

平成25年度  
港湾局関係  
予算概算要求概要

平成24年9月

国土交通省港湾局

# 目 次

I. 基本方針	1
1 概算要求の基本方針	1
2 特別重点要求及び重点要求について	2
3 平成25年度港湾局関係予算概算要求の規模(総括表)	3
4 施策分野別の内訳(公共事業)	4
II. 主要施策	5
1 成長力強化による日本の再生	5
(1) 国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)の機能強化	5
①国際コンテナ戦略港湾のハブ機能強化に向けたインフラ整備	5
②フィーダー輸送網強化によるコンテナ貨物集約への支援	6
③港湾運営の民営化	6
(2) 輸送効率化による資源・エネルギー等の輸入コストの低廉化・安定化	7
(3) 遠隔離島における活動拠点整備等グリーン成長戦略の実現	9
①遠隔離島における活動拠点整備	9
②廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	10
③ゼロエミッションポート施策の推進	10
④豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出	10
(4) 外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上	10
(5) 複合一貫輸送のさらなる効率化	11
(6) 日本海側港湾の機能別拠点化	11
(7) 港湾関連産業の海外展開支援	11
2 安全・安心の確保	12
(1) 東日本大震災からの早期復旧・復興	12
(2) 大規模地震に対する港湾の災害対応力の強化	13
①海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上	13
②被災から市民生活・地域経済を保全するための ネットワークの構築(海事局との連携)	14
③粘り強い構造の防波堤の整備等による防災・減災機能の向上	14
(3) 三大湾等における総合的な地震・津波対策(新規制度要求関連)	15
(4) 背後に産業と人口が集積する港湾海岸における安全・安心の確保	16
(5) 平時・災害時ともに安全・安心な物流体系の構築	17
①離島交通の安定的確保	17
②出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進	17
③広域的な復旧・復興体制や物流のバックアップ体制の確立	17
(6) 港湾施設の適確な維持管理・更新に向けた取組の推進	17
III. 新規事項	18
1 新規制度	18
2 税制改正	18
(参考)	
港湾位置図	21
「日本再生戦略」(平成24年7月31日閣議決定): 港湾局関係抜粋	22
各府省の事業計画と工程表のとりまとめ - 公共インフラ、全体版 - (港湾局関係抜粋)	26
港湾における地震・津波対策のあり方(答申)の概要	27

# I. 基本方針

## 1 概算要求の基本方針

「日本再生戦略」（平成24年 7月31日閣議決定）を踏まえ、我が国の経済活動を支える物流の効率化を進め、産業の国際競争力を高めることで、新たな成長を実現する。加えて、被災地の復旧・復興を加速するとともに、我が国全体における港湾の災害対応力を向上させ、経済活動や暮らしにおける安全・安心の向上に資する。

これらの取組を「選択と集中」の考え方にに基づき、効率的・効果的に進めることにより、我が国の経済と国民生活の生命線である港湾機能の充実・強化を図り、産業の立地・投資環境を向上し、雇用と所得の維持・創出に貢献する。

具体的には、以下に重点的に取り組む。

### （1）成長力強化による日本の再生

国際コンテナ・バルク戦略港湾の機能拡充・強化や海洋開発を支える活動拠点整備など、我が国の成長力強化に資するプロジェクトを選択的かつ効果的に実施することで、物流効率化や産業の立地環境の国際競争力強化、地域の雇用と所得の維持・創出を図る。

- ①国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の機能強化
- ②輸送効率化による資源・エネルギー等の輸入コストの低廉化・安定化
- ③遠隔離島における活動拠点整備等グリーン成長戦略の実現
- ④外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上
- ⑤複合一貫輸送のさらなる効率化
- ⑥日本海側港湾の機能別拠点化
- ⑦港湾関連産業の海外展開支援

### （2）安全・安心の確保

東日本大震災により被災した港湾の復旧・復興に全力を挙げるとともに、震災からの教訓を活かした、三大湾等における総合的な地震・津波対策などのソフト・ハード一体となった災害対応力強化を図り、災害に強い国づくりの実現に資する。

- ①東日本大震災からの早期復旧・復興
- ②大規模地震に対する港湾の災害対応力の強化
- ③三大湾等における総合的な地震・津波対策
- ④背後に産業と人口が集積する港湾海岸における安全・安心の確保
- ⑤平時・災害時ともに安全・安心な物流体系の構築
- ⑥港湾施設の適確な維持管理・更新に向けた取組の推進

## 2 特別重点要求及び重点要求について

「平成25年度予算の概算要求組替え基準について」（平成24年8月17日閣議決定）及び「日本再生戦略」（平成24年7月31日閣議決定）を踏まえ、我が国の再生に向けて、より効果の高い施策として以下を要求する。

### ○特別重点要求

- ・遠隔離島における活動拠点整備（70億円）

我が国の排他的経済水域等に存在が確認されている海洋資源の開発及び利用を図るため、海洋資源の開発を支える遠隔離島における活動拠点(特定離島港湾施設)の整備を推進する(南鳥島、沖ノ鳥島)。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進する。

### ○重点要求

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化（公共234億円、非公共5億円）

国際コンテナ戦略港湾として「選択」された阪神港、京浜港において、アジアと北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の日本への就航を維持・拡大させるため、ハブ機能の強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備、荷役機械整備等への支援、貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を「集中」して実施することで、その機能強化を図る。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進する。

- ・大都市の再生と地域防災力向上のための港湾海岸の整備（13億円）

災害に強い国土、地域の構築を図るため、大都市における生命・財産を津波・高潮から防護し、地域防災力の向上に資する港湾海岸の整備を推進する。特に、効果の早期発現と計画的整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進する。

（注）要求額は国費ベース

（参考）「平成25年度予算の概算要求組替え基準について」（平成24年8月17日閣議決定）（抜粋）

#### 1. 平成25年度予算の概算要求に当たっての基本的考え方

##### （2）グリーンを中心とする「日本再生戦略」を踏まえた予算配分の重点化

我が国経済の再生に向けて、「日本再生戦略」に適合する施策のうち、グリーン、ライフ、農林漁業に係るものについて、「日本再生戦略」を踏まえ、中小企業の活力を最大限活用しつつ、総合特区等の戦略的手段も踏まえ、省庁の枠を超えて、府省横断的な横割り（横串）の予算配分（重点配分）を徹底する。（以下、略）

（別紙）

#### 2. 特別重点要求及び重点要求

- （1）各省大臣は、我が国経済社会の再生に向けた取組の一環として、「日本再生戦略」に適合する施策のうち、グリーン、ライフ、農林漁業の分野に係るものについて、「特別重点要求」を行うことができる。（以下、略）
- （2）各省大臣は、我が国経済社会の再生に向けた取組の一環として、上記特別重点要求のほか、「日本再生戦略」に関連する施策について、「重点要求」を行うことができる。（以下、略）

### 3 平成25年度港湾局関係予算概算要求の規模(総括表)

事業区分			平成25年度 要 求 額 ( A )	平成24年度 予 算 額 ( B )	対前年度比 ( A )/( B )
公 共	港湾整備事業	事業費	<206億円> 〔70億円〕 (348億円) 3,020億円	2,733億円	1.105
		国費	<135億円> 〔70億円〕 (234億円) 1,953億円	1,818億円	1.074
	港湾海岸事業	事業費	<62億円> (13億円) 160億円 【161億円】	137億円	1.166 【1.172】
		国費	<62億円> (13億円) 160億円 【161億円】	137億円	1.163 【1.170】
	災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	1.047
		国費	13億円	13億円	1.000
	合 計	事業費	<268億円> 〔70億円〕 (360億円) 3,195億円	2,884億円	1.108
		国費	<197億円> 〔70億円〕 (247億円) 2,125億円	1,968億円	1.080
非 公 共	行政経費	国費	22億円	20億円	1.116
	港湾海岸 受託工事費	事業費	1億円	-	-
		国費	1億円	-	-
	国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業等	国費	11億円	15億円	0.750
	その他施設費	事業費	(15億円) 37億円	38億円	0.980
		国費	(5億円) 16億円	13億円	1.249
	独立行政法人 港湾空港技術研究所関係	国費	14億円	14億円	0.998
合 計	国費	(5億円) 65億円	63億円	1.043	
総 合 計	国費	<197億円> 〔70億円〕 (252億円) 2,191億円	2,031億円	1.079	

注1) 数値の上段< >は「全国防災関係経費」、中段〔 〕は「特別重点要求」分、中段( )は「重点要求」分。下段は「全国防災関係経費」、「特別重点要求」、「重点要求」分を含む。

2) 港湾海岸事業の下段【 】は「港湾海岸受託工事費」分を含む。

3) 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興に係る経費として、復興庁要求分672億円(国費)、国土交通省要求分4億円(国費)がある。

4) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

5) 特定離島港湾施設整備に係る予算は港湾整備事業に計上している。

6) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成25年度要求額:1,175億円、平成24年度予算額:1,310億円)がある。

7) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

## 4 施策分野別の内訳（公共事業）

## (1) 港湾整備事業

(単位：億円)

区 分	平成25年度 要 求 額 (A)	平成24年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
○成長力強化による日本の再生	2,272 (1,424) 78.3%	2,184 (1,405) 83.4%	1.040 (1.013)
うち、特別重点要求	70 (70) 3.9%	〔 450 (300) 17.8% 〕	- (-)
うち、重点要求	348 (234) 12.9%		
○安全・安心の確保	542 (394) 21.7%	344 (280) 16.6%	1.577 (1.407)
「一般要求枠」+「特別重点要求」+「重点要求」	2,814 (1,818) 100.0%	2,528 (1,685) 100.0%	1.113 (1.079)
「全国防災関係経費」	206 (135)	205 (133)	1.004 (1.017)
合 計	3,020 (1,953)	2,733 (1,818)	1.105 (1.074)

注1) 数値の上段は事業費、中段( )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り、その算定に「全国防災関係経費」は考慮していない。

2) 本表のほか、東日本大震災からの復興に係る経費として、復興庁要求分152億円(国費)、国土交通省要求分2億円(国費)がある。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

4) 「特別重点要求」「重点要求」欄の平成24年度予算額には「日本再生重点化措置」を参考値として掲載。

## (2) 港湾海岸事業

(単位：億円)

