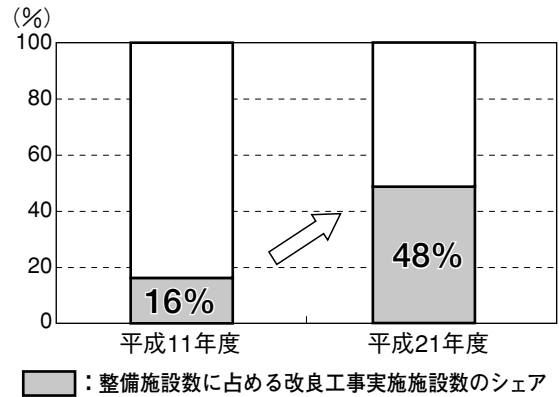
●重要港湾における事業実施箇所数の削減



③ 「改良」による既存ストックの有効活用

港湾施設を新たに整備するだけでなく、既存施設を適切に改良することにより、その質を減ずることなく有効に活用していく。

●事業に占める改良工事のシェア



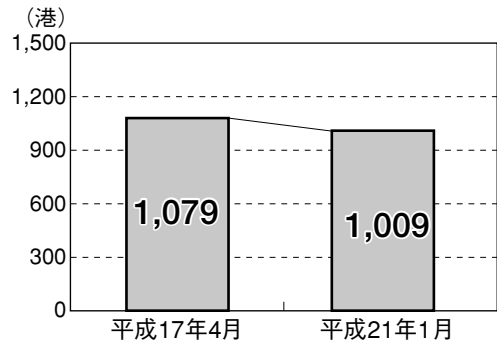
④ 港湾統合の推進

港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資の解消を図ること等により効率的・効果的な港湾の投資・運営をめざす。

<統合による効果>

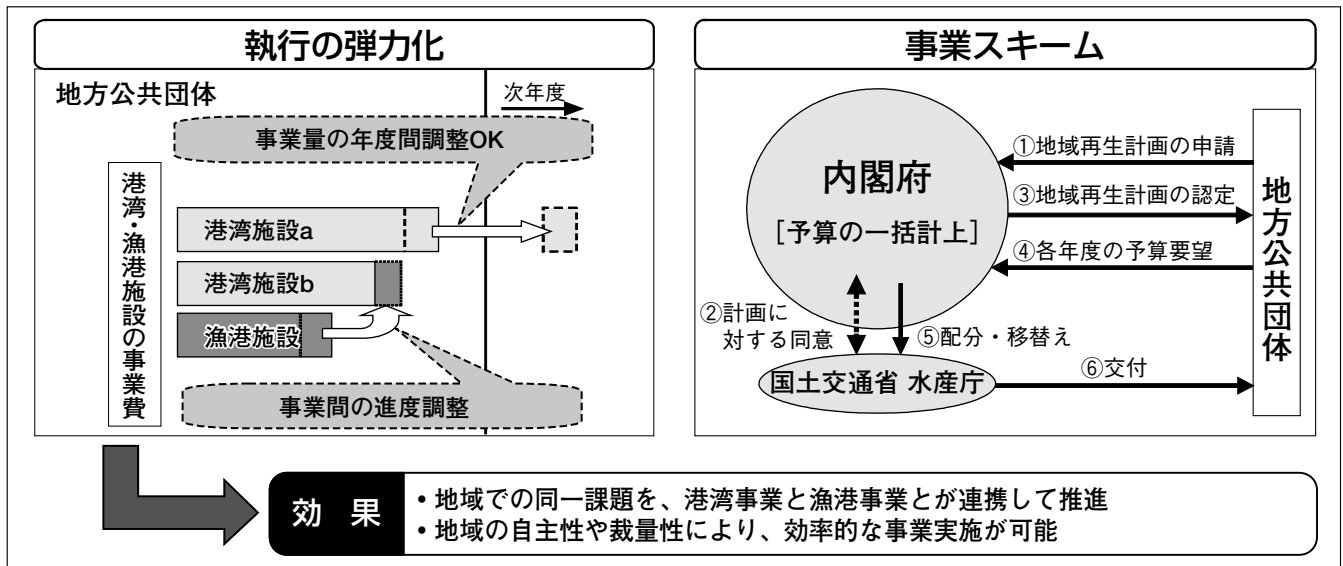
- 港湾の施設などの投資の効率化
 - 適切な機能の分担、配置計画及び整備計画
- 港湾運営の効率化
 - 各種手続き、事務の省力化

●我が国の港湾数（56条港湾を含む）



⑤ 港整備交付金の活用

水産庁との連携により地方港湾・第一種漁港及び第二種漁港の施設整備を効率的に実施するために、事業間での融通や年度間での事業量の変更が可能な港整備交付金（地域再生基盤強化交付金の一環として内閣府に一括計上）について、地方の実情に配慮しつつ、その一層の活用を進める。（第二種漁港への適用については新規）



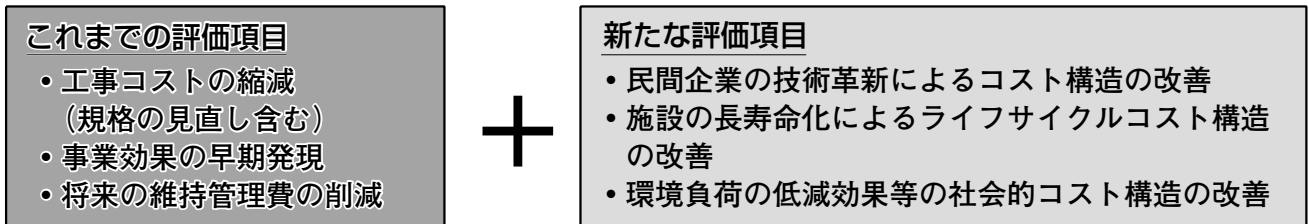
【港整備交付金のスキーム】

⑥ 総合的なコスト縮減の推進

民間企業による技術革新の進展、国民の安全・安心へのニーズや将来の維持管理・更新費用が増大することへの対応、地球温暖化等の環境問題に対する要請の高まりを踏まえ、これまでの「総合的なコスト縮減」から、VFM(経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること) 最大化を重視した「総合的なコスト構造改善」を推進する。

●総合的なコスト構造改善

平成20年度から5年間で、平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率を達成することを目標



●充実を図る取組

- ① 計画、設計から施工、維持管理に至る、港湾関係事業のすべての段階を通じた総合的なコスト構造改善の取り組みの充実
- ② 民間企業の技術力を活用する公共調達手法の採用

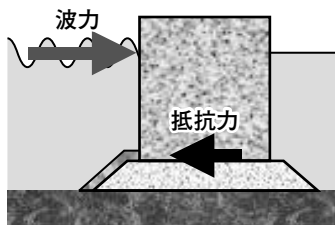
●主要な取組

【性能規定化された技術基準に基づく港湾施設の実施】

平成19年度より港湾の施設の技術上の基準(技術基準)を従来の仕様規定から性能規定に変更。また、技術基準との適合性を国又は第三者機関が確認する適合性確認制度も併せて創設し、設計の自由度が増した港湾施設の安全確保に万全を期している。

従来の設計法

堤体に作用する波力に対する必要な抵抗力(堤体重量)を確保

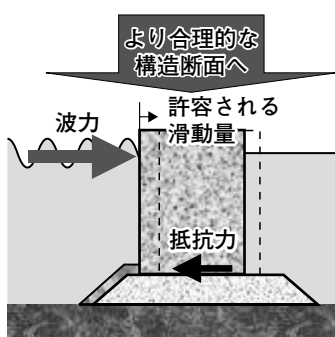


性能規定化による設計法

許容される滑動量を考慮することにより必要な抵抗力を低減

→ **堤体の縮小(コスト縮減)が期待される**

より合理的な構造断面へ

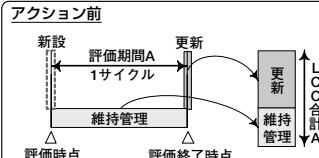


【ライフサイクルコスト構造の改善】

点検診断、維持補修の計画など維持管理計画に基づく港湾施設の計画的かつ適切な維持管理により、施設のライフサイクルコスト構造の改善を図る。

○ 港湾施設の長寿命化・延命化効果を評価

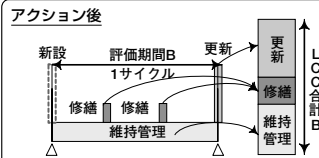
アクション前



年平均費用算出 (LCC合計A/評価期間A)

年平均費用A - 年平均費用B = 毎年度の改善額


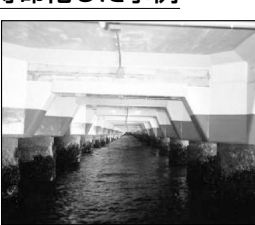
アクション後



年平均費用算出 (LCC合計B/評価期間B)

※LCC: ライフサイクルコスト

○ 改良工事により施設を長寿命化した事例

栈橋の裏面の鉄筋コンクリートが塩害により腐食 → 表面を修復することで、栈橋本体を長寿命化

【技術基準の性能規定化による事例】

【ライフサイクルコストの最小化】

⑦ 入札・契約手続きの改善

公共工事の入札・契約手続きにおける一層の透明性及び競争性の確保、公共工事の品質確保の促進等を図るため、一般競争入札の対象をこれまでの「5千万円以上の工事」に加え、「5千万円未満の工事」においても積極的に取り組むこととする。また、原則として全ての工事の発注について総合評価落札方式を実施する。

従来より価格のみの競争にて発注を行ってきた調査・設計等業務についても一層の品質確保の促進を図るため、総合評価落札方式を試行的に導入し、その拡大を図る。

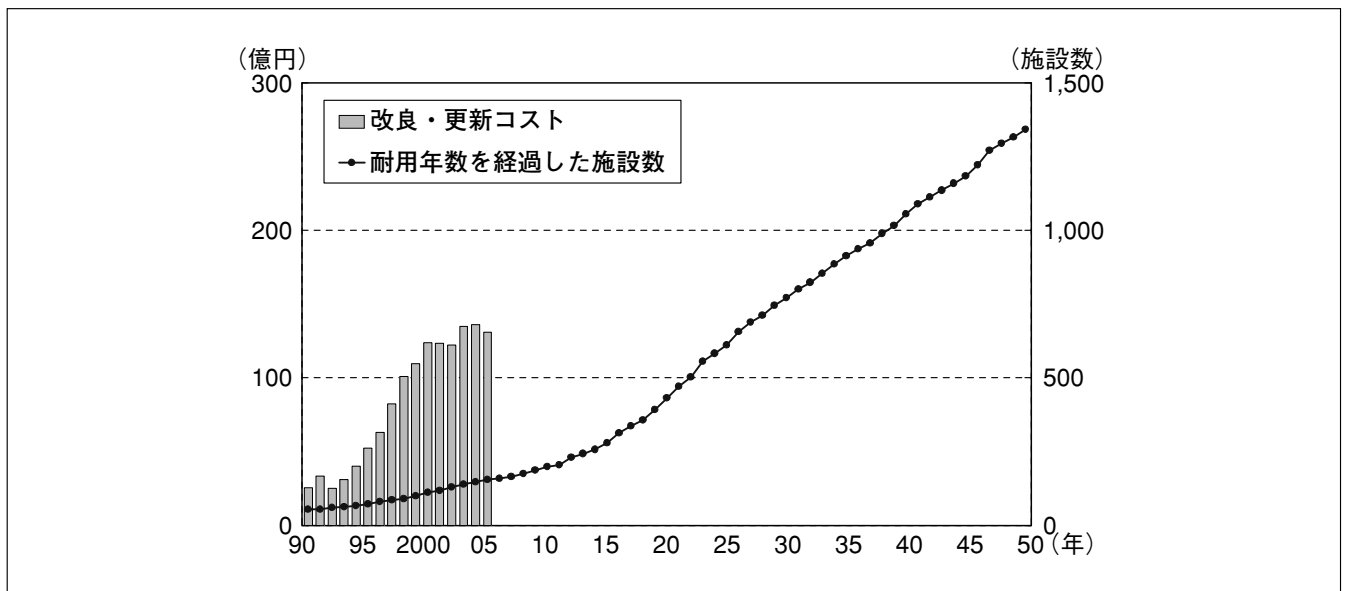
⑧ 公共工事の品質確保

工事の施工段階において、より確実な品質確保、キャッシュフローの改善、双務性の向上を図るため、施行プロセスを通じた検査・監督の強化（日々の品質監視、段階的な検査の導入等）、出来高部分払い（段階的な検査で確認出来た部分についてその都度支払いを行う）、発注者・元請業者・下請業者にて行う三者連絡会の試行を深化しつつ、公共調達制度の改革を推進する。

また、公共工事において極端な低価格による受注が行われた場合、工事品質の確保に支障を及ぼしかねないだけでなく、下請業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の悪影響が懸念されることから、発注段階を中心とした低価格入札対策についても引き続き実施する。

⑨ 港湾施設の戦略的維持管理の推進（再掲）（25頁参照）

港湾施設の長寿命化等に資する計画の策定を推進し、計画に基づく予防保全的な維持管理（点検診断・維持補修等）の実施により、今後増大が予想される改良・更新コストの抑制を図る。



【岸壁数（水深7.5m以上）の改良・更新コストと耐用年数を経過した施設数の推移】

2 主な施策・事業の総合化

港湾関係以外の様々な施策・事業との連携・総合化を進め、港湾行政単独では実施することの困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～省内各局、関係省庁、経済団体との連携～

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化として、次世代高規格コンテナターミナルの整備を実施するとともに、経済団体等と連携して国内ネットワーク等の強化を図るため内航フィーダー輸送や鉄道輸送等の強化に対する支援を実施する。