区 分	平成25年度 要 求 額 (A)	平成24年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
○安全・安心の確保	98 (98) 【99】 100.0%	94 (94) 100.0%	1.042 (1.039) 【1.049】
うち、重点要求	13 (13) 12.9%	〔 6 (6) 6.7% 〕	- (-)
「一般要求枠」+「重点要求」	98 (98) 【99】 100.0%	94 (94) 100.0%	1.042 (1.039) 【1.049】
「全国防災関係経費」	62 (62)	43 (43)	1.434 (1.434)
合 計	160 (160) 【161】	137 (137)	1.166 (1.163) 【1.170】

注1) 数値の上段は事業費、中段( )は国費、中段【 】は受託工事費を含む国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースであり、その算定に「受託工事費」「全国防災関係経費」は考慮していない。

2) 本表のほか、東日本大震災からの復興に係る経費として、復興庁要求分6億円(国費)、国土交通省要求分0.01億円(国費)がある。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

4) 「重点要求」欄の平成24年度予算額には「日本再生重点化措置」を参考値として掲載。

## (3) 災害復旧事業等

(単位：億円)

区 分	平成25年度 要 求 額 (A)	平成24年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
○安全・安心の確保	15 (13)	15 (13)	1.047 (1.000)

注1) 数値の上段は事業費、下段( )は国費を記す。

2) 本表のほか、東日本大震災からの復旧に係る経費として、復興庁要求分514億円(国費)、国土交通省要求分3億円(国費)がある。

# Ⅲ. 主要施策

## 1 成長力強化による日本の再生

### (1) 国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の機能強化

○事業費728億円（対前年度比1.24）、国費437億円（対前年度比1.22）

公共分 港湾整備事業費689億円、国費414億円

（うち 重点要求 事業費348億円、国費234億円）

非公共分 港湾整備事業費38億円、国費23億円

（うち 重点要求 事業費15億円、国費5億円）

産業が国際的最適立地を求めて行動する中、円高の進行等により、経済の空洞化への懸念が一層高まっている。こうした中、国際基幹航路の我が国への寄港の減少及び海外トランシップ率の増大は、企業にとっての輸送時間の増大や物流コストの上昇を招き、国内産業の海外流出や、それに伴う雇用と所得の消失につながるなど、我が国の経済活動や産業構造に深刻な影響を与えかねない。

このため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備、フィーダー網の強化による貨物集約、「民」の視点による戦略的港湾運営の実現など、国家戦略として様々な施策を総動員し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化することで、日本再生戦略の実現に資する。

#### 施策の位置づけ

- ①「新成長戦略」（2010年6月18日閣議決定）、「日本再生戦略」（2012年7月31日閣議決定）の実現
- ②目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大
- ③指標：2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減  
2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

#### 実現の方策

- ①阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減
- ②内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の促進
- ③ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進等による荷主サービスの向上
- ④コンテナ船大型化の進展に対応しうる大水深岸壁の整備
- ⑤「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立
- ⑥大規模地震被災後においても早期に国際基幹航路の再開を可能とするための防災機能の強化

#### ①国際コンテナ戦略港湾のハブ機能強化に向けたインフラ整備

コンテナ船の大型化に対応してハブ機能を強化するため、国際標準仕様(水深・広さ)を有するコンテナターミナルの整備を推進する。



ゆめしま  
【大阪港 夢洲コンテナターミナル(C-10~12)】



【横浜港 南本牧コンテナターミナル(MC-2)】

## ②フィーダー輸送網強化によるコンテナ貨物集約への支援

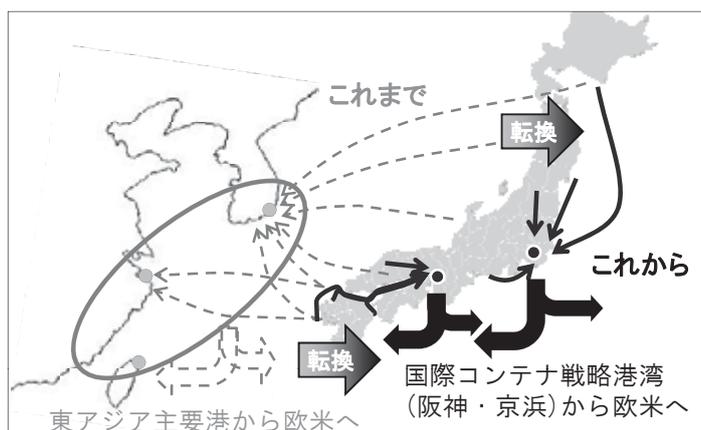
### イ) フィーダー輸送活性化のための環境整備

地方の港湾で取り扱われるコンテナ貨物には、釜山港等アジア主要港でトランシップ（中継）され、欧米等の最終仕向地へ輸送されるものが多い。我が国への国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、これらのコンテナ貨物がフィーダー輸送により国際コンテナ戦略港湾に集約され、積み替えられて、最終仕向地へ輸送される環境を整備する。

- ・ 国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾との間を結ぶ内航フィーダー輸送を強化するために必要な荷役機械等の整備を支援〔その他施設費〕
- ・ 内航フィーダー船の船舶建造負担の軽減措置（日本内航海運組合総連合会による内航海運暫定措置事業に関する改善策）

### ロ) 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業

民間企業や港湾管理者との協働のもと、我が国発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換する。このため、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送機能の抜本的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げを支援し、広域からの貨物集約を進める。

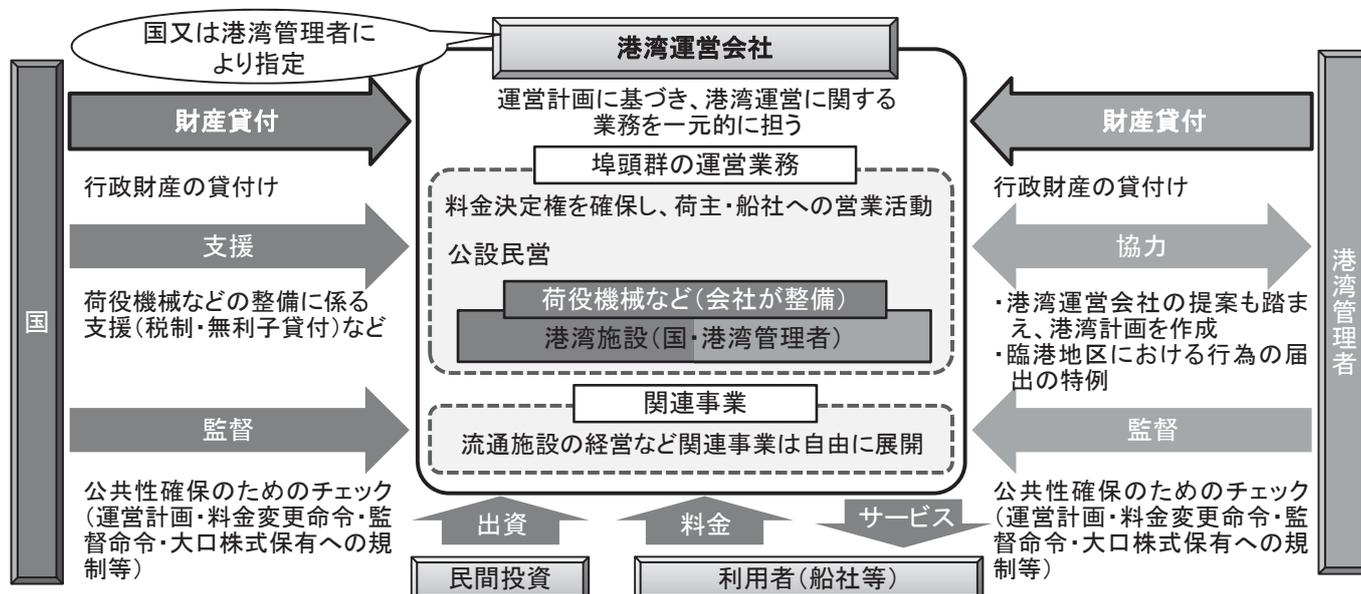


【フィーダー輸送による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のイメージ】

## ③港湾運営の民営化

国際コンテナ戦略港湾等において、「民」の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を推進する。

- ・ 港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、「民」の視点による港湾の一体運営を実施
- ・ 港湾運営会社に対して、国又は港湾管理者から行政財産の貸付けを実施
- ・ 国際コンテナ戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置
- ・ 港湾運営会社が行う荷役機械等の整備に対する無利子貸付の実施



【港湾運営民営化のイメージ】

## (2) 輸送効率化による資源・エネルギー等の輸入コストの低廉化・安定化

新興国等の急速な経済成長に伴い、世界における資源・エネルギー等の需要は急増している。我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している中で、これらの物資を安定的かつ安価に輸入し、産業を活性化しつつ雇用と所得の維持・創出を図ることは、我が国の重要な課題の一つである。

このため、安価な海上輸送の実現に資する大型輸送船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として効率的かつ安定的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。(国際バルク戦略港湾の機能強化)

### 【取組内容】

- ・資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となる大型輸送船に対応した国際物流ターミナルの整備
- ・企業間連携の促進を図るターミナル運営事業者が行う施設整備、効率的なターミナル運営に対する支援
  - 当該事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する無利子貸付
  - 当該事業者が取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置(固定資産税・都市計画税)

### 【事業の効果】

- ・大型輸送船の利用による輸送コストの低減
  - ・調達先の多様化による価格交渉力の向上
- } 資源・エネルギー等の輸入コストの低減



所得の海外流出の低減、産業立地環境の向上・民間投資の誘発



### 雇用と所得の維持・創出



石炭  
輸入99.3%

- ・我が国の発電電力に占める石炭火力の割合は27%(石油火力は9%)(09年)
- ・石炭火力の燃料コストはLNG火力や石油火力の約1/2以下
- ・石炭は世界各地に分布しており、可採年数も長く、安定的で安価な調達が可能



とうもろこし  
輸入100%

- ・世界におけるとうもろこしの需要は急拡大し、需給は逼迫状況。一方、日本は世界最大のとうもろこし輸入国(1,600万トン:10年)
- ・畜産業に必要な不可欠な配合飼料原料の約半分はとうもろこし(重量ベース:10年)
- ・畜産業は我が国の農業分野で最大の出荷額(全体の約3割(2.6兆円))を占める産業



鉄鉱石  
輸入100%

- ・鉄は「産業のコメ」と言われ、鉄鋼材は自動車産業や造船業、建設業等、我が国の様々な産業に利用されている
- ・鉄鋼業の出荷額は約16兆円、従業員数は約22万人(09年)



(アンローダー)  
石炭等を陸揚げする荷役機械

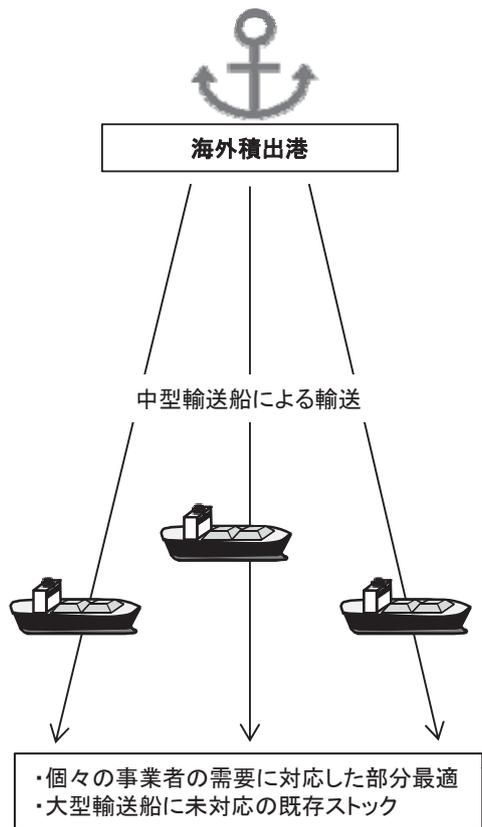


(サイロ)  
穀物等を保管する倉庫

【資源・エネルギー等に係る重要貨物の現況】

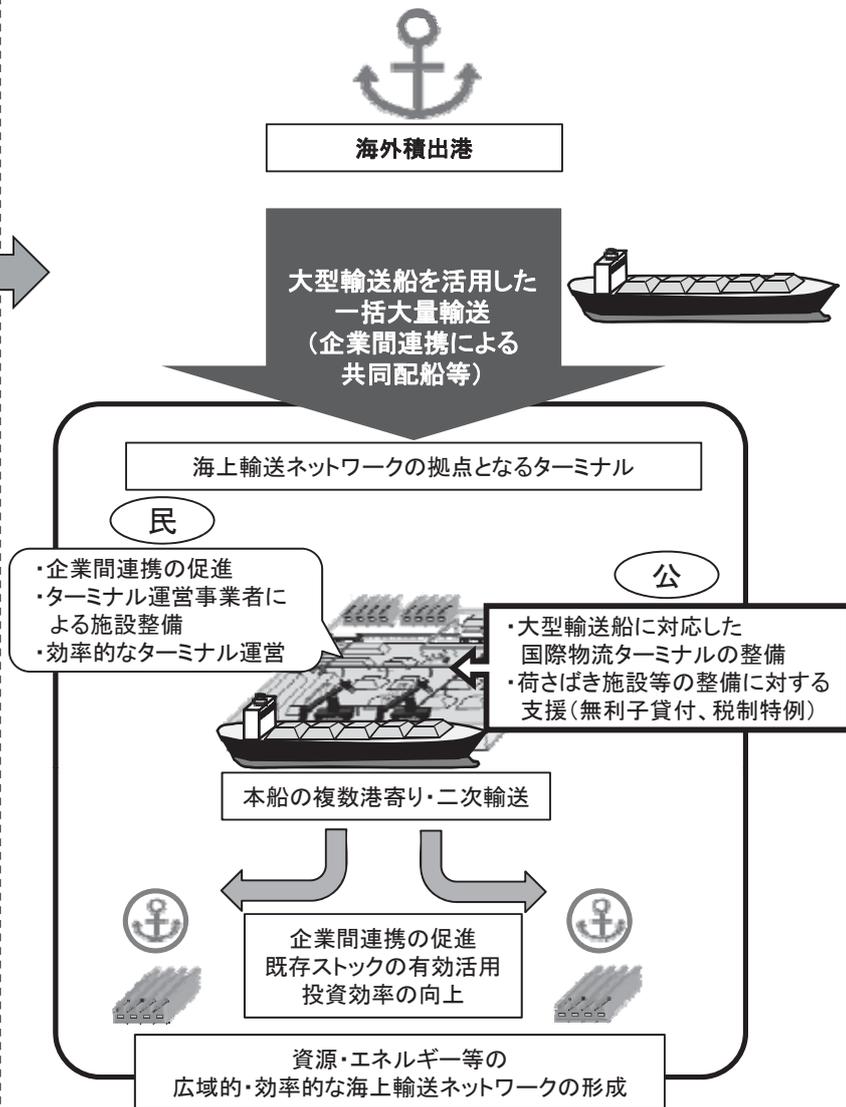
【企業間連携の促進を図るターミナル運営事業者により整備される荷さばき施設、保管施設(主要施設)】

これまで:「部分最適」的な輸送



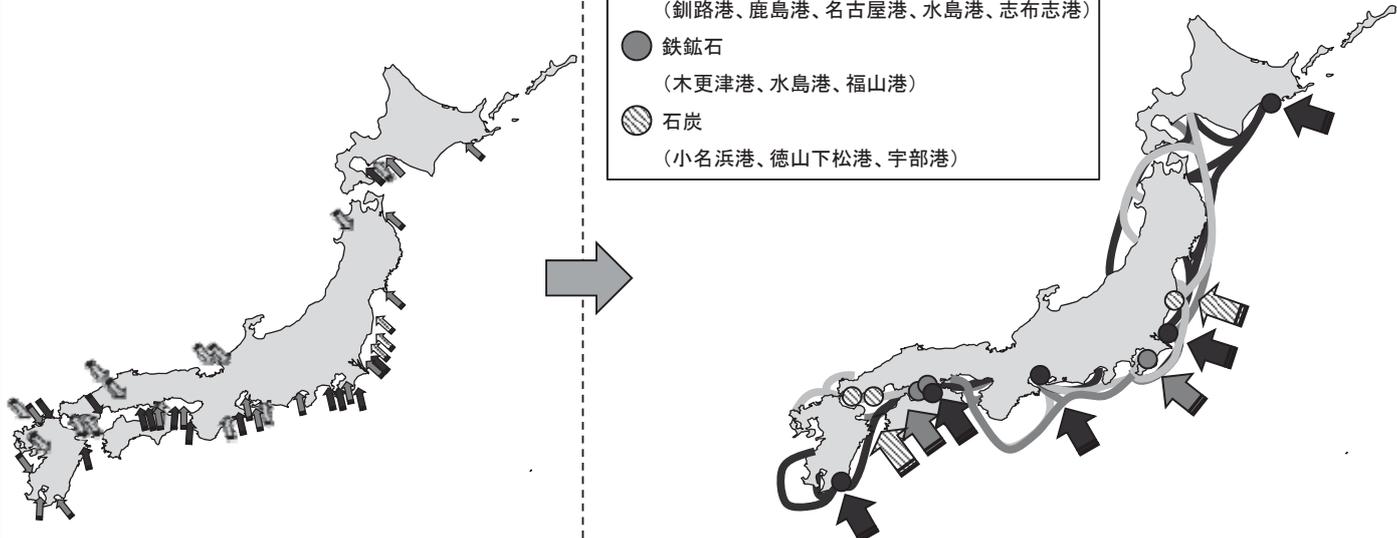
船舶の大型化への要請があるものの、個々の港で大水深化を進めることは非効率

これから:国全体での最適化に向けた取り組み



バルク貨物輸送ネットワークの拠点となる戦略港湾

- 穀物  
(釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港)
- 鉄鉱石  
(木更津港、水島港、福山港)
- 石炭  
(小名浜港、徳山下松港、宇部港)



【資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成のイメージ】

### (3) 遠隔離島における活動拠点整備等グリーン成長戦略の実現

#### ①遠隔離島における活動拠点整備

○事業費118億円（対前年度比1.10）、国費118億円（対前年度比1.10）  
 （うち 特別重点要求 港湾整備事業費70億円、国費70億円）

陸域のエネルギー・鉱物資源に乏しく、需要量のほぼ全てを海外からの輸入に頼る我が国では、エネルギー・鉱物資源の安定的確保が課題となっている。一方、国土面積の約12倍にあたる約447万km<sup>2</sup>(世界第6位)を有する領海及び排他的経済水域には、マンガンクラストや海底熱水鉱床などの海洋資源の存在が確認されている。日本再生戦略(平成24年7月31日閣議決定)のグリーン成長戦略においても、海洋資源の開発及び利用の取組を活動拠点整備などの必要な環境の整備と併せて着実に推進することとされている。

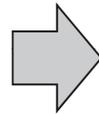
このため、海洋資源の開発を支える活動拠点を南鳥島及び沖ノ鳥島に整備することにより、海洋資源の開発・利用を促進し、新たな産業創出を図る。

#### 【取組内容】

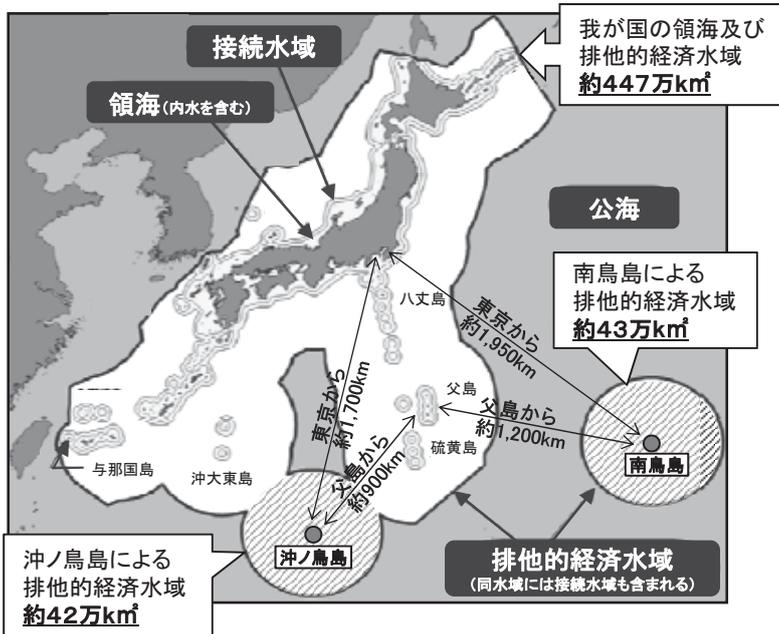
平成22年6月に施行された「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」等に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる活動拠点(特定離島港湾施設)の整備を推進する。（南鳥島、沖ノ鳥島）