② 次世代シングルウィンドウの利便性向上とアジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」の着実な実施 ～省内各局、関係省庁との連携～

「貿易手続改革プログラム」を着実に実施し、関係6省庁が連携して構築した次世代シングルウィンドウへの港湾管理者手続の機能を追加等更なる利便性の向上を推進する。

③ 物流セキュリティ及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究 ～省内各局、関係省庁との連携～

関係7省庁が連携してとりまとめた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」で示されたセキュリティ強化と物流効率化の両立に向けた施策方針に基づき、海上コンテナ用電子タグの検証を行う。

④ AISを活用した新たな港内管制及び港湾物流の効率化 ～海上保安庁との連携～

海上保安庁と連携し、平成20年7月までに一定の船舶への搭載義務が完了した船舶自動識別装置（AIS）のデータを活用し、船舶の運行効率の向上と港湾物流の効率化の双方を実現する。

⑤ 基幹的広域防災拠点の運用体制の強化 ～内閣府（防災担当）、都市・地域整備局との連携～

内閣府（防災担当）等と連携し、基幹的広域防災拠点について、近畿圏では、堺泉北港堺2区において整備を推進するとともに、首都圏では、川崎港東扇島地区において運用体制を強化する。

⑥ メガポート・イニシアティブのパイロット・プロジェクトの実施 ～財務省、外務省等との連携～

港湾における積荷の検査能力を強化し、放射性物質等の拡散を防止することを目的としたメガポート・イニシアティブの導入を検討するため、関係省庁と連携しながら、輸出入コンテナ貨物の放射性物質の有無の検知にかかる試行実験（パイロット・プロジェクト）を行い、放射性物質等の検知にかかる運用体制や検知レベルの設定などの技術的事項について検討を行う。

⑦ 災害後の港湾機能の早期復旧に向けた取組体制の強化 ～省内各局、港湾関係者との連携～

全省的な取り組みである緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の港湾部門として、被災地への人員派遣と被災施設の緊急調査の迅速かつ的確な実施に向け、体制の充実を図る。

また、大規模災害時に低下した港湾機能を早期に回復させるため、港湾関係者との連携の下に港湾の事業継続計画（BCP）を策定する。

⑧ 全国海の再生プロジェクト ～海上保安庁、都市・地域整備局、河川局、農林水産省、経済産業省、環境省との連携～

水質汚濁が慢性化している閉鎖性海域の水質環境改善を図るため、関係行政機関の連携により策定した行動計画に基づき、総合的に施策を推進する。

⑨ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成 ～観光庁との連携～

水辺空間の修景等による心地よい観光空間の創造と、快適な旅客ターミナルビルの整備等による観光客の移動の快適化により、観光圏の魅力向上を図る。

⑩ 離島航路の再生に向けた取組と連携した港湾整備の推進 ～総合政策局、海事局との連携～

旅客の大幅減少など大きな環境変化にさらされている離島航路の再生に向けて、総合政策局（地域公共交通活性化）や海事局（航路事業の構造改善支援等）と連携して、船舶の大型化、就航率の向上等のための港湾整備を推進する。

IV. 新規事項

1 主な新規着工施設

事業名 [事業主体]	整備期間 (年度)	港湾整備 事業費 (億円)	事業内容
新潟港 東港区西ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [北陸地方整備局]	H21 ~ H23	54	外貿コンテナ貨物の増加に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより約29億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [中部地方整備局]	H21 ~ H27	194	外貿コンテナ貨物の増加に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより約77億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
川崎港 東扇島～水江町地区 臨港道路整備事業 [関東地方整備局]	H21 ~ H28	540	臨海部におけるコンテナ貨物等の効率的な輸送に対応するため、臨港道路の整備を行う。これにより約54億円/年の輸送費用等の削減効果が得られる。
徳島小松島港 沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 [四国地方整備局]	H21 ~ H26	118	内貿ユニットロード貨物の増加や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送に対応した国内輸送ターミナルの整備を行う。これにより約14億円/年の輸送費用等の削減効果が得られる。

2 新規制度等

① 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成に資する旅客ターミナルの整備

国際競争力の高い魅力ある観光地の形成に資するため、観光圏（観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律による）整備事業と連携して、その玄関口として相応しい旅客ターミナルビルの整備を行う民間事業者に対する補助制度を創設する。（17頁参照）

② スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

スーパー中枢港湾におけるゲートの24時間化の達成など、港湾物流を総合的に改革していく先導的な官民協働プロジェクト等を推進する。（19頁参照）

③ 離島における活動拠点の整備

離島における輸送、補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点の整備に向けた検討及び波浪観測等を行うための調査を実施する。（26頁参照）

④ 港湾における荷役機械の省エネルギー化による温室効果ガス削減の推進

経済産業省等と連携して、トランスファークレーンのハイブリッド化（コンテナを吊下げる際のエネルギーの再利用）及びフォークリフトの電動化を推進し、港湾における温室効果ガス削減を図る。（NEDOにおけるエネルギー使用合理化事業者支援事業による補助対象化）（27頁参照）

V. 税制改正

事 項	税 制 改 正 内 容
1. スーパー中樞港湾における荷さばき施設等に係る特例措置 ＜延長＞	○ スーパー中樞港湾の特定国際コンテナ埠頭において、国の無利子貸付制度（港湾法第55条の8）の適用を受けて認定運営者が取得する荷さばき施設等に係る以下の特例措置の適用期限を2年間延長する。 →固定資産税・都市計画税：課税標準1／2
2. 倉庫用建物等に係る特例措置 ＜拡充・延長＞	○ 国際競争力の強化、物流分野での環境負荷（CO ₂ 量）の削減及び地域の活性化に資するよう、「物流総合効率化法」に定められた総合効率化計画に基づき倉庫用建物等を取得する場合の特例措置を2年間延長する。 →固定資産税・都市計画税：課税標準5年間7／8（港湾上屋）

第二部

海岸事業等

I. 基本方針・規模

1 基本方針

地球温暖化の進行による気候変化が顕在化する中、切迫する大規模地震・津波災害や頻発する深刻な高潮災害等に対して国民の安全・安心を確保するため、ハード・ソフト一体となった海岸事業を強力に推進する。

特に、浸水リスクに対して脆弱であり、人口・資産が集積しているゼロメートル地帯や地震防災対策推進地域等を中心に、想定される被害の深刻さを鑑み緊急的に海岸保全施設の老朽化対策や耐震対策に取り組む。

また、海洋基本法の成立を踏まえ、侵食対策や海岸利用の促進、漂流・漂着ゴミ対策等についても積極的に取り組む。

2 予算の規模

事業区分	費目	平成21年度 予算額(A)	平成20年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	398億円	418億円	0.954
	国費	240億円	248億円	0.968
災害復旧事業等	事業費	14億円	15億円	0.958
	国費	13億円	13億円	1.000

注1) 上記計数には内閣府分を含む。

3 重点事項の内訳（港湾海岸事業）

(単位：億円)

重点事項	平成21年度 予算額	平成20年度 予算額	対前年度比
1 安全・安心の確保(安全・安心で質の高い国民生活の構築) ① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進 ② 海岸保全施設の老朽化対策の推進 ③ ハード・ソフト一体となった津波・高潮対策の拡充	351 (216) 90.1%	363 (220) 88.6%	0.97 (0.98)
2 地域の活性化(成長力の強化) ① 海岸利用の活性化のための海岸環境整備事業の促進 ② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	14 (21) 8.6%	47 (25) 9.9%	0.88 (0.84)
3 地球環境問題への対応(安全・安心で質の高い国民生活の構築) ① 地球温暖化による気候変化への対応 ② 海辺の環境や景観の保全・創造	6 (3) 1.3%	8 (4) 1.4%	0.84 (0.88)
合計	398 (240)	418 (248)	0.95 (0.97)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ. 重点事項

重点事項のポイント

1 安全・安心の確保（安全・安心で質の高い国民生活の構築）

①災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進 ⇒ 40頁

イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策 ⇒ 40頁

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積し、地球温暖化により災害リスクの更なる増大が懸念される三大湾等のゼロメートル地帯における高潮対策を推進する。

ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策 ⇒ 41頁

深刻な高潮災害を経験した海岸や激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸等において、緊急的な再度災害防止対策を推進する。

ハ) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策 ⇒ 42頁

切迫する大規模地震と津波の発生に対し、壊滅的な人的・物的被害の発生を防ぐため、地震防災対策推進地域等を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。また、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な耐震対策を推進する。

ニ) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策 ⇒ 43頁

平成16年の台風23号の高波による菜生海岸堤防倒壊災害を踏まえ、同様の危険性を有する海岸において、緊急的に海岸保全施設の補強を図る。

②海岸保全施設の老朽化対策の推進 ⇒ 43頁

海岸堤防等海岸保全施設は、築造後50年近く経過したものが多く、部材経年劣化や波浪等の影響による損傷や機能低下が進行している。このため、老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸保全施設の老朽化対策を計画的に推進する。

③ハード・ソフト一体となった津波・高潮対策の拡充 ⇒ 44頁

津波及び高潮発生時において、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するため、水門の自動化・遠隔操作化、ハザードマップの作成支援などハード・ソフト一体となった取り組みを地方の裁量を活かしつつ推進する。

④漂流・漂着ゴミ対策の推進 ⇒ 44頁

広範囲にわたり堆積した海岸漂流ゴミや流木等処理するため、災害関連緊急大規模漂流流木等処理対策事業により、広域にわたる「複数の海岸」の関係者が協働した一体的・効率的な処理を進める。

2 地域の活性化（成長力の強化）

①海岸利用の活性化のための海岸環境整備事業の促進 ⇒ 45頁

広域的な一連の海岸を対象として、近隣市町村や多様な関係者が協働して行う海岸利用活性化計画の策定とこの計画に基づいた海岸保全施設や海岸利用者向けの利便施設の整備を支援する。

②地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり ⇒ 45頁

地域住民やNPOとの連携強化により、地域の自然環境や地域固有の歴史を活かした海辺と人々とのつながりの密接化を促進し、かつての多様で豊かな海辺と人々とのつながりを現代の暮らしに叶う形で蘇らせる「里浜づくり」を推進する。

3 地球環境問題への対応（安全・安心で質の高い国民生活の構築）

①地球温暖化による気候変化への対応 ⇒ 45頁

地球温暖化の進行による海面上昇や台風の大型化等の異常気象により、災害リスクが増大している。特に、人口・資産が集積する港湾背後のゼロメートル地帯において、ひとたび津波・高潮等による大規模な災害が発生した場合には、社会経済活動全体が壊滅的な被害を受ける可能性があり、社会的な不安が高まっていることから、これらに対する緊急対策を講じるための調査を推進する。

②海辺の環境や景観の保全・創造 ⇒ 46頁

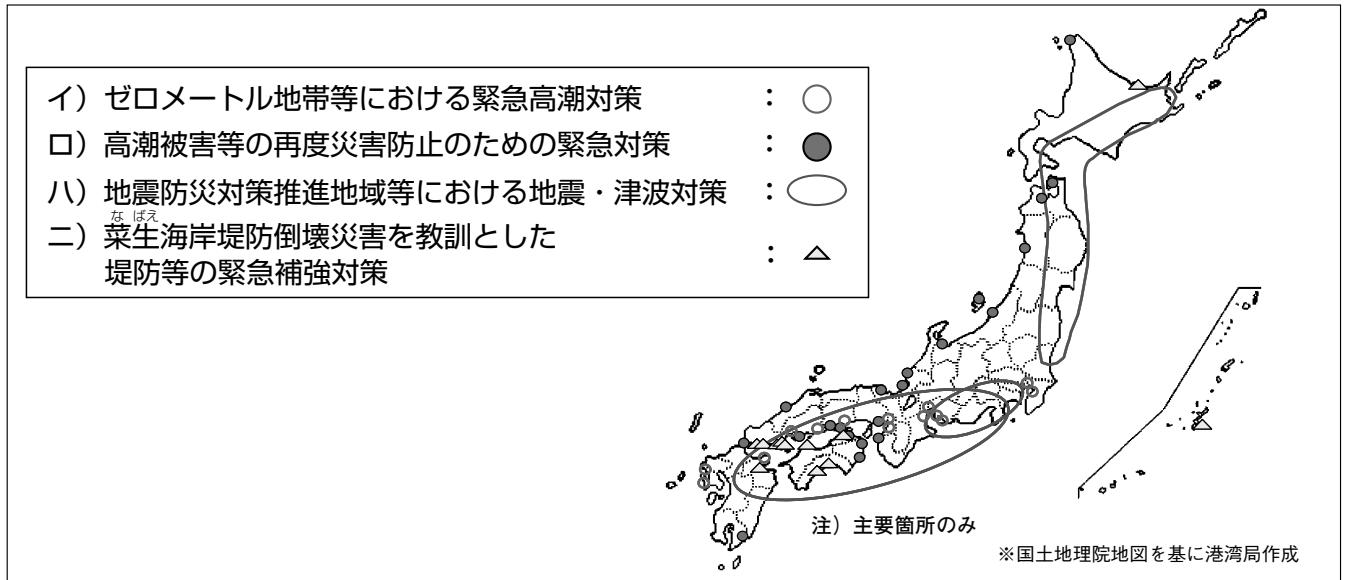
多様な生物の生息・生育や優れた自然環境の形成など自然環境の積極的な保全、快適な海岸利用の促進及び生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

1 安全・安心の確保(安全・安心で質の高い国民生活の構築)

○事業費約351億円(対前年度比0.97)、国費約216億円(対前年度比0.98)

① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進

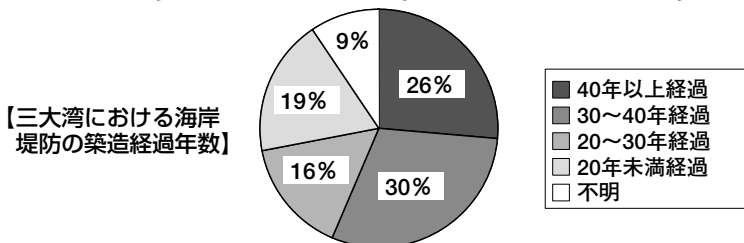
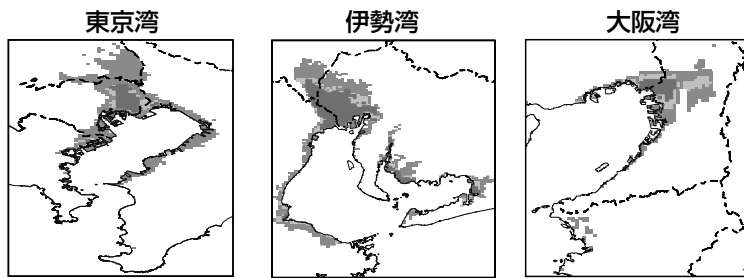
各地域において、浸水リスクに対して脆弱であり、人口・資産が集積したゼロメートル地帯や大規模地震の発生が危惧される地震防災対策推進地域等を中心に、国民の安全・安心を確保するための緊急津波・高潮対策を推進する。



イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積し、地球温暖化により災害リスクの更なる増大が懸念される三大湾等のゼロメートル地帯における高潮対策を推進する。(東京湾海岸等)

■三大湾等のゼロメートル地帯には人口・資産等が集積。
 一方、ゼロメートル地帯を守る海岸保全施設は老朽化が進行し、耐震性の不足も見られる。



尼崎西宮芦屋港海岸



福山港海岸

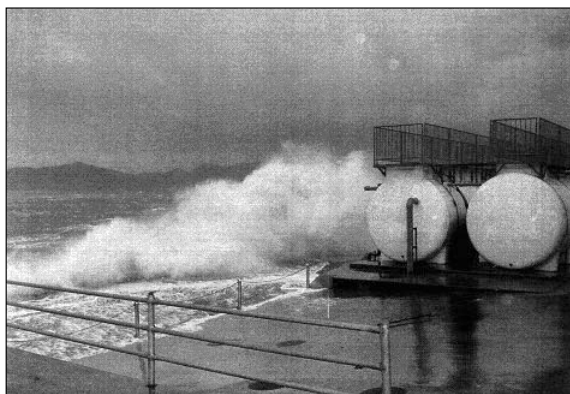
※国土地理院地図を基に港湾局作成 H17.9国土交通省、農林水産省調べ

ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策

深刻な高潮災害を経験した海岸や激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸等において、緊急的な再度災害防止対策を推進する。(新潟港海岸等)

■災害対策重点海岸等に対する再度災害防止

- 平成16年に観測史上最多の10個の台風が上陸。全国各地で高潮被害が発生し、全国で21,086棟の床上・床下浸水被害が発生したことを受けて、災害対策重点海岸に対し、予算の重点配分等を行う。
- 過去において高潮等による甚大な災害を受けた海岸について、他事業との連携等も考慮しつつ効果的な対策を推進する。



【台風による越波状況】
(平成18年台風13号、山口県下関市)



【台風による浸水状況】
(平成16年台風16号、香川県高松市)



【台風による浸水状況】
(平成16年台風18号、兵庫県神戸市)

■侵食対策の推進

激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸において、面的防護工法による抜本的な侵食対策を推進する。

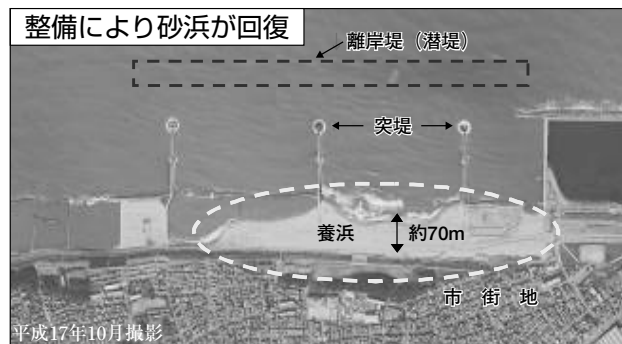
【整備前】



侵食による砂浜の損失

平成元年撮影

【整備後】



整備により砂浜が回復

平成17年10月撮影

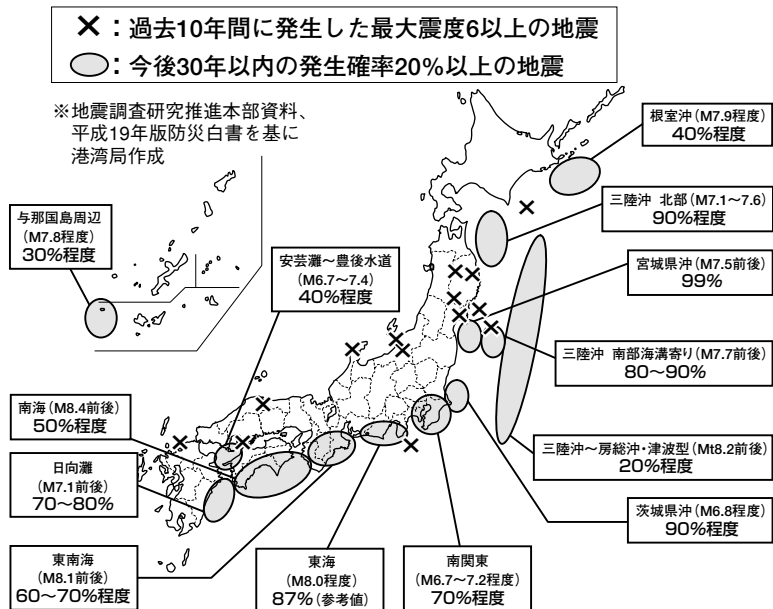
(新潟港海岸)

八) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策

切迫する大規模地震と津波の発生に対し、壊滅的な人的・物的被害の発生を防ぐため、東南海・南海地震防災対策推進地域等を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。特に、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な対策を要する海岸保全施設について、耐震化を計画的に推進する。

(撫養港海岸等)

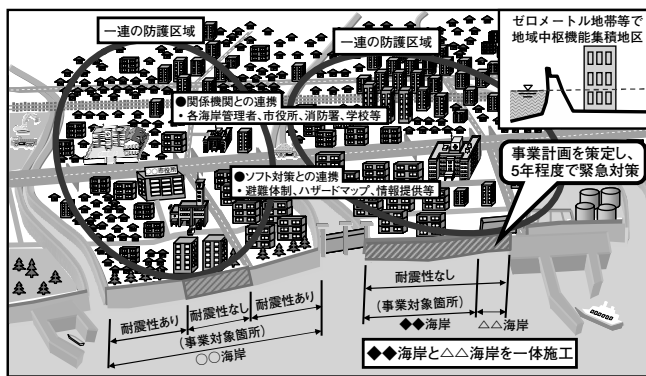
【過去10年間に発生した最大震度6以上の地震及び今後30年以内の発生確率20%以上の地震】



海岸保全施設の耐震化

■耐震対策緊急事業の推進

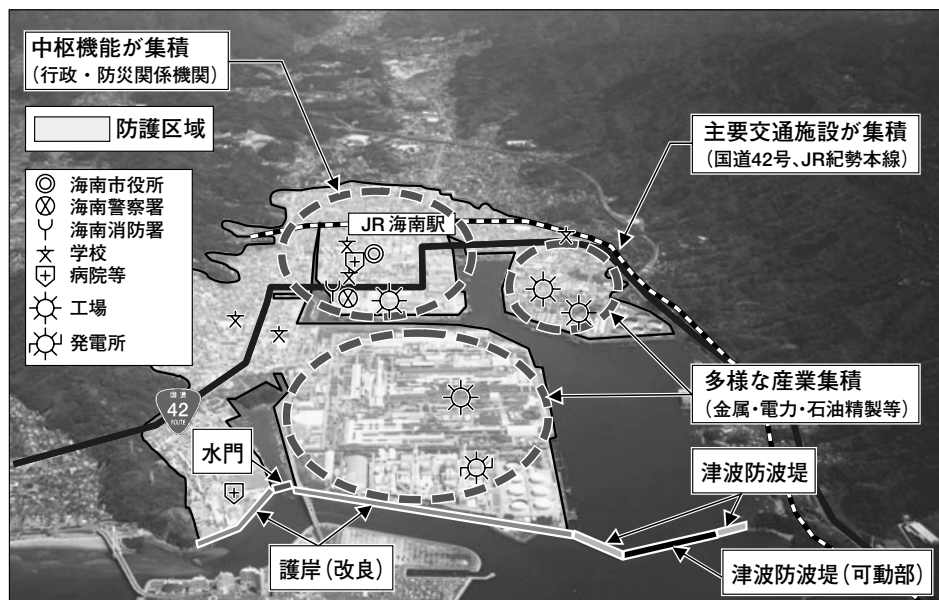
地震発生後の堤防・護岸の防護機能低下による浸水被害から人命や資産の防護を図るため、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、海岸耐震対策緊急事業計画に基づき、堤防・護岸の耐震対策を緊急的に推進する。



新規着工 和歌山下津港海岸 (和歌山県海南市) 直轄海岸保全施設整備事業

和歌山下津港海岸 (海南地区) は、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、今後30年以内に50%～70%程度の確率で東南海・南海地震に伴う津波の襲来が予測されている。

当海岸の背後地域の臨海部には、地域中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業群が集積しており、津波襲来時には極めて甚大な被害の発生が危惧されていることから、抜本的な津波対策を行う。



総事業費	約250億円
事業期間	H21～H31
整備施設	津波防波堤等
防護面積	387ha

なばえ
二) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策

平成16年の台風23号の高波による菜生海岸堤防倒壊災害を踏まえ、同様の危険性を有する海岸において、緊急的に海岸保全施設の補強を図る。(徳山下松港海岸等)

- 計画波高を超える観測史上最大の高波により、海岸堤防が約30mにわたって倒壊・流出。
- 家屋13棟が崩壊し、3名が死亡、4名が負傷。



菜生海岸堤防倒壊災害と同様な危険性を有する施設において、概ね5年間で壊滅的被害の防止対策を実施。



【高知県室戸市 菜生海岸】

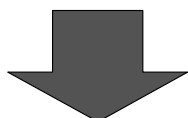
② 海岸保全施設の老朽化対策の推進

海岸堤防等海岸保全施設は、築造後50年近く経過したものが多く、部材経年劣化や波浪等の影響による損傷や機能低下が進行している。一方、地球温暖化の影響等による高潮被害の増加や海岸侵食の進行、破堤による壊滅的な被害などが懸念されている。

このため、老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防、護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

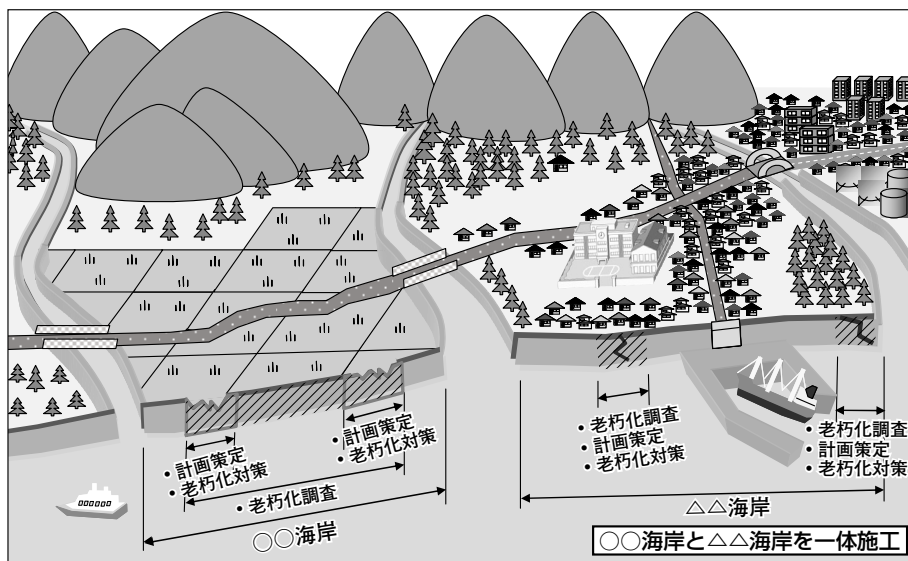
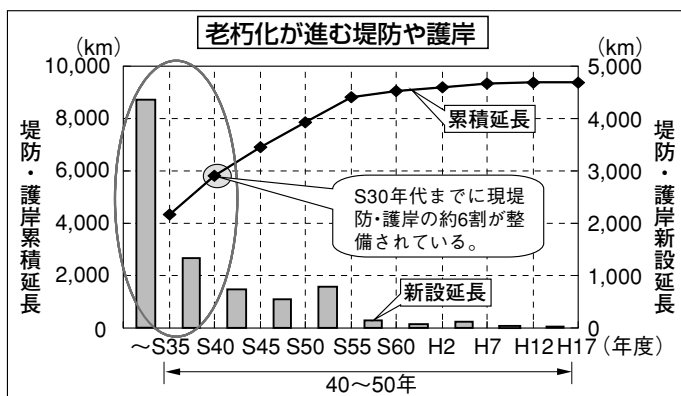
■ 海岸堤防等老朽化対策緊急事業