#### 【事業の効果】

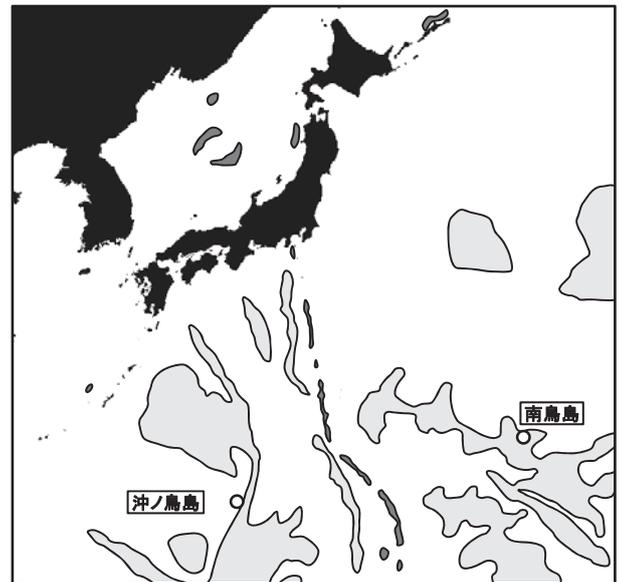
- ・ 物資輸送の効率化
- ・ 周辺海域における調査船舶等の運航効率化



- ・ 新たな産業の創出
- ・ 自国の資源・エネルギーの確保
- ・ 日本再生戦略の実現



【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】



出典：臼井朗著「海底鉱物資源未利用レアメタルの探査とその開発」（オーム社、2010）より港湾局作成

【海洋資源の分布状況】



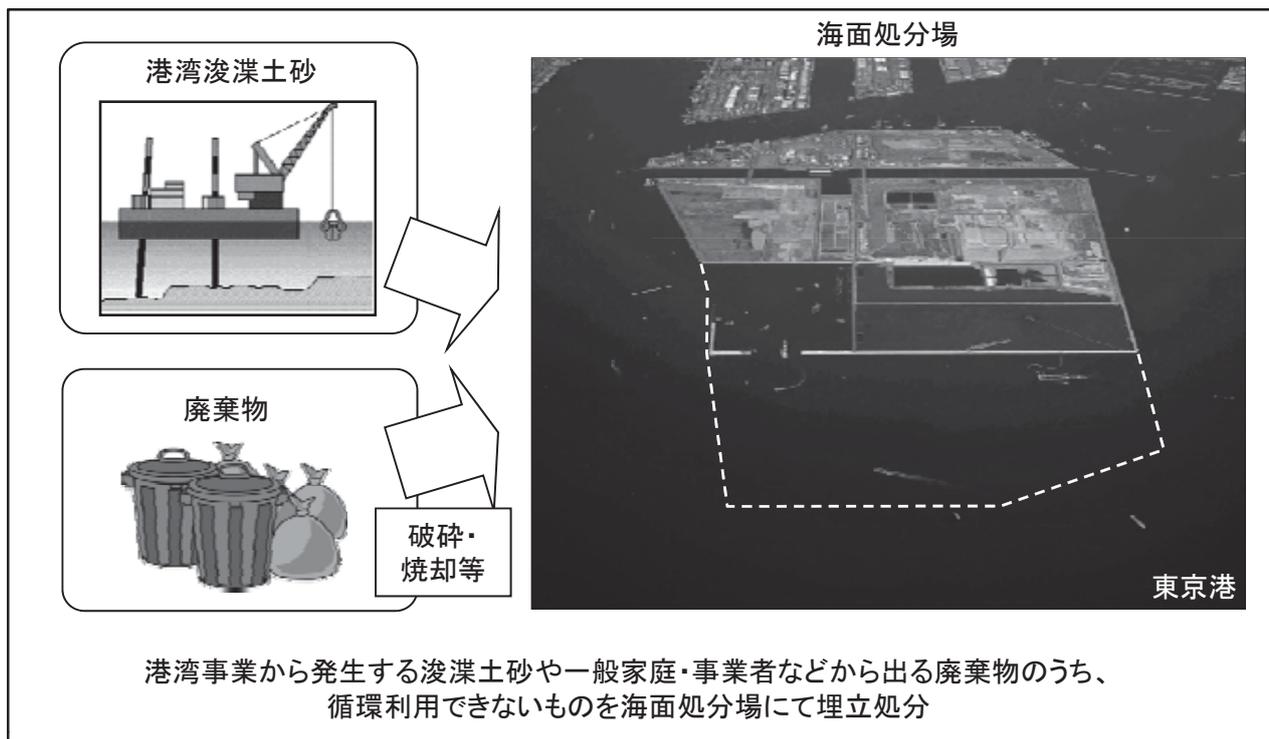
【沖ノ鳥島】



【南鳥島】

## ② 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物等を受け入れるため、事業の優先順位を踏まえ、海面処分場を計画的に整備する。（東京港、名古屋港等）



## ③ ゼロエミッションポート施策の推進

港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、環境省等と連携し、港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化、風力発電等の再生可能エネルギーの利活用、CO<sub>2</sub>の吸収源拡大等の取組を進めるゼロエミッションポート施策を推進する。

## ④ 豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出

港湾整備により発生する浚渫土砂を港湾空間における水質・底質の改善や生物相の豊かな環境創出に有効活用する。また、干潟・藻場等の保全・再生・創出や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋戻し等の自然再生を多様な主体との連携・協働により推進する。

## （４） 外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上

「観光立国」の実現、特に中国をはじめとするアジア諸国からの訪日旅行者の増加に向けて、我が国の観光の玄関口となる旅客船ターミナルを整備するとともに、大型旅客船等の荒天時における安定的な入港を可能とする静穏度等の確保に必要な防波堤等を整備する等、外航クルーズ船の日本寄港促進のためのソフト・ハードの環境整備を推進する。（那覇港等）



【旅客船ターミナルが整備された岸壁】



【乗降場所が狭隘な大型旅客船岸壁】

## (5) 複合一貫輸送のさらなる効率化

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準を向上する。

また、国際・国内ROROターミナルの集約や鉄道貨物ターミナルとの間の物流結節点の接続の改善等を通じ、さらに円滑な「モノ」の流れを実現する。(博多港等)



苫小牧港 (RORO)



鹿児島港 (フェリー)

【背後が狭隘な複合一貫輸送ターミナル】



【ボトルネック解消の例】

## (6) 日本海側港湾の機能別拠点化

日本海側拠点港各港での取り組みの進捗やその効果を把握するため、選定された19港等についてフォローアップを行いつつ、適切な施策展開を図る。

## (7) 港湾関連産業の海外展開支援

優れた技術を有する我が国の港湾物流・インフラ関連産業の海外展開を支援し、我が国の高質かつ安定的な国際物流ネットワークの構築や関連産業の海外進出機会を拡大するため、情報収集や案件形成支援等による官民協働体制の構築や関連技術の国際標準化の推進を図る。

## 2 安全・安心の確保

### (1) 東日本大震災からの早期復旧・復興

- 復旧：事業費533億円（対前年度比3.05）、国費514億円（対前年度比3.02）  
（うち 公共分 災害復旧事業等事業費533億円、国費514億円）
- 復興：事業費265億円（対前年度比1.02）、国費158億円（対前年度比1.04）  
（うち 公共分 港湾整備事業費260億円、国費152億円、港湾海岸事業費6億円、国費6億円）

注）上記経費は全て、復興庁要求分である。

被災地域の復興に資するため、各港の「産業・物流復興プラン」に基づき、港湾の復旧を計画的に推進するとともに、港湾の復興を強力に推進する。  
（仙台塩釜港 等）

#### ＜復旧の基本方針＞

被災地域の産業・経済の空洞化を防ぎ、地域の復興を実現するため、産業・物流上、特に重要な港湾施設については震災後概ね 2年以内、復旧に期間を要する湾口防波堤、海岸保全施設については、震災後概ね 5年以内での復旧を目指す。



【石巻港の復旧状況(雲雀野中央ふ頭)】

「産業・物流復興プラン」に基づく港湾の産業・物流機能、減災機能の強化に資する耐震強化岸壁、廃棄物埋立護岸等の整備により地域の復興を促進する。



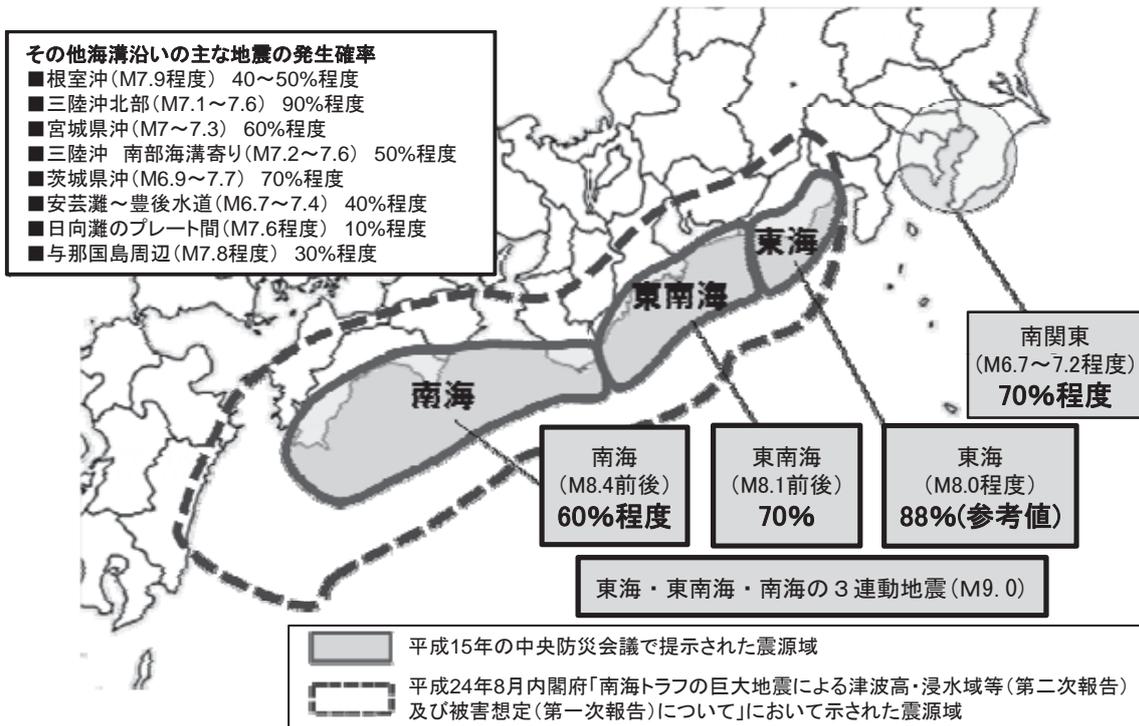
【復興事業の例(仙台塩釜港及び茨城港)】

## (2) 大規模地震に対する港湾の災害対応力の強化

○事業費248億円（対前年度比1.02）、国費167億円（対前年度比1.04）  
（うち 公共分 港湾整備事業費248億円、国費167億円）

東日本大震災の教訓として、地域経済の維持・継続の観点から港湾物流機能の確保が極めて重要であることが再認識された。切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に進めることにより、国民生活の安全・安心を確保しつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上し、国民の雇用と所得を守ることが喫緊の課題となっている。

このため、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じた災害予防策を既存ストックを活用しつつ進めるとともに、広域ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性能の向上を図る。



### 【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】

#### ①海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上

被災時における我が国の経済活動への影響を最小限とするため、全国的な観点から海上輸送ネットワークの核となる港湾施設（国際海上コンテナターミナル、エネルギー輸入基地等）について、耐震・耐津波性能の向上を図る。（横浜港等）

#### 具体的な取組内容

岸壁・埠頭用地の耐震化・液状化対策

荷役機械の耐震化・電源喪失対策

臨港道路の耐震化・液状化対策

水門・陸閘等の管理・運用体制の見直し



【横浜港(国際海上コンテナターミナル)】

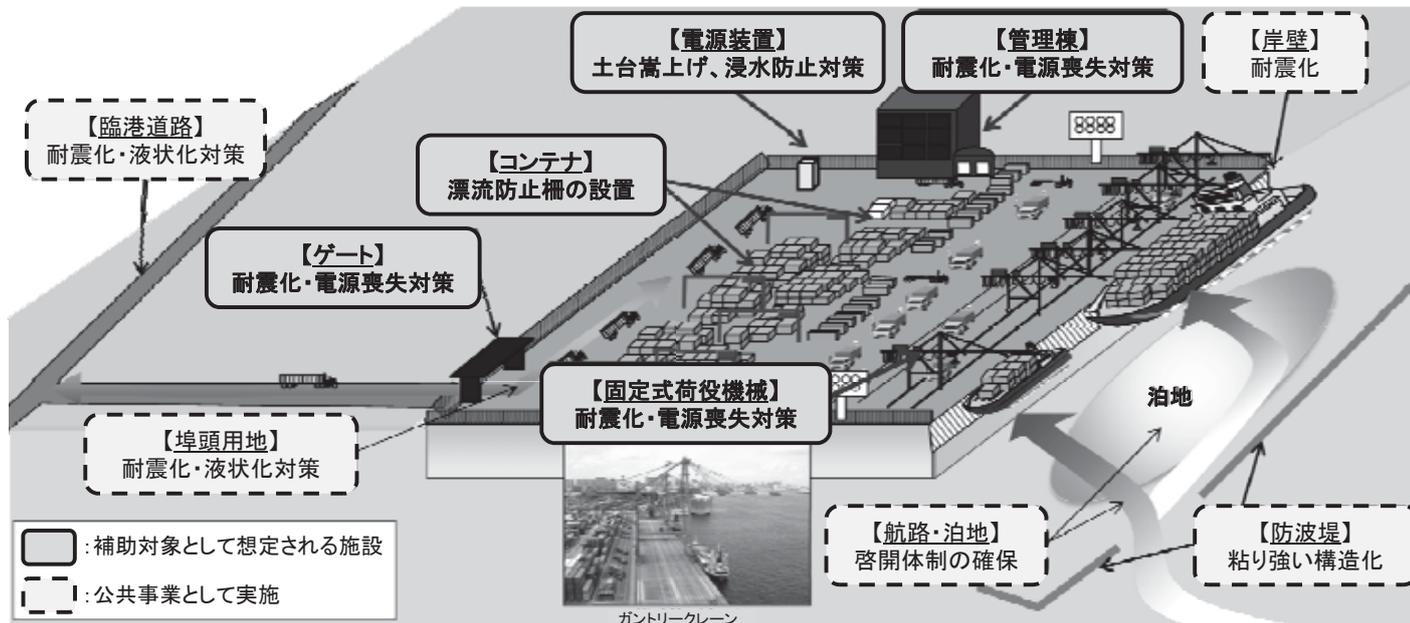


【名古屋港(エネルギー輸入基地)】

○国際コンテナ戦略港湾防災機能強化事業

国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、大規模地震被災後における貨物需要を踏まえ、国際基幹航路の復旧のために早期再開が必要なターミナルにおいて、港湾運営会社が実施する荷役機械の耐震化等の防災機能強化のための施設整備に対して補助を行う。

〔その他施設費〕 【制度拡充】



【国際コンテナ戦略港湾防災機能強化事業(イメージ)】

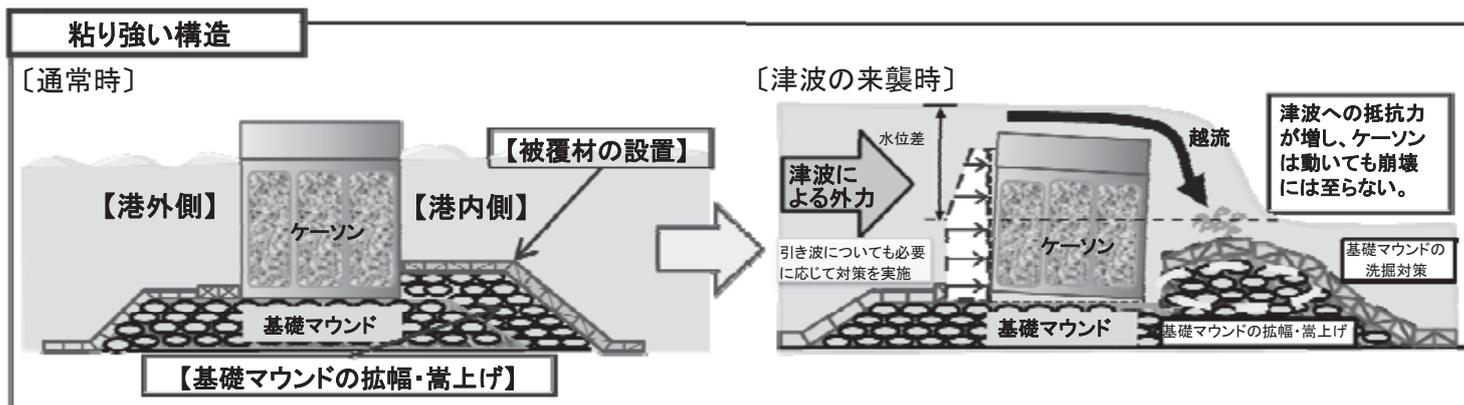
②被災から市民生活・地域経済を保全するためのネットワークの構築（海事局との連携）

地方自治体、事業者、団体等の関係者が連携した災害時の救援・緊急輸送体制の強化を促進するため、フェリーを改造する費用の一部を補助するとともに、港湾における受入体制や防災機能の確保に対し支援を行う。

③粘り強い構造の防波堤の整備等による防災・減災機能の向上

第一線防波堤は、港湾全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対する減災効果を有する施設であるが、被災した場合には復旧に長期間を要する。

このため、防波堤を越えるような高さの津波に対しても崩壊せず減災効果を発揮する「粘り強い構造」とするため、「港湾の施設の技術上の基準」を改正するとともに、既存施設の適切な補強を行う。（御前崎港等）

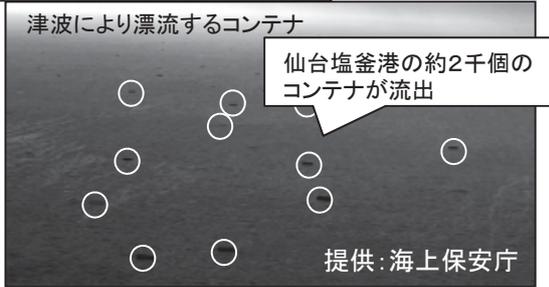


### (3) 三大湾等における総合的な地震・津波対策（新規制度要求関連）

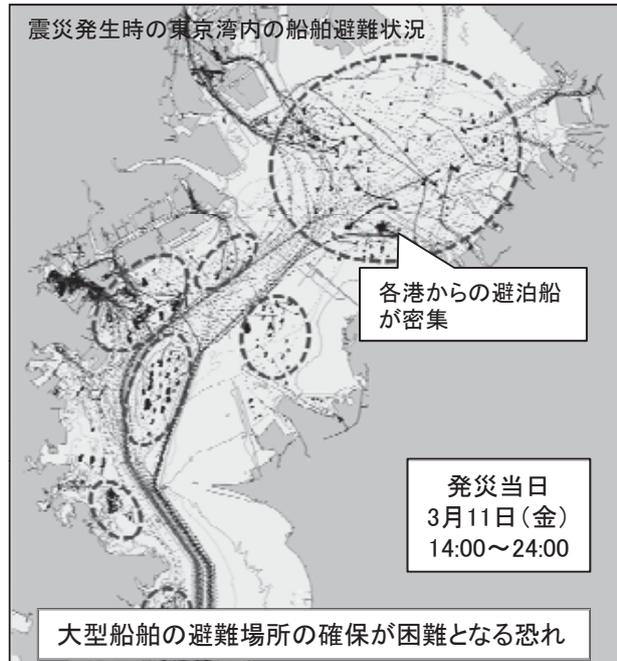
○事業費1億円（対前年度比 皆増）、国費1億円（対前年度比 皆増）  
（うち 公共分 港湾整備事業費1億円、国費1億円）