- 海岸保全施設の中には、整備後50年近くに達する施設が多く、施設の破堤などの壊滅的な災害の発生が懸念されている。



老朽化対策の計画的推進

- 施設の長寿命化が図られることにより、ライフサイクルコストを縮減
- 計画的な維持管理・更新により、施設の機能低下による災害の発生を防止



③ ハード・ソフト一体となった津波・高潮対策の拡充

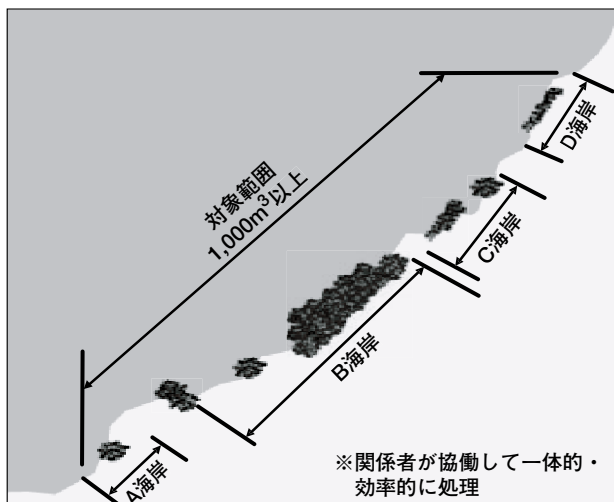
津波及び高潮発生時において、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するため、水門の自動化・遠隔操作化、ハザードマップの作成支援などハード・ソフト一体となった取り組みを地方の裁量を活かしつつ推進する。特に、近年の高潮・高波被害の頻発、気候変化に伴う台風の激化など、災害リスクの増大に対応するため、津波・高潮危機管理対策緊急事業を拡充する。具体的には、危機管理対応の充実を図るため、潮位計等の観測施設の設置、観測データを収集・処理・伝達するシステムの整備を行うとともに、局所的な堤防等未整備箇所において堤防等を整備し連続性の確保を図ることや排水工の整備を行うことにより、津波・高潮発生時における人命の優先的な防護を推進する。

**■津波・高潮危機管理対策緊急事業
支援メニュー（下線部は拡充）**

- ①水門等の自動化・遠隔操作化及び改修等
- ②堤防、護岸等海岸保全施設の破堤防止、局所的な堤防等未整備箇所における堤防等の整備、排水工の整備
- ③津波・高潮ハザードマップの作成支援
- ④津波防災ステーションの整備
- ⑤津波・高潮に関する観測施設、情報提供施設等情報基盤の整備
- ⑥避難対策としての管理用通路の整備
- ⑦避難用通路の設置

④ 漂流・漂着ゴミ対策の推進

広範囲にわたり堆積した海岸漂着ゴミや流木等を処理するため、災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業により、広域にわたる「複数の海岸」の関係者が協働した一体的・効率的な処理を進める。



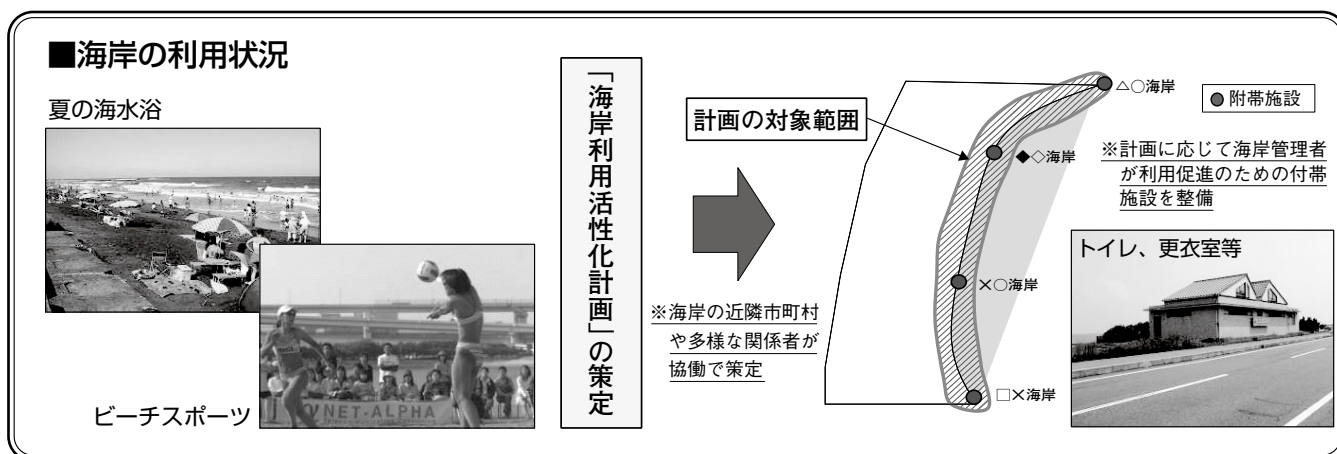
【広範囲にわたる海岸漂着ゴミや流木への対応】

2 地域の活性化(成長力の強化)

○事業費約41億円(対前年度比0.88)、国費約21億円(対前年度比0.84)

① 海岸利用の活性化のための海岸環境整備事業の促進

広域的な一連の海岸を対象として、近隣市町村や多様な関係者が協働して行う海岸利用活性化計画の策定とこの計画に基づいた海岸保全施設や海岸利用者向けの利便施設の整備を支援する。



② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり

地域住民やNPOとの連携強化により、地域の自然環境や地域固有の歴史を活かした海辺と人々とのつながりの密接化を促進し、かつての多様で豊かな海辺と人々とのつながりを現代の暮らしに叶う形で蘇らせる「里浜づくり」を推進する。



【海岸での清掃活動】

(久手港海岸)

3 地球環境問題への対応(安全・安心で質の高い国民生活の構築)

○事業費約6億円(対前年度比0.84)、国費約3億円(対前年度比0.88)

① 地球温暖化による気候変化への対応

地球温暖化の進行による海面水位の上昇や台風の強大化等により、高潮浸水被害の深刻化や頻度の増加、海岸侵食の進行などの災害リスクの増大が懸念される。特に人口・資産が集積する港湾背後のゼロメートル地帯において、ひとたび災害が発生した場合には、社会経済活動全体が壊滅的な被害を受ける可能性がある。このため、潮位等設計外力の予測手法の確立等の調査を推進する。

IPCC第4次評価報告書統合報告書において予測されている気候変化とその影響

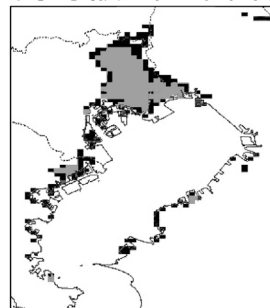
	環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8℃ (1.1℃～2.9℃)	約4.0℃ (2.4℃～6.4℃)
海面上昇	18～38cm	26～59cm

平均海面が59cm上昇した場合、三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)のゼロメートル地帯の面積、人口は5割増加

	現状	海面上昇後	倍率
面積 (km ²)	577	879	1.5
人口 (万人)	404	593	1.5

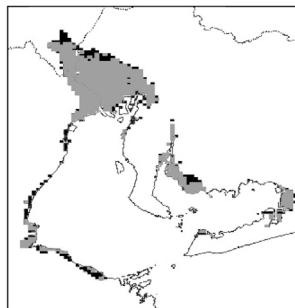
※国土数値情報を基に作成
 ※3次メッシュ(1km×1km)の標高情報が潮位を下回るものを図示。面積、人口の集計は3次メッシュデータにより行っている。
 ※河川・湖沼等の水面の面積については含まない。
 ※海面が1m上昇した場合の面積、人口の60%分を増分として計算

東京湾(横浜市～千葉市)



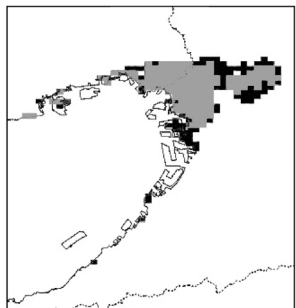
176万人 (現状) → 270万人 (海面上昇後)

伊勢湾(川越町～東海市)



90万人 (現状) → 112万人 (海面上昇後)

大阪湾(芦屋市～大阪市)



138万人 (現状) → 211万人 (海面上昇後)

② 海辺の環境や景観の保全・創造

多様な生物の生息・生育や優れた自然環境の形成など自然環境の積極的な保全、快適な海岸利用の促進及び生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

●生物の生息環境に配慮した海辺づくり



稀少生物(カブトガニ等)の生活環境を確保・拡大

竹原港海岸

●生活環境の向上に資する海岸づくり



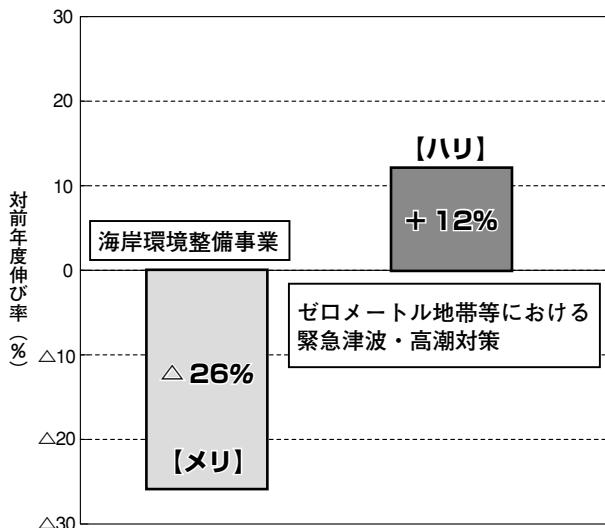
尼崎西宮芦屋港海岸

Ⅲ. 効率的・効果的な海岸事業の推進

1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現

ゼロメートル地帯及び施設の機能低下が著しい地域等における緊急津波・高潮対策への予算の重点配分など、メリハリある配分を行うとともに、事業実施におけるコスト縮減と事業実施箇所の選択と集中とを一層推進し、供用効果の早期発現に努める。

●平成21年度予算における投資のメリハリ

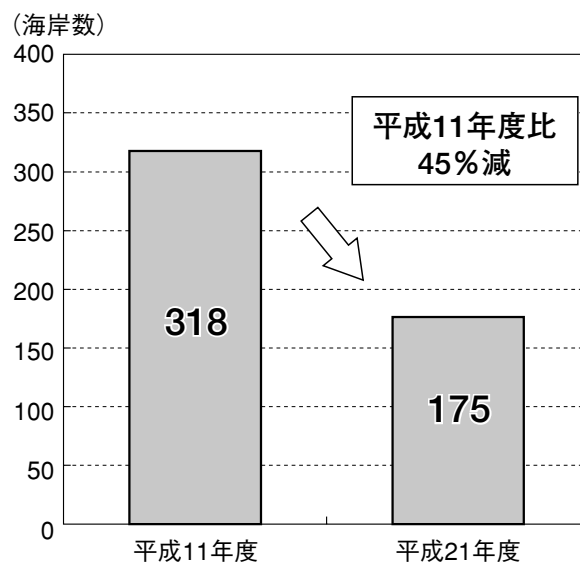


【ハリ】	平成21年度 予算額	平成20年度 予算額	増△減
ゼロメートル地帯等における 緊急津波・高潮対策	146億円	130億円	16億円

【メリ】	平成21年度 予算額	平成20年度 予算額	増△減
海岸環境整備事業	6億円	9億円	△2億円

注1) 上記計数は国費である。
注2) 増△減は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

●事業実施海岸数の削減



●事業間連携の強化

所管の異なる隣接海岸における事業について、所管の一元化（海岸法第40条2項の活用）を推進し、効率的な海岸整備に努める。

また、道路事業等との連携による津波・高潮対策の推進や港湾整備事業及び他事業との連携による侵食対策の推進など事業間連携を強化する。

IV. 新規事項

1 直轄事業の新規着工海岸

海岸名	事業期間	総事業費
和歌山下津港海岸	〈H21～H31〉	約250億円

事業内容

和歌山下津港海岸海南地区は、紀伊水道に面したリアス式海岸の湾奥に位置し、その地形的特性からこれまで昭和南海地震やチリ地震等による津波浸水被害を度々被っている。また、今後30年以内に50～70%程度の確率で発生が予測されている東南海・南海地震等においては、現状の防潮高さを遙かに超える津波が襲来することが予想されている。

当海岸の津波浸水予測地域には、行政・防災機関や主要交通網があることから、人的被害はもとより、発災後の危機管理体制や緊急輸送ネットワークの確保に大きな影響を及ぼすとともに、復興の長期化が懸念されている。加えて沿岸部には鉄鋼、電力等の多様な産業集積地が形成され、我が国の経済への影響も懸念される。

このため、抜本的な浸水対策を行うことにより、甚大な人的・経済的被害を防ぐ。

2 補助事業の新規着工海岸

事 項	合 計
高 潮 対 策	5
合 計	5

3 新規制度等

① 津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充

危機管理対応の充実を図るため、潮位計等の観測施設の設置、観測データを収集・処理・伝達するシステムの整備を行うとともに、局所的な堤防等未整備箇所において堤防等を整備し連続性の確保を図ることや排水工の整備を行うことにより、津波・高潮発生時における人命の優先的な防護を推進する。(44頁参照)

参 考

事業別予算内訳

◆港湾整備事業◆

1. 港格別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成21年度予算額		平成20年度予算額		H21/H20 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
特定重要港湾	1,688	878	1,826	951	0.92
うち港湾を核とした地域活性化プログラム	370	187	245	148	1.27
うちスーパー中枢港湾プロジェクト	1,005	620	1,003	601	1.03
重要港湾	1,523	922	1,565	926	1.00
うち港湾を核とした地域活性化プログラム	905	554	872	527	1.05
上記以外の港湾等	521	395	535	403	0.98
合 計	3,733	2,195	3,926	2,280	0.96