コンテナターミナルやコンビナートをはじめとする我が国の経済を牽引する物流、産業、エネルギー等の諸機能が高密度に集積し、大型船舶による稠密な利用がなされている三大湾等において、大規模地震が発生した際も、当該地域における港湾機能を維持し、経済活動の継続を可能とするため、海上保安庁等と連携しつつ、津波来襲時の大型船の避泊水域の確保、重要な拠点に至る航路機能の確保等の取り組みを推進する。

#### 東日本大震災を踏まえた課題



津波で貨物が流出し、啓開に時間を要する恐れ



#### 東京湾の特性

- 湾内の港湾で全国の約4割(TEUベース)の国際コンテナ貨物を取り扱っている
- 湾内の港湾で全国の約5割(重量ベース)のLNGを輸入している
- 湾内の限られた狭隘な水域で大型船舶による稠密な利用がなされている

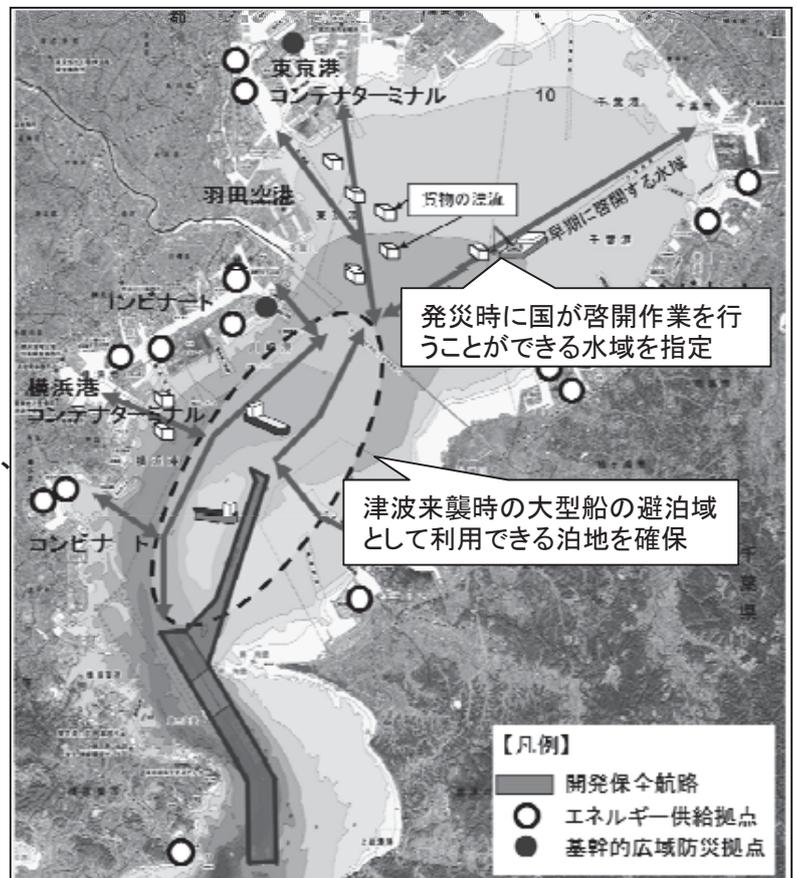
#### 今後想定されるリスク

- 物流・産業・エネルギー等の諸機能が集積する三大湾等において、大規模地震・津波に伴い船舶航行に支障が生じた場合、サプライチェーンの寸断等により産業活動や市民生活に広範な影響が及ぶ恐れ

#### 主な対策

- ◇津波発生時における避泊域の確保による船舶航行の安全性の確保
- ◇障害物等の迅速な撤去による航路機能の確保

三大湾等の物流・産業・エネルギー等の諸機能を早期復旧



【東京湾内における船舶航行機能の早期復旧対策】

**(4) 背後に産業と人口が集積する港湾海岸における安全・安心の確保**

○事業費160億円（対前年度比1.17）、国費160億円（対前年度比1.16）  
 公共分 港湾海岸事業費160億円、国費160億円  
 （うち 重点要求分 事業費13億円、国費13億円）

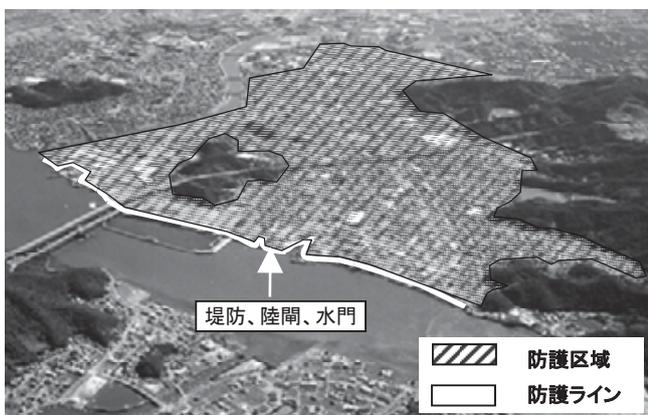
背後に人口と物流・産業機能が集積している港湾海岸において、切迫する東海・東南海・南海地震等の大規模地震・津波に対応するため、大都市等の地域を防護する海岸保全施設の耐震化・液状化対策、津波対策を推進する。

また、頻発する台風や地球温暖化に伴う海面上昇、施設の老朽化等に対応した高潮対策や侵食対策を引き続き推進する。  
 （撫養港海岸、別府港海岸等）

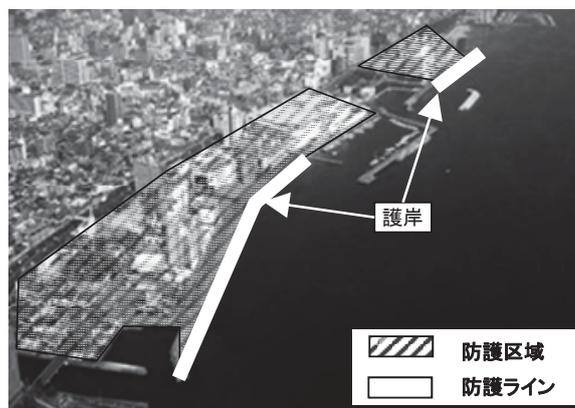
**【津波・高潮対策】**

（東海・東南海・南海地震等の大規模地震対策）

■<sup>むや</sup>撫養港海岸（徳島県鳴門市）

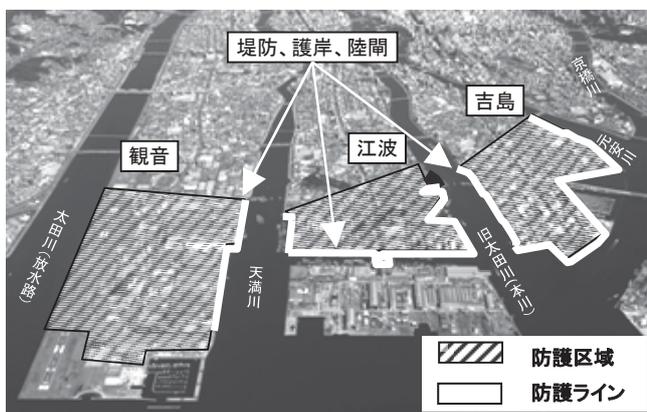


■別府港海岸



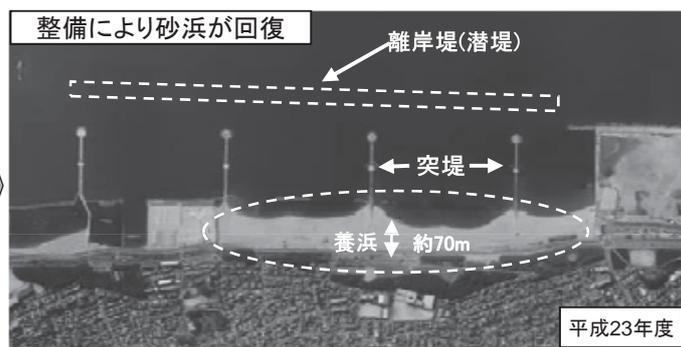
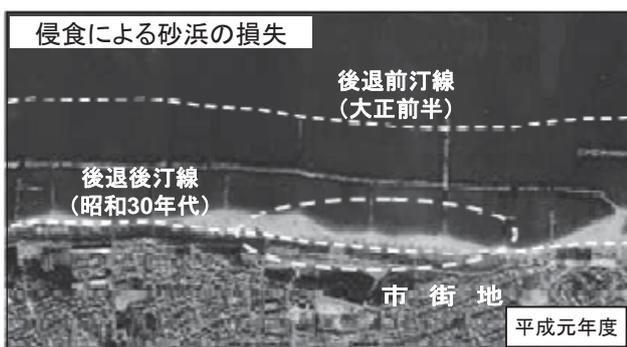
（大都市における防災・減災対策）

■広島港海岸



**【侵食対策】**

■新潟港海岸



## (5) 平時・災害時ともに安全・安心な物流体系の構築

### ① 離島交通の安定的確保

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。  
(名瀬港等)



【港内静穏度確保のための防波堤】 【船舶の大型化に対応した岸壁】 【バリアフリーに配慮した客船ターミナル】

### ② 出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進

セキュリティ水準が高く効率的な国際物流を実現するため、国際海上コンテナターミナルへの人の出入りを確実にかつ円滑に管理することが可能な出入管理情報システムの導入・運用を推進する。  
(横浜港、神戸港等)