注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成21年度予算額		平成20年度予算額		H21/H20 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	3,492	1,976	3,670	2,048	0.96
港湾局（内地）	2,992	1,599	3,132	1,639	0.98
北海道局（北海道）	285	211	298	225	0.94
都市・地域整備局	215	166	240	183	0.90
うち（離島）	151	111	171	124	0.90
うち（奄美）	64	55	69	60	0.92
内閣府	241	219	256	232	0.95
沖縄振興局（沖縄）	241	219	256	232	0.95
合 計	3,733	2,195	3,926	2,280	0.96

注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

◆海岸事業◆

1. 事業種別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成21年度予算額		平成20年度予算額		H21/H20 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
海岸保全施設整備事業	348	211	360	214	0.99
高潮対策	272	160	276	160	1.00
侵食対策	67	47	63	45	1.03
局部改良	—	—	12	5	皆減
海岸耐震対策緊急事業	6	3	8	4	0.82
海岸堤防等老朽化対策緊急事業	3	2	0.3	0.2	10.09
津波・高潮危機管理対策緊急事業	30	15	31	15	0.99
海岸環境整備事業	19	6	26	9	0.74
その他	1	7	2	10	0.73
合 計	398	240	418	248	0.97

注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2) その他とは「海岸事業調査費」、「補助率差額」。

2. 所管毎の予算配分計数表

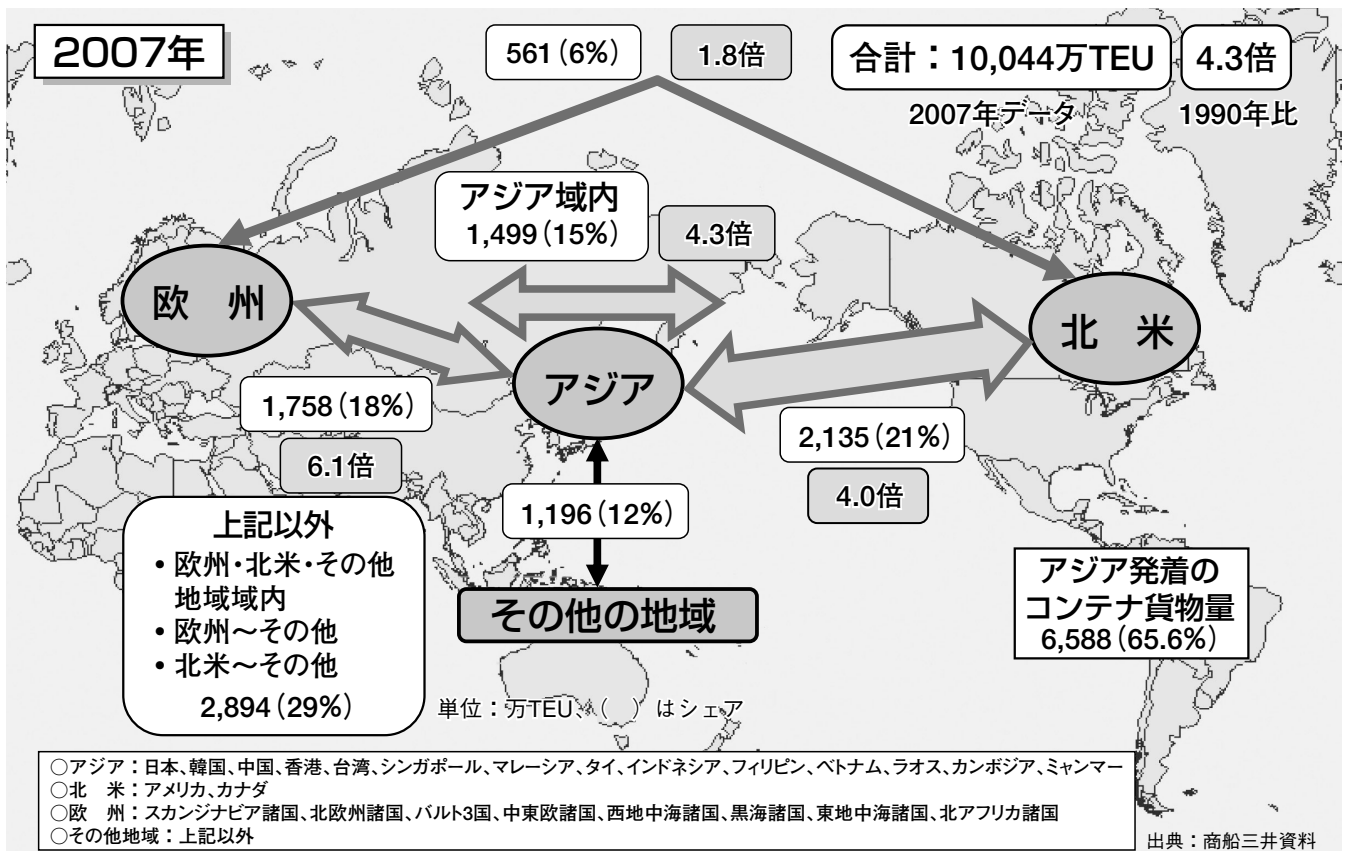
(単位：億円)

区 分	平成21年度予算額		平成20年度予算額		H21/H20 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	394	236	412	243	0.97
港湾局（内地）	365	221	384	227	0.97
北海道局（北海道）	4	2	5	3	0.85
都市・地域整備局	25	13	23	12	1.10
うち（離島）	24	13	22	12	1.09
うち（奄美）	0.9	0.6	0.8	0.5	1.17
内閣府	4	3	6	5	0.65
沖縄振興局（沖縄）	4	3	6	5	0.65
合 計	398	240	418	248	0.97

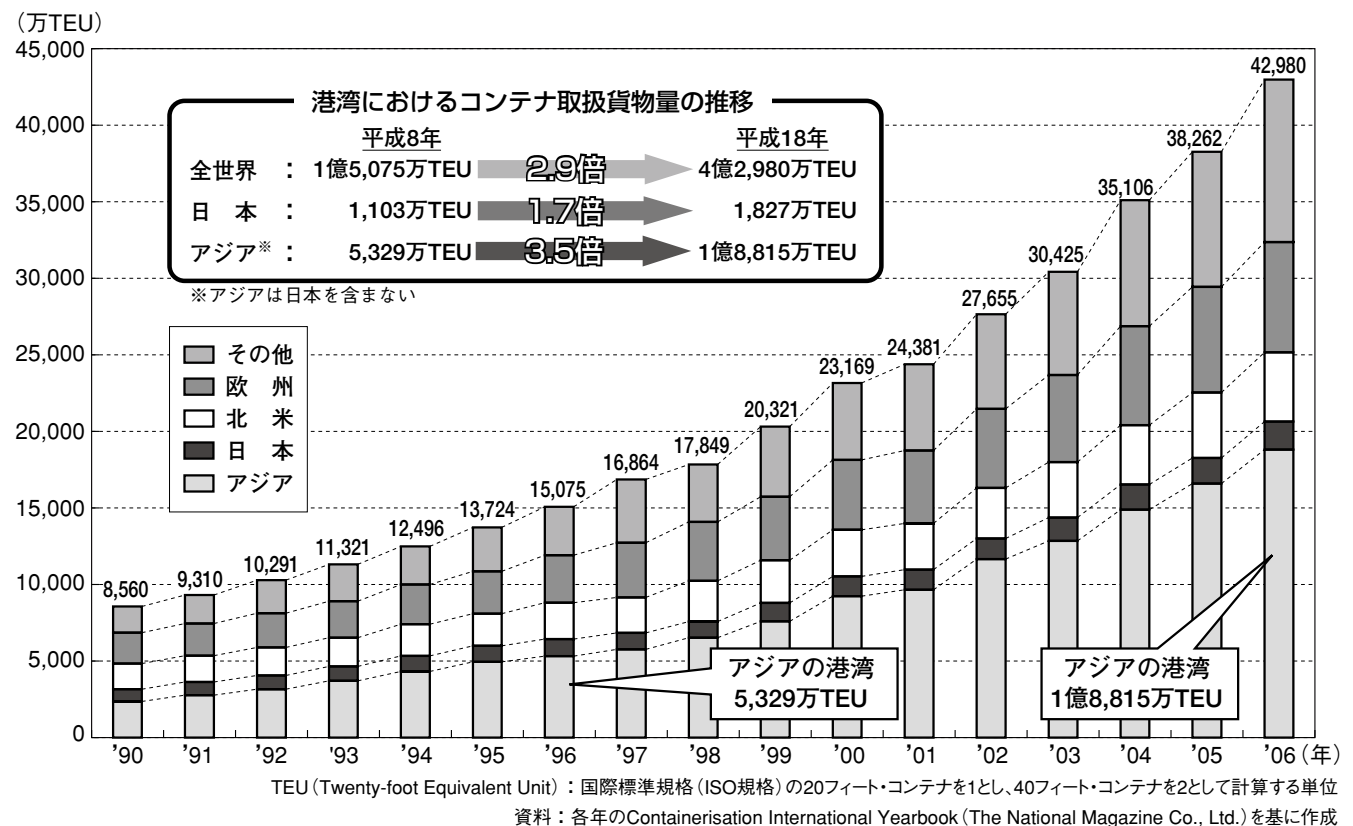
注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

港湾関連データ

世界の国際海上コンテナ荷動量 (2007年値と1990年からの伸び)



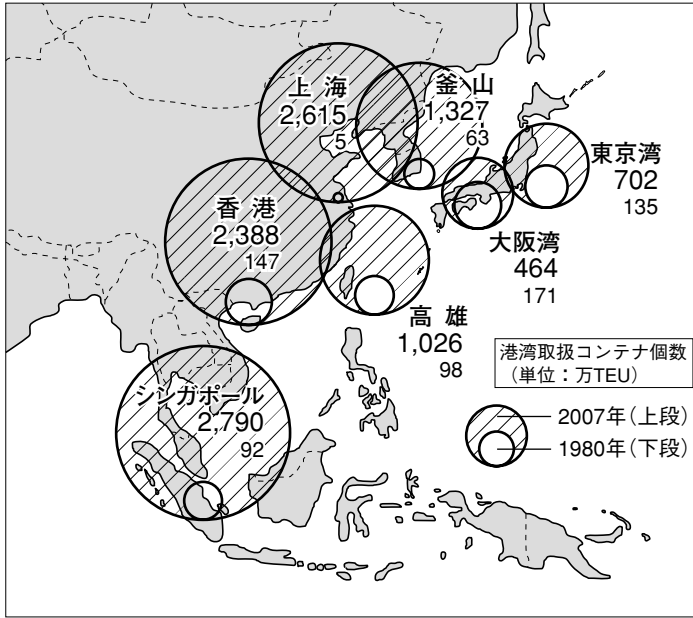
世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移



- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米：アメリカ、カナダ
- 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他：日本と上記以外

増大するアジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量

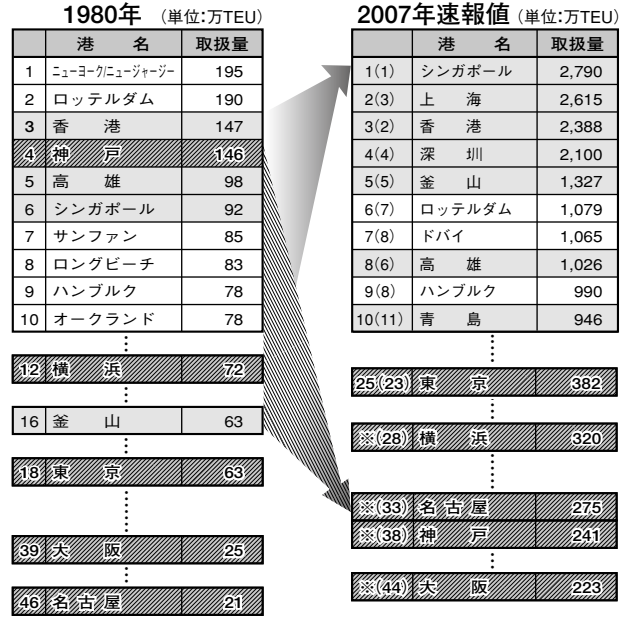
【アジア主要港のコンテナ取扱量】



※東京湾は東京港のみは2007年の数字
大阪湾は2006年の数字

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2008 Containerisation International

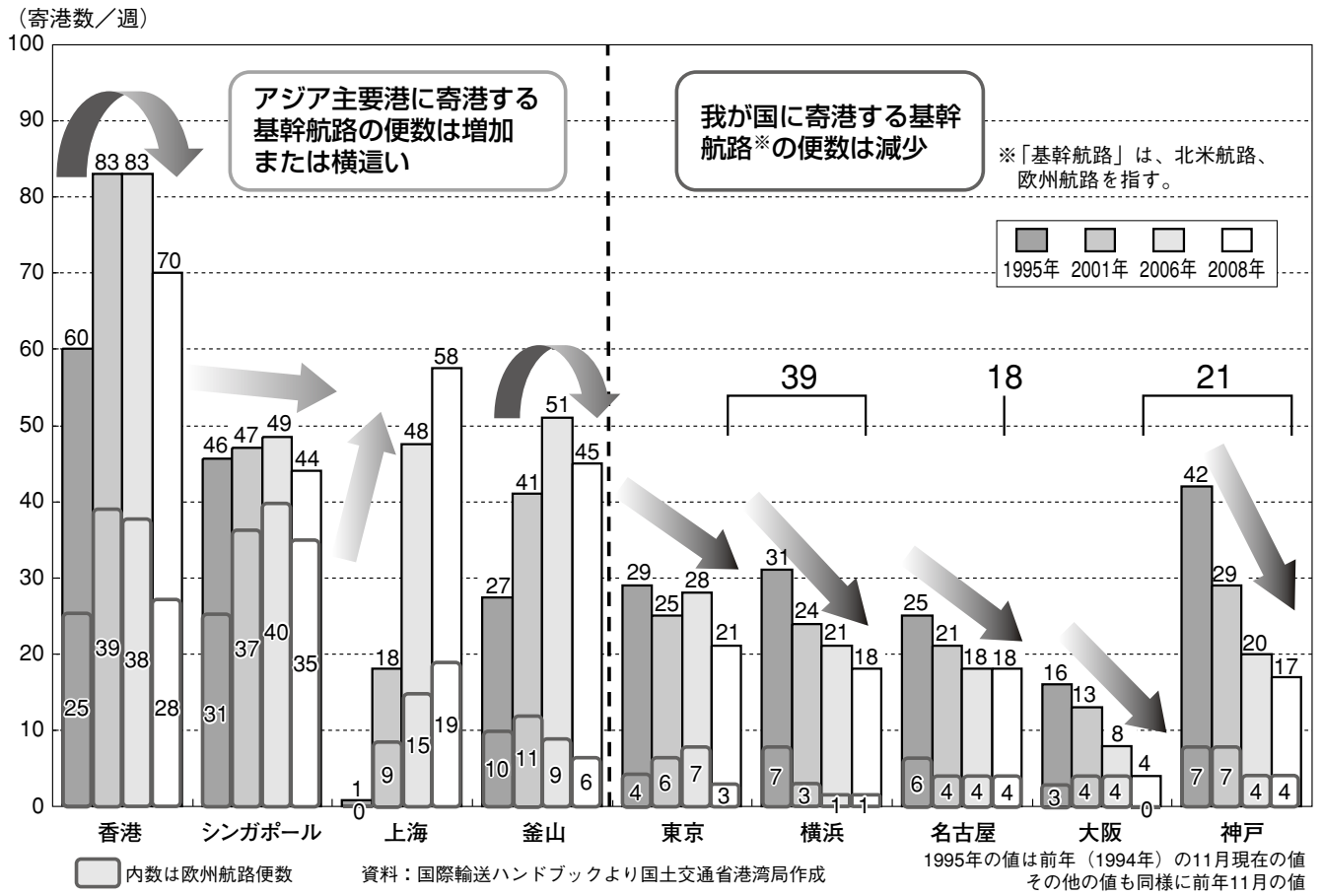
【我が国の主要港の相対的地位の低下】



()内は2006年の順位
※の取扱量は2006年の数字

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2008 Containerisation International

我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



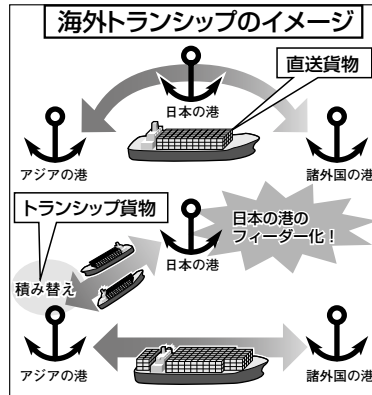
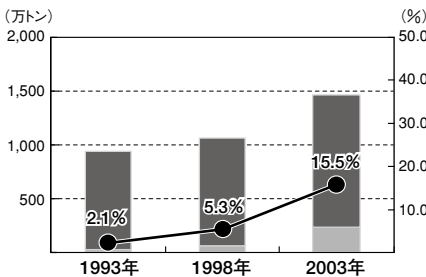
海外トランシップの増加(日本の港湾のフィーダー化)の問題点

○日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア等の主要港で積み替えられ輸送される貨物(海外トランシップ貨物)が増大。日本の港湾のフィーダー化が進んでいる。

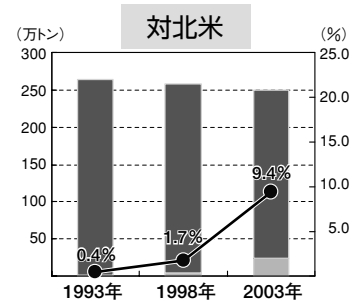
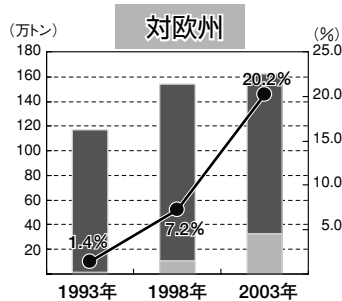
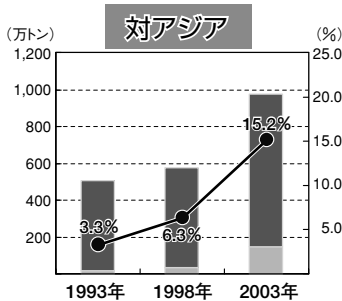
フィーダー化^{※2}の問題点

- 輸送時間が長い**
欧米向けの輸出時間は阪神港利用(直航)の場合20日程度、釜山トランシップの場合1か月程度。(電子機械製造:徳島県)
- 荷傷みの可能性あり**
貨物が衝撃に弱いもの(ガラス製品)は、荷傷みの懸念のあるトランシップは利用しにくい。(ガラス製造:大阪市)
- 定時性が確保出来ない**
韓国でのストで定時性が確保できないことがあった。(金属精製:長野県)
- 貨物の追跡が出来ない**
トランシップで海外の港に滞留すると、コントロールがきかず荷の状態がわからなくなるおそれがあり、荷主として心配なところ。(商社:宮城県)

海外トランシップ率^{※1}の推移(全国)



※2フィーダー化: 港への基幹航路の大型船寄港がなくなり、海外の港でのトランシップを経た小型船による枝線輸送となること。



※1 海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物の率。

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

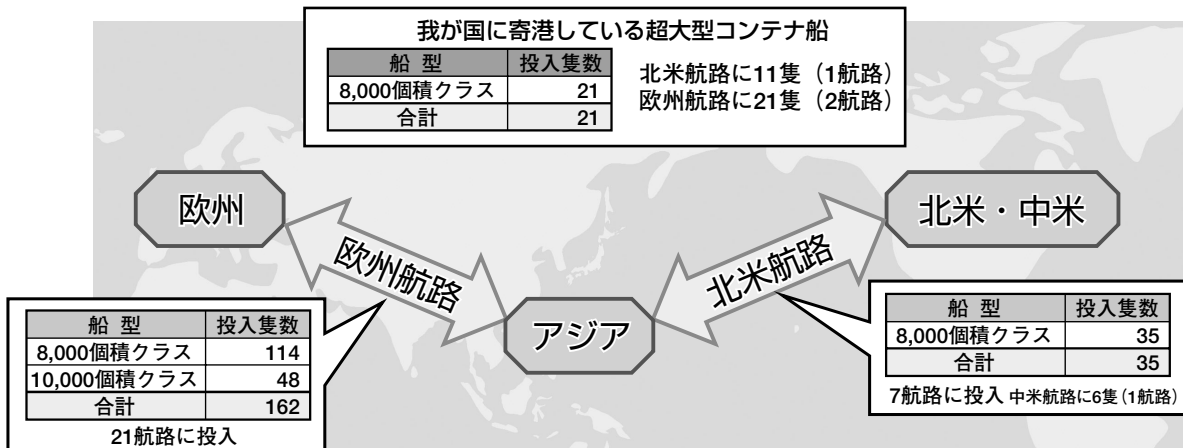
■ 直送貨物量 ■ 積替貨物量 ● トランシップ率

出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

超大型コンテナ船の就航状況

船型	竣工済み(隻数)	竣工計画(年)							合計(隻数)	代表的な船型				
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	不明		載荷重量トン数	全長(m)	船幅(m)	満載喫水(m)	必要岸壁水深(m)
8,000個積クラス	154	34	35	23	38	2	5	15	306	97,941	322.9	42.8	14.5	16.0
10,000個積クラス	47	14	22	37	60	58	19	25	282	109,926	336.7	45.6	15.0	16.5
合計	201	48	57	60	98	60	24	40	588					

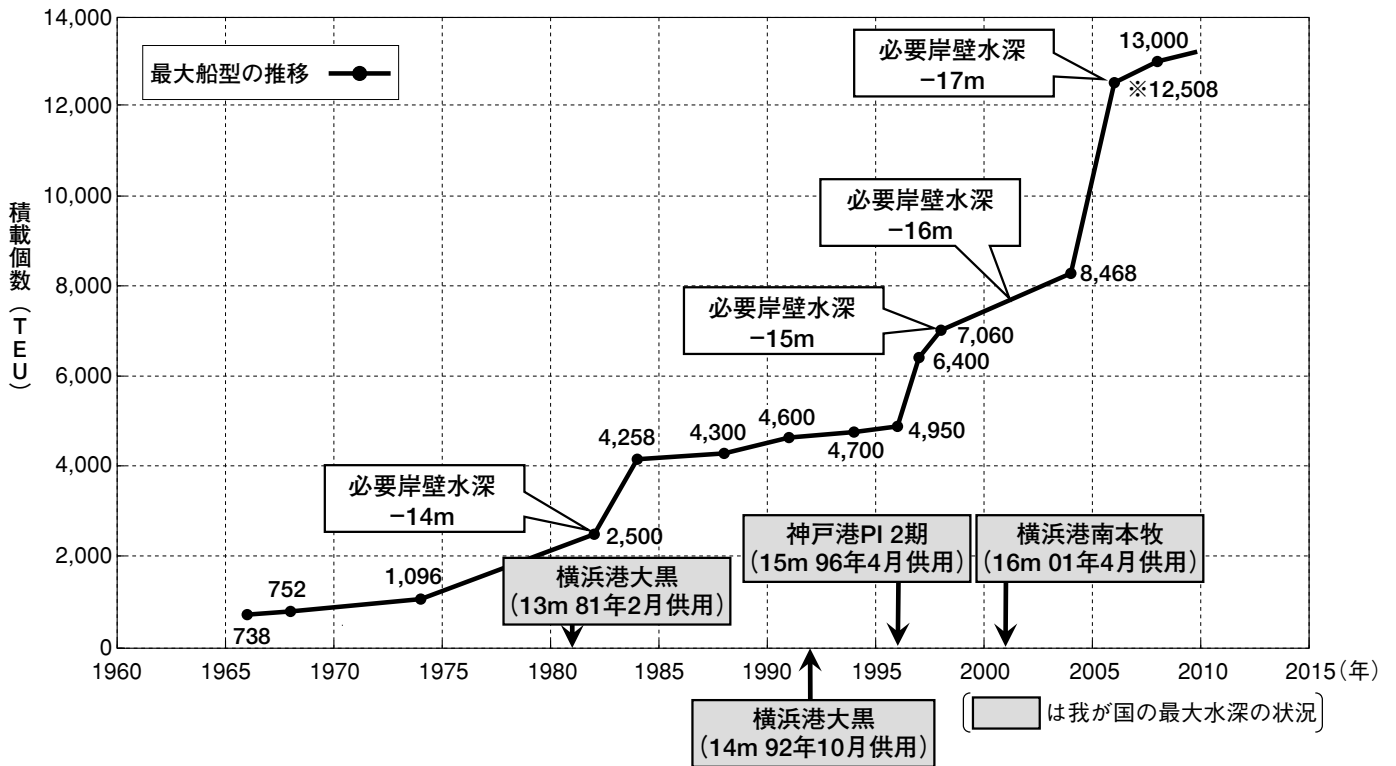
※8,000個積クラス: 7,000~8,999個積みの船舶、10,000個積クラス: 9,000個以上積みの船舶、2007年10月末時点
出典: 日本海事新聞、海事プレス、Shipping Guide等



	船名	積載個数(個)	全長(m)	船幅(m)	満載喫水(m)	必要岸壁水深(m)
日本に就航している代表的な超大型コンテナ船	CARSTEN MAERSK	7,226	331.5	42.8	14.5	16.0
世界最大のコンテナ船	EMMA MAERSK	11,000	397.6	56.4	16.5	18.0

注) 2007年10月末時点 出典: 各社HP等

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



出典：2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降は国際輸送HBを基に国土交通省港湾局作成
 ※マースクのEクラス（EMMA MAERSK等）はMAERSK LINEのHPでは11,000TEU積みと公表されている

コストとサービスの比較

輸入貨物の入港から引取までの時間

【諸外国の状況】

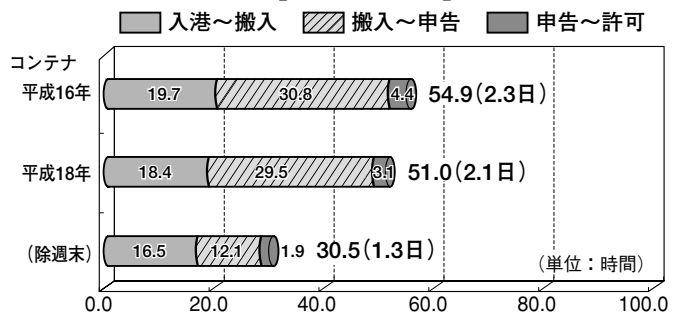
- 米 国 : 1~2日程度
- 英 国・オランダ : 2~3日
- ドイ ツ : 2日
- シンガポール : 24時間以内
- 韓 国 : 2日以内