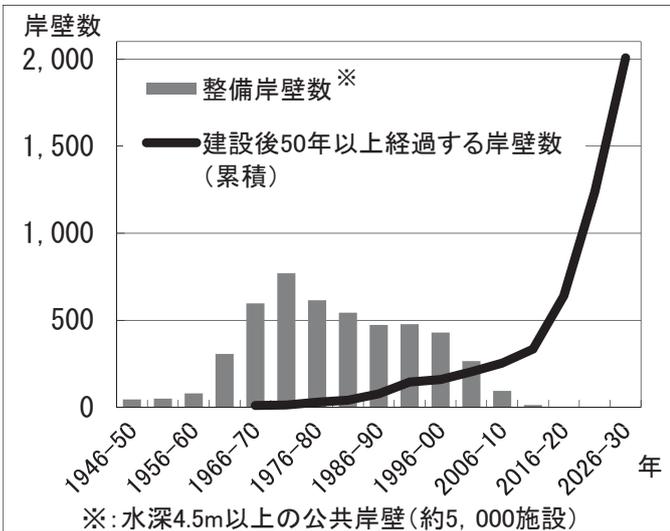
※ 出入管理情報システム：国がトラックドライバー等に発行する身分証明書（PSカード）を用いて、ターミナル内に立ち入ろうとする者の本人確認等を確実にかつ円滑に行うことができる、国が設置及び管理を行う情報システム

### ③ 広域的な復旧・復興体制や物流のバックアップ体制の確立

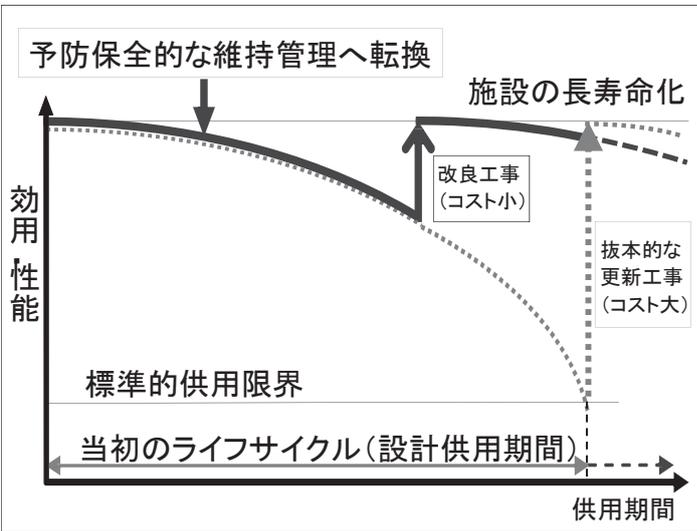
地域経済の維持・継続の観点から、被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的なバックアップ体制の構築を図る。

## (6) 港湾施設の適確な維持管理・更新に向けた取組の推進

今後とも引き続き供用が必要とされる港湾施設について、長寿命化等に資する計画の策定を推進するとともに、予防保全の考え方を導入しつつ、計画的かつ適確な維持管理・更新を行うストックマネジメントへの転換を推進する。



【岸壁数の推移】



【予防保全的なストックマネジメントのイメージ】

# Ⅲ. 新規事項

## 1 新規制度

事項	新規制度等内容	備考
1. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となるターミナルの荷さばき施設等の整備に対する無利子貸付	○資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となるターミナルにおいて、企業間連携の促進を図るターミナル運営事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する無利子貸付制度の創設	新規（公共） 港湾法改正
2. 震災時等の船舶避難に必要な水域の整備	○震災時等において、津波から船舶が避泊するために必要な水域を整備する制度の創設	新規（公共） 港湾法改正
3. 海岸の耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化の拡充	○東日本大震災の教訓を踏まえ、今後、東海・東南海・南海地震等の地震・津波被害が想定される沿岸域を対象に、海岸堤防等の耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の事業を緊急に進めるため、社会資本整備総合交付金（全国防災）の制度拡充を行う。	海岸省庁共同要 求

## 2 税制改正

事項	税制改正内容
1. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となるターミナルの荷さばき施設等に係る特例措置の創設 （国際バルク戦略港湾に係る税制特例措置） ＜新設＞	○資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となるターミナルにおいて、企業間連携の促進を図るターミナル運営事業者が国の無利子貸付を受けて取得した荷さばき施設等に係る特例措置の創設（2年間） →固定資産税・都市計画税の課税標準1/2（取得後10年）
2. 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の（特例）港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長（2年間） ①国際戦略港湾（阪神港、京浜港） 固定資産税・都市計画税の課税標準1/2（取得後10年） ②一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧港、仙台塩釜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港） 固定資産税・都市計画税の課税標準2/3（取得後10年）
3. 指定保税地域の指定対象の拡充 （港湾運営会社が所有し又は管理する施設等） ＜拡充＞	○指定保税地域として財務大臣の指定を受けることができる施設等の対象として、（特例）港湾運営会社が所有し、又は管理する土地又は建設物その他の施設を追加する。
4. 外貿埠頭公社の民営化に伴い承継する不動産に係る特例措置 ＜廃止＞	○国際戦略港湾において外貿埠頭公社が外貿埠頭公社から取得した不動産の所有権移転に係る特例措置の廃止 【廃止する特例措置の内容】 登録免許税の税率の軽減：20/1000 → 15/1000 特例期間：平成23年度及び平成24年度
5. 外貿埠頭公社が特定用途港湾施設の用に供する固定資産に係る特例措置 ＜廃止＞	○外貿埠頭公社が特定用途港湾施設の用に供する固定資産に係る特例措置の廃止 【廃止する特例措置の内容】 ①外貿埠頭公社が旧外貿埠頭公団から承継した固定資産に係る特例措置 固定資産税・都市計画税の課税標準 3/5（平成24年度のみ4/5） ②外貿埠頭公社が昭和57年4月1日から平成10年3月31日までに取得した固定資産に係る特例措置 固定資産税・都市計画税の課税標準 1/2（平成24年度のみ2/3） 特例期間：平成22年度から平成24年度



# 参 考

# 港湾位置図

## ■ 港湾数一覧

(平成24年4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	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	103	83	16	1	3	103	-
地方港湾	870	505	304	-	-	809	61
計 (うち避難港)	996 (35)	600 (29)	328 (6)	1 (-)	6 (-)	935 (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条港湾ではないため本表より除く。

注2) 地方港湾の総数欄870港には、56条港湾61港が含まれる。



**凡例**

- ▣ 国際戦略港湾(5港)
- ⊙ 国際拠点港湾(18港)
- 重要港湾(103港)

(沖ノ島)

(南島)

「日本再生戦略」（平成24年7月31日閣議決定）：港湾局関係抜粋

平成24年7月31日閣議決定

IV. 日本再生のための具体策

2. 「共創の国」への具体的な取組 ～11の成長戦略と38の重点施策～

(1) 更なる成長力強化のための取組

①環境の変化に対応した新産業・新市場の創出

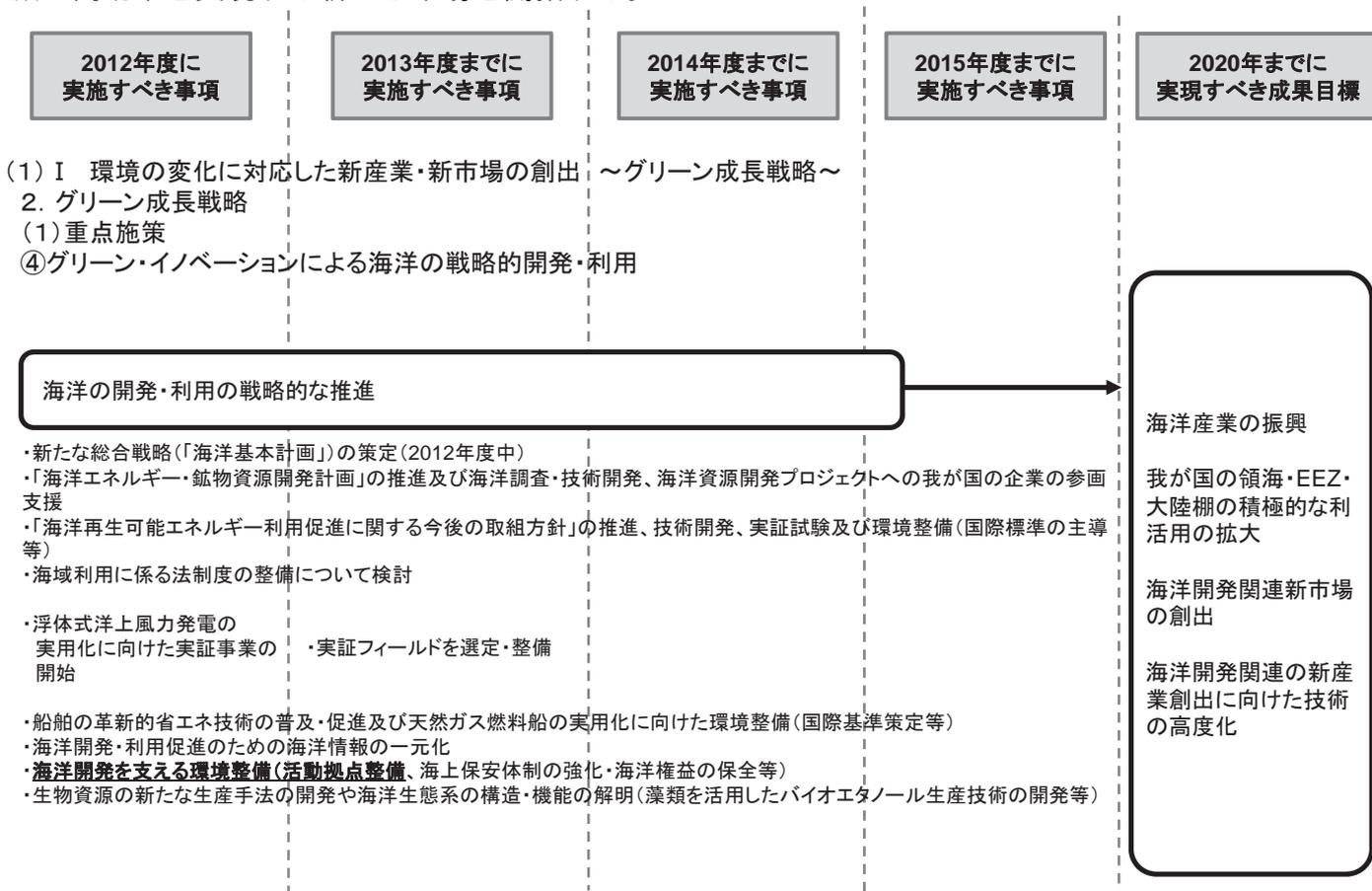
[グリーン成長戦略]