(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料(H13.3・4月)より

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間を1日程度に短縮する。

【日本の状況】

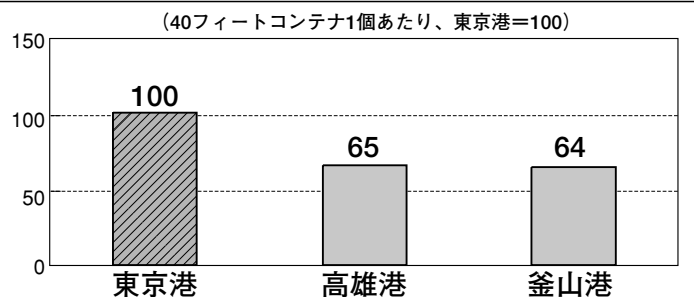


※(除週末)のデータについては、海上貨物全貨物の平均値
 出典：輸入手続きの所要時間調査 (財務省関税局)

コンテナ取扱総料金の国際比較

スーパー中枢港湾の目標

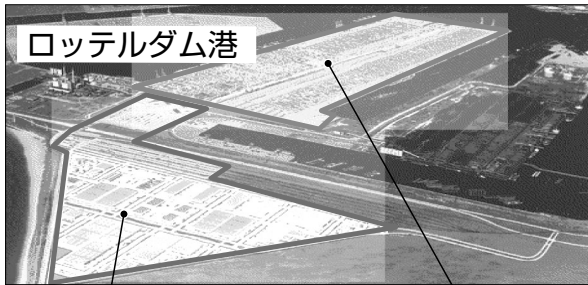
2010年度までに港湾コストを約3割低減し、アジアの主要港並みとする。



出典：平成12年度国土交通省港湾局調べ

世界のコンテナターミナルに隣接する物流拠点

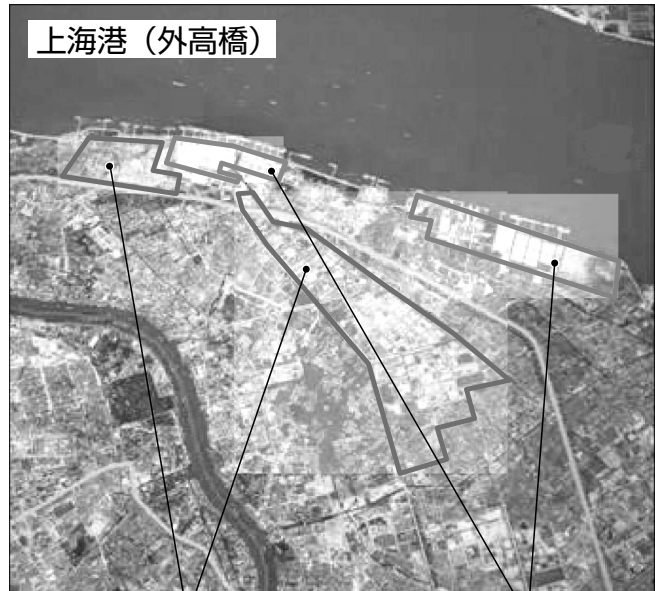
○諸外国では、港湾に隣接する地域に大規模な用地を確保し、コンテナターミナルと一体となった物流拠点形成を戦略的に行っている。



ロッテルダム港

物流拠点
約165ha

コンテナターミナル
約200ha



上海港（外高橋）

物流拠点
約1,100ha

コンテナターミナル
約530ha



釜山新港

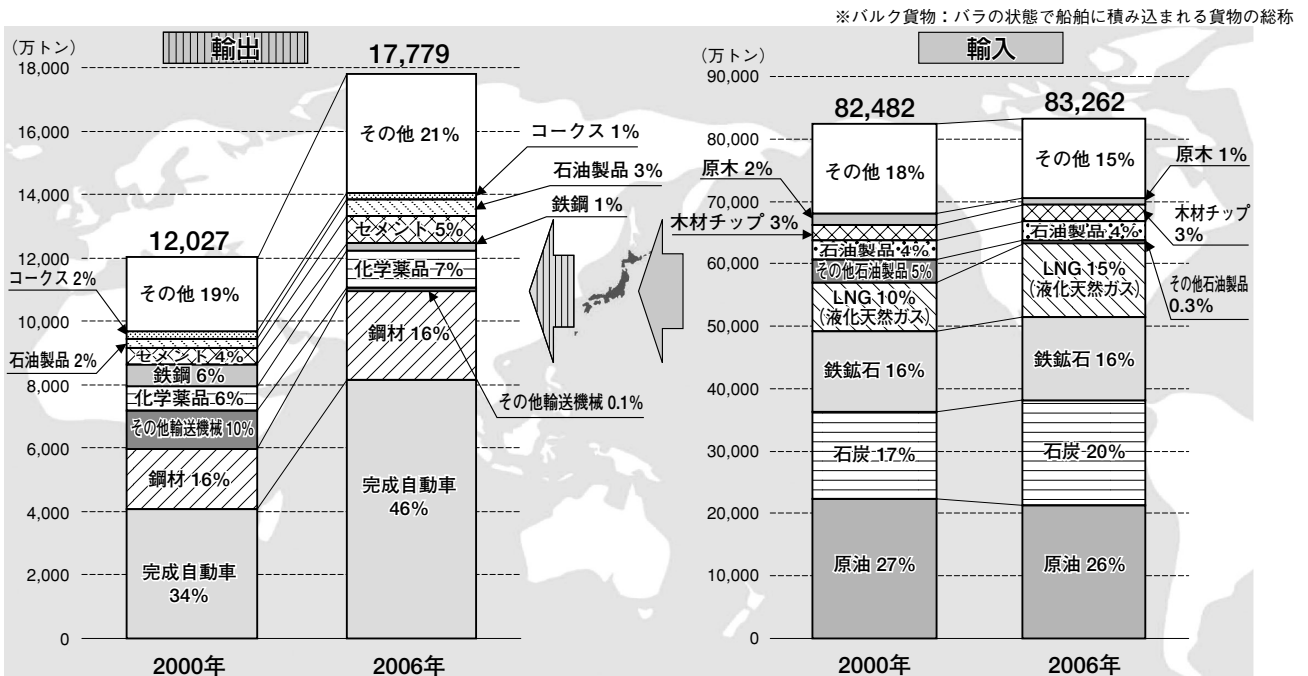
コンテナターミナル
約260ha

物流拠点（整備中）
約308ha

資料：各港資料より、国土交通省港湾局作成

我が国の輸出入バルク貨物^{*}の動向

○輸入では、原油が若干減少する一方、石炭、LNG（液化天然ガス）が増加している。輸出では、完成自動車の伸びが著しく、00年～06年の間で約2倍になっている。



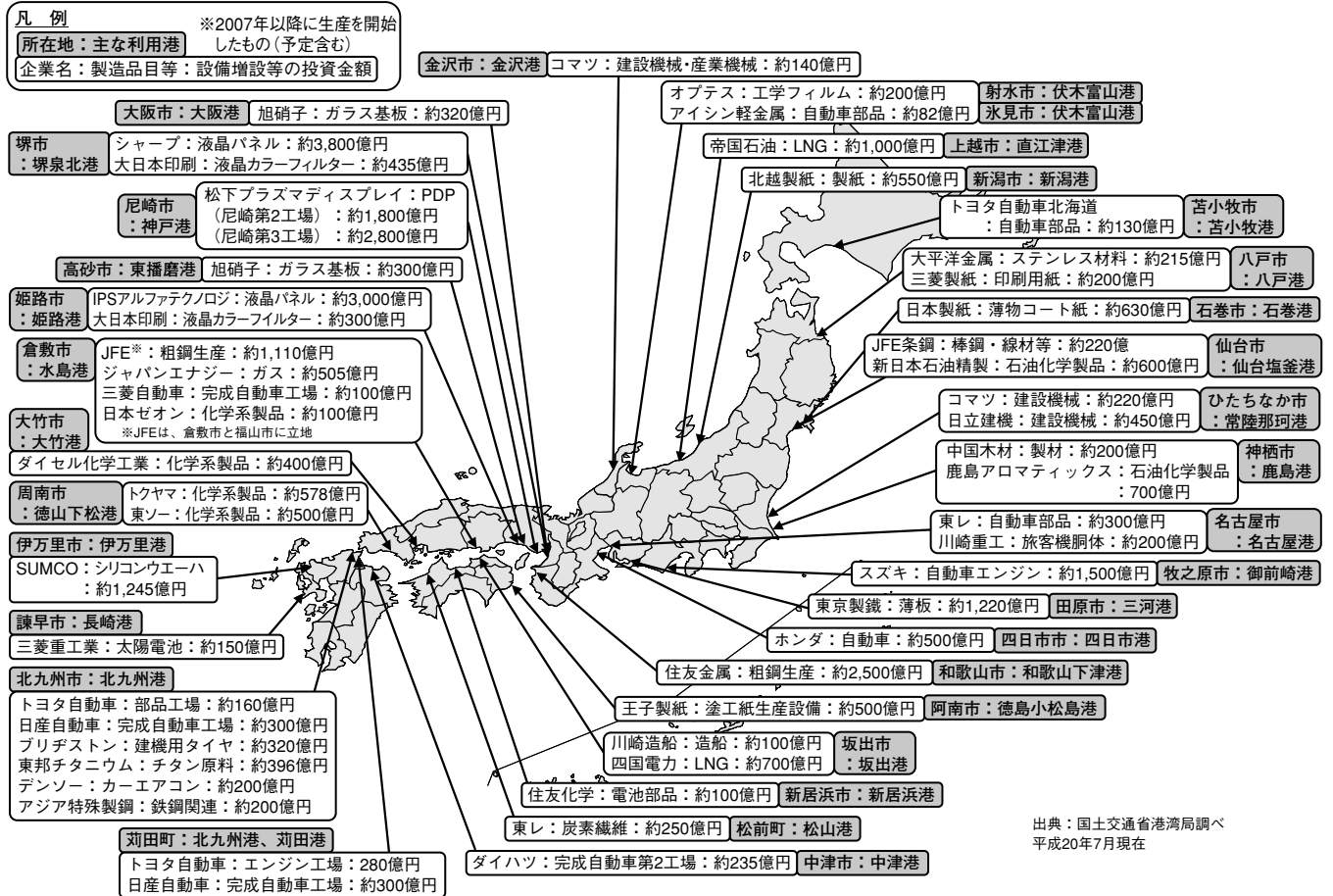
※1 鋼材…H鋼、鋼矢板、鋼管、鉄鋼線等
 その他輸送機械…自転車、船舶等及びそれらに用いる機器
 化学薬品…硫酸、無機・有機薬品、工業薬品等
 石油製品…ガソリン、灯油、軽油、潤滑油等
 その他石油製品…液化メタンガス、液化製造ガス、道路油等

※2 全輸出入貨物からコンテナで輸送された貨物を除いたものをバルク貨物としている。

出典：2000、2006年港湾統計（年報）より国土交通省港湾局作成

臨海部における大規模な設備投資の事例

○臨海部において、電気電子・自動車・製紙・製鉄関連等の大規模設備投資等が多く見られる。



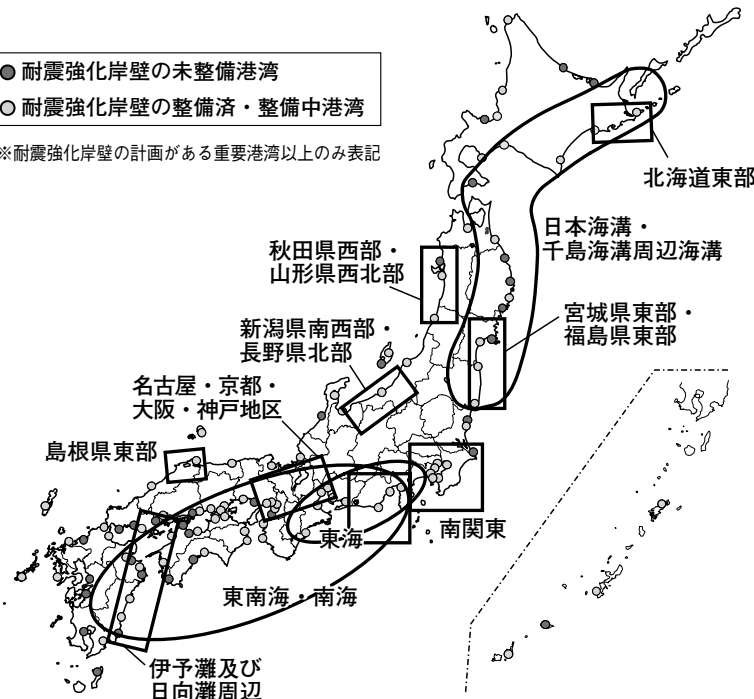
耐震強化岸壁の整備状況

○海上からの緊急物資輸送拠点として重要な役割を担う、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率は約6割となっている。

各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況

- 耐震強化岸壁の未整備港湾
- 耐震強化岸壁の整備済・整備中港湾

※耐震強化岸壁の計画がある重要港湾以上のみ表記



$$\text{整備率(\%)} = \frac{\text{完了} + \text{整備中}}{\text{計画岸壁数}}$$

$$\text{全国平均整備率(\%)} = \frac{161 + 49}{336} = 63\%$$

(平成20年4月現在)

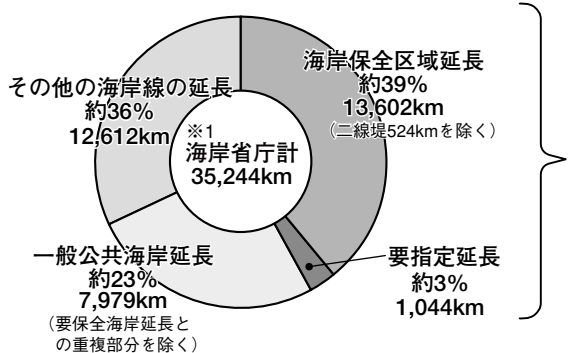
地震予知連絡会選定(昭和53年)の特定観測地域及び観測強化地域

東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域の指定範囲を图示したもの

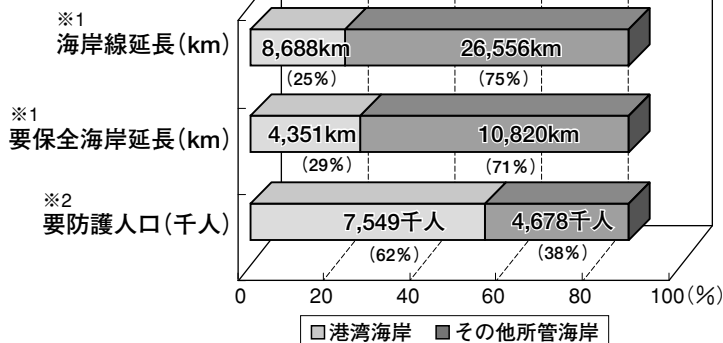
海岸関連データ

防護人口の62%を占める港湾海岸

- 港湾海岸は、災害から防護が必要な海岸のうち、延長では29%であるが、防護人口では62%を占めるとともに、背後に物流・産業機能が高密度に集積している。
- 三大湾をはじめ、早くから海岸保全施設の整備が進められてきた海岸が多く、施設の老朽化も進行し改良や再整備、耐震補強等のニーズが高まっている。



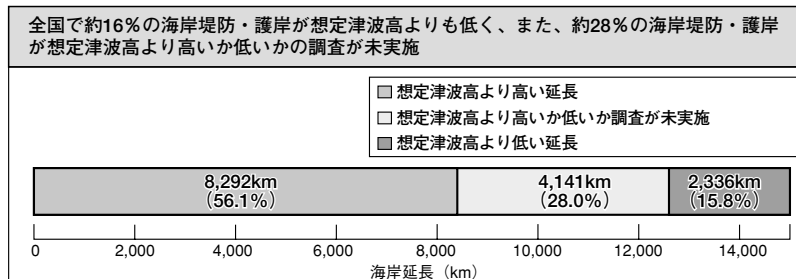
- ・海岸保全区域延長：海岸保全区域に指定されている海岸線延長
 - ・要指定延長：都道府県知事が今後5年以内程度の間新たに海岸保全区域を指定し、海岸の保全をしたいとしている延長
 - ・要保全海岸延長：海岸保全区域延長に要指定延長を加えた延長
- ※数値については、合計のための端数操作は行っていない。



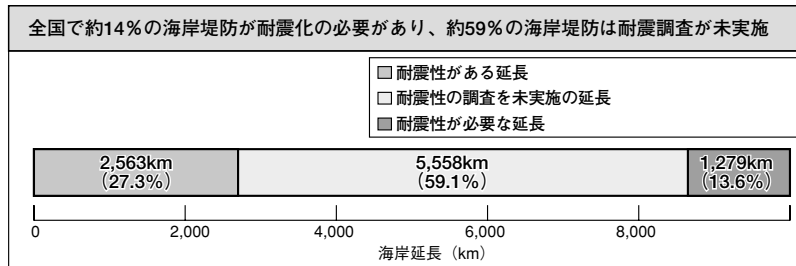
※1 海岸統計（平成19年度版）より作成（H19.3）
 ※2 地方ブロックの重点整備方針より作成（H15.11）

海岸における津波対策の現状

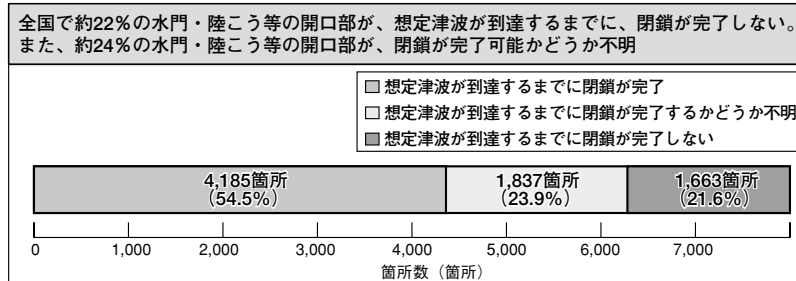
○津波に対する海岸堤防の高さ状況



○海岸堤防耐震化の状況



○水門・陸こう等の整備状況

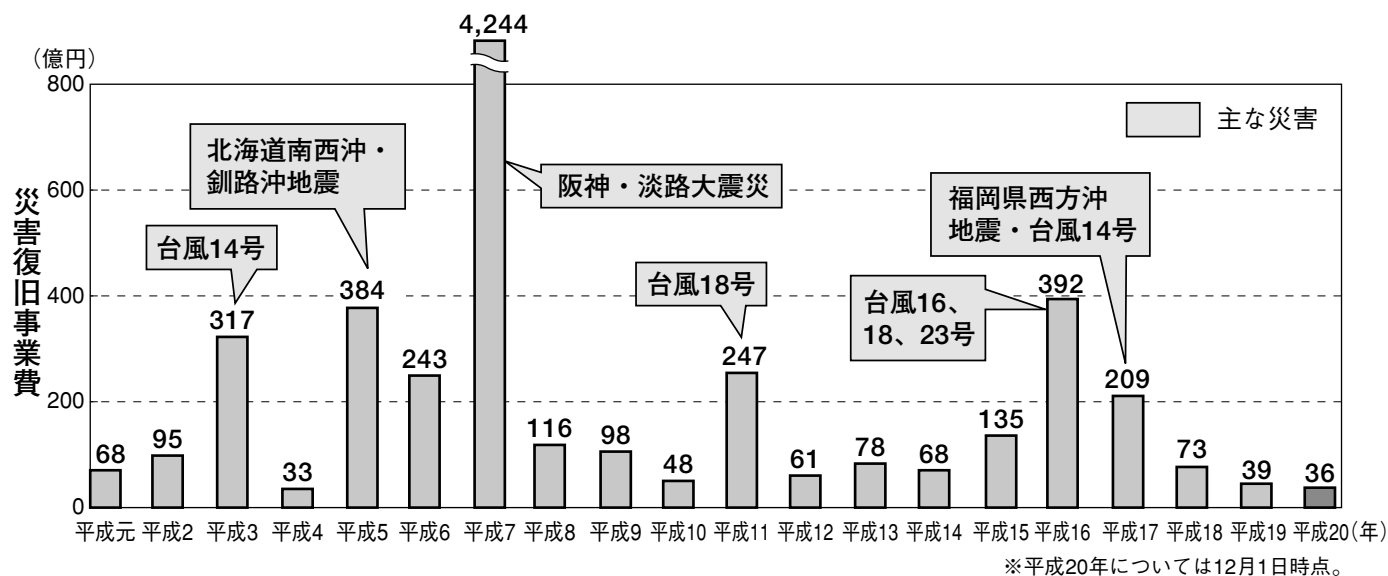


(平成17年12月に海岸省庁で調査を実施した結果による)

平成20年における港湾関係の災害発生状況

平成20年は、冬期風浪等により日本海側各地の港湾・海岸を中心に多数の被害が発生した。

2月23～24日においては、津軽海峡付近を通過した低気圧の影響で、富山湾内において「寄り回り波」と呼ばれるうねり性の波浪が発生し伏木富山港で甚大な被害が発生したほか、新潟、山形、島根各県においても高波浪により、多数の港湾・海岸施設で被害が発生した。



<被害事例>

●富山県伏木富山港防波堤の被災(冬期風浪)



●山形県鼠ヶ関港防波堤の被災(冬期風浪)



●新潟県新潟港臨港道路(トンネル)の被災(冬期風浪)



●島根県釜港防波堤の被災(冬期風浪)



政府の取組における港湾関連施策の位置づけ

経済財政改革の基本方針2008

～開かれた国、全員参加の成長、環境との共生～

(平成20年6月27日 閣議決定)

第2章 成長力の強化

1. 経済成長戦略

II グローバル戦略

⑤国際競争力ある成長分野の創出

- ・港湾の24時間化等貿易手続改革プログラムの着実な実施とともに、スーパー中樞港湾政策の推進や臨海部物流拠点の形成等により、港湾の国際競争力強化と国内外をつなぐ強力なシームレス物流網を形成する。

第5章 安心できる社会保障制度、質の高い国民生活の構築

3. 良好な治安と災害に強い社会の実現等

- ・地球温暖化により懸念される集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、「犠牲者ゼロ」を目指し、防災・減災対策を着実に実施する。
- ・大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災基盤の充実、災害時要援護者の避難支援等ハード・ソフトの連携を図る。消防等地域防災力の向上を図る。

貿易手続改革プログラム

(平成20年8月1日改訂 貿易手続改革プログラムフォローアップ会合)

1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

(2) 具体的取組み

①港湾の深夜早朝利用の推進

- 港湾のCYゲートの時間外(夜間早朝帯)の有効活用のために、スーパー中樞港湾等の主要ターミナルにおいて、民間事業者、港湾管理者、国等で構成する協議会を設置することとする。本協議会においては、個別具体的なニーズの把握・共有、最適な運営方式、コスト分担等について、具体的実施に向けた民間事業者間の合意形成を促進し、3年程度の社会実験を実施すべきとの意見もあることから、長期間の社会実験の具体的内容について検討を行い、一定の結論を得ることを目指す。さらに、海外主要港並みの臨海部物流拠点の形成等の支援を推進する。

②港湾手続の統一化・簡素化

- 申請の書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化。平成21年10月より、次世代シングルウィンドウへ申請項目を追加し、船舶関係及び港湾施設使用関係手続について電子申請化していく。

③港湾行政の広域連携の推進

- スーパー中樞港湾等について、港湾間における各種手続の統一化・簡素化を引き続き推進するとともに、国際海上コンテナ輸送への対応、広域的な環境・廃棄物対策や災害・危機管理対策等に係る港湾間連携及び複数の港湾による一体的サービスの提供など利用者サービスの向上に向けた港湾間連携を強化していくため、効果的な国としての支援のあり方について積極的に検討を進める。
- 我が国の港湾政策に対する国の関与のあり方について具体的な実行案を検討する。特に、スーパー中樞港湾に関しては、国・地方自治体が連携を強化して、戦略的・集中的に競争力強化に取り組む。

新経済成長戦略

(平成20年9月19日改訂 閣議決定)

第2編 「新経済成長戦略」の改訂

I. 「資源生産性競争」時代における新たな経済産業構造の構築

4. 具体的施策

(1) 資源生産性の抜本的向上を実現する新たな経済産業構造の構築

②輸送・物流システムの転換

○ 物流の効率化を推進し、輸送コストの負担を軽減するため、以下の諸施策を実施する。

- ・ スーパー中枢港湾において世界最大級のコンテナ船の利用を可能とする大水深コンテナターミナルの整備を引き続き推進するとともに、コンテナ物流全体での荷主の利便性に軸足をおいた港湾サービス水準の更なる向上と国内外をつなぐ効率的で低炭素型のシームレス物流網を形成する。具体的には、スーパー中枢港湾の主要コンテナターミナルの24時間オープンの実現、海外トランシップに対して競争力のある内航フィーダーサービス等の実現、スーパー中枢港湾から内陸に向けた鉄道サービスの充実、空コンテナ輸送効率化のためのインランドポートの活用、物流業務の徹底効率化に向けた情報化の推進等に官民連携して取り組むことにより、効率的な物流体系の構築を目指す。

また、港湾手続の統一化・簡素化等貿易手続改革プログラムの着実な実施とともに、臨海部物流拠点の形成を進めるほか、港湾の広域連携等に向けた検討を進め、港湾の国際競争力の強化を一層推進する。

- ・ 本年10月より稼働する「次世代シングルウィンドウ」(府省共通ポータル)について、関係者にとって全体最適な業務プロセスが実現するような円滑なシステム連携が図られるよう、手続の簡素化、関係当局間での情報の共有・活用、国際システム連携の推進等に向けて、国・地方一体となって継続的な見直しを行っていく。その中で国際物流における中核となる基幹システムの在り方等も継続的な見直しを進める。

(3) 「資源大国」を目指した資源エネルギー供給革命

⑤近海に眠る資源開発の強化(海底熱水鉱床、メタンハイドレート等)

○ 海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行えるよう、遠隔離島における活動拠点の整備に向けた海洋状況の把握、施設計画の検討等の具体的な調査を実施する。

重要港湾位置図

■港湾数一覧

(2009年1月1日現在)

区分	総数	港湾管理者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
重要港湾 (うち特定重要港湾)	126 (23)	95 (12)	24 (8)	1 (-)	6 (3)	126 (23)	- (-)
地方港湾	883	508	314	-	-	822	61
計 (うち避難港)	1,009 (35)	603 (29)	338 (6)	1 (-)	6 (-)	948 (35)	61 (-)

資料：国土交通省港湾局調べ

注1) 東京都の洞輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、かつ56条港湾ではないので本表より除く。

2) 地方港湾の総数欄883港には56条港湾61港湾が含まれる。



●港湾局ホームページ

平成21年度港湾関係予算をはじめとする
 港湾行政に関するより詳しい情報は
 港湾局のホームページでご覧になれます

<http://www.mlit.go.jp/kowan/>

新着情報
 港湾行政に関する最新の話
 題を提供しております。

予算
 港湾関係予算等についての
 詳細は、こちらに掲載されて
 います。

統計・データ
 コンテナ貨物
 取扱個数や貿易額
 のデータを
 提供して
 います。