(重点施策：グリーン・イノベーションによる海洋の戦略的開発・利用)

資源の宝庫である「海洋」は、政府を挙げて取り組んでいくべき人類全体のフロンティアであり、グリーン・イノベーションによる新たな成長産業のゆりかごともいえる。特に、我が国は、洋上風力等、海域において利用可能な再生可能エネルギーの賦存量が大きい。また、海洋鉱物資源の分布・賦存量を把握し、海洋生物資源を持続的に利用するとともに、産業創出につなげていくことも課題となっている。

海洋エネルギーを利用した発電技術の活用を促進するため、洋上風力を中心とした技術開発を加速し、実用化・事業化のための制度・環境整備（安全ガイドラインの策定等）、実証事業を行う。また、天然ガス等の海洋資源の開発及び利用を推進する。そして、藻類を活用したバイオエタノール生産技術の開発等の新たな生産手法の開発等を行う。これらの取組を**必要な環境の整備と併せて着実に推進する**ことにより、国内のエネルギー供給に寄与するとともに、産業として海外展開する。

また、天然ガス燃料船や船舶の革新的省エネ技術などの研究開発・普及促進を進め、CO2 排出削減・高効率を実現する新たな市場を開拓する。



#### IV. 日本再生のための具体策

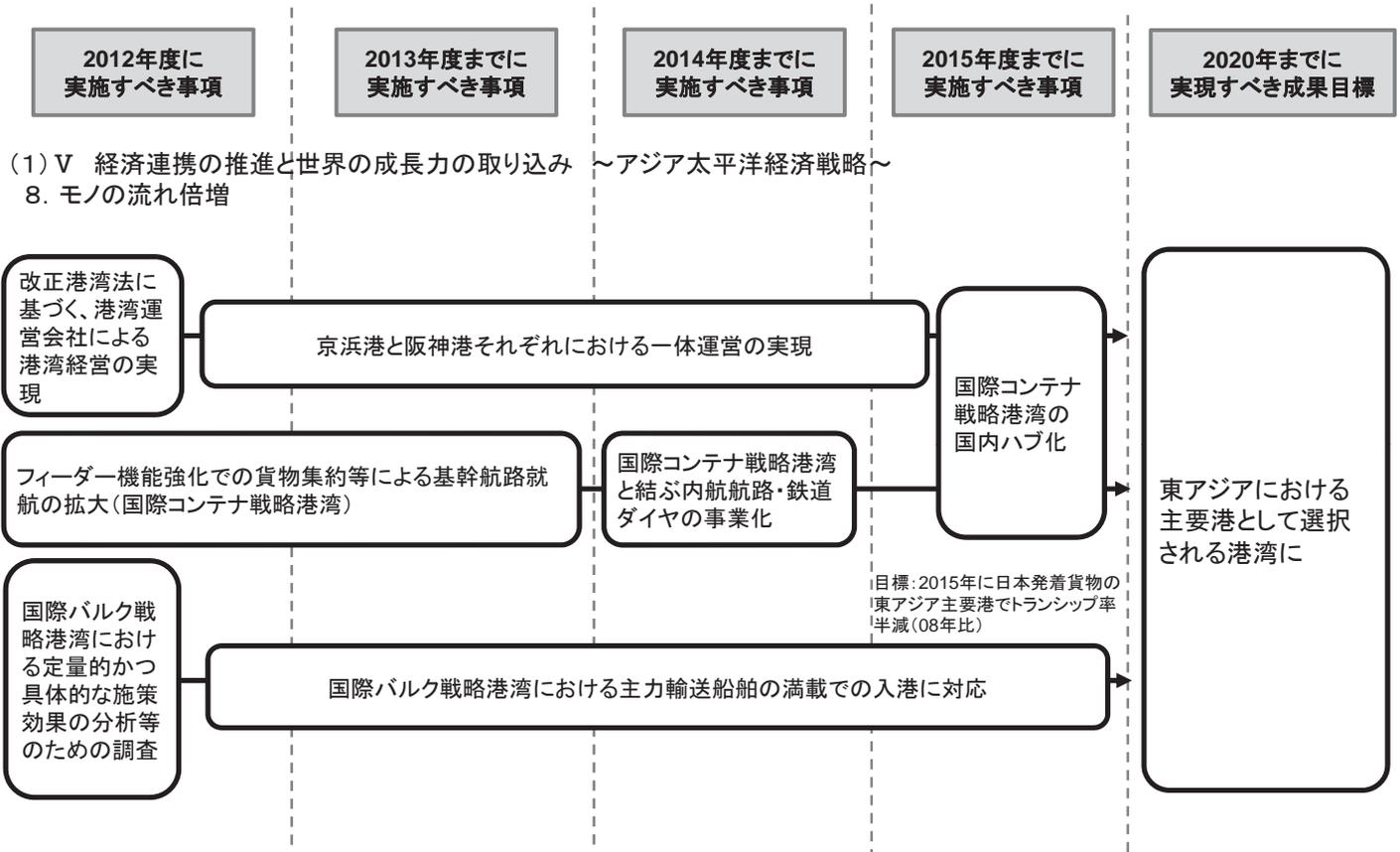
##### 2. 「共創の国」への具体的な取組 ～11の成長戦略と38の重点施策～

###### (1) 更なる成長力強化のための取組

###### ⑤ 経済連携の推進と世界の成長力の取り込み

[アジア太平洋経済戦略]

幅広い国々と戦略的かつ多角的な経済連携を進めるとともに、我が国企業の海外ビジネスの展開を拡大し、その果実を国内に還流させる仕組みを構築する。さらに、我が国のアジア拠点化を推進するとともに、海外M&Aの促進や官民一体となった資源確保の強化等を図り、ヒト・モノ・カネの流れを拡大する。



#### IV. 日本再生のための具体策

2. 「共創の国」への具体的な取組 ～11の成長戦略と38の重点施策～

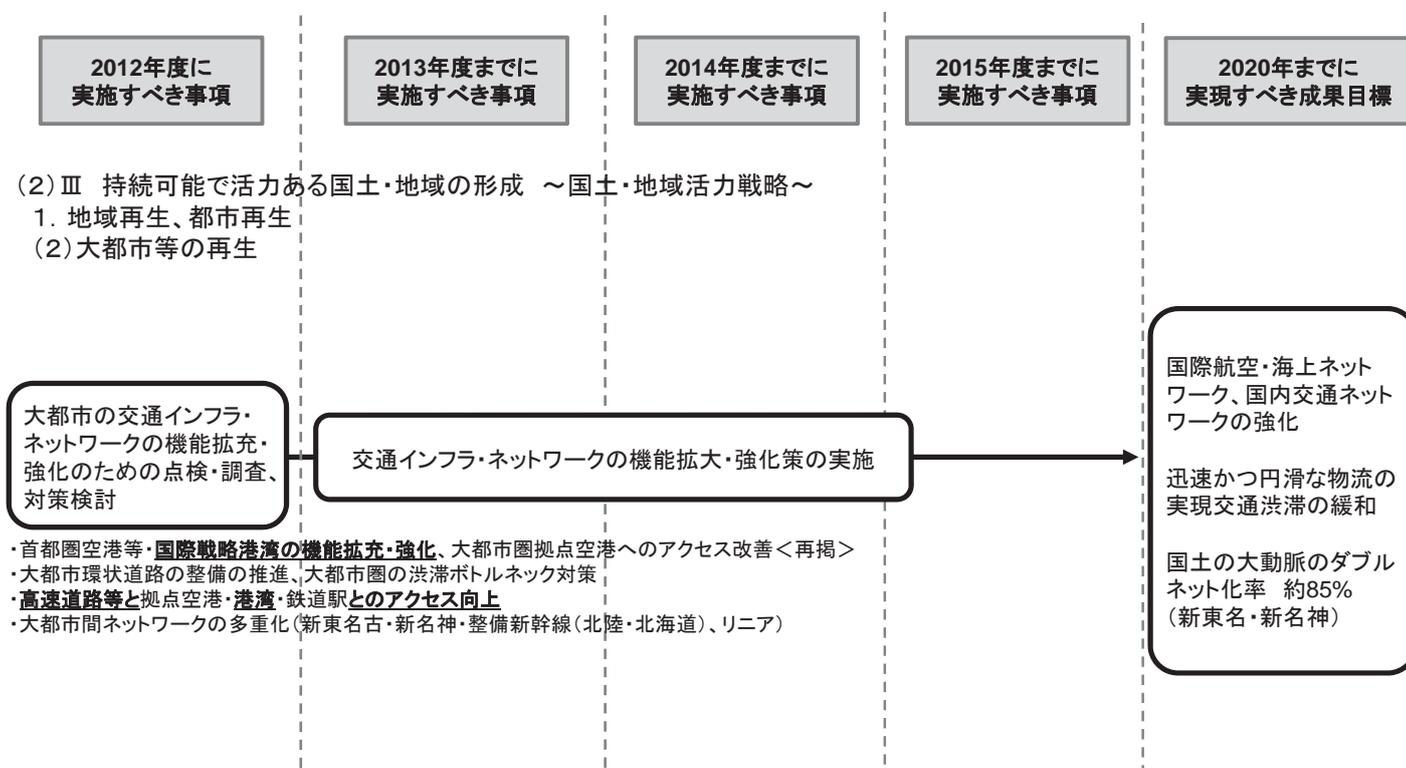
(2) 分厚い中間層の復活

③ 持続可能で活力ある国土・地域の形成

[国土・地域活力戦略]

(重点施策：大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築)

大都市等の防災機能の向上と国際競争力強化に向け、防災・減災に資する施設の容積率の緩和等の規制緩和、特定都市再生緊急整備地域等における官民の協議会によるインフラ等の整備や都市再生安全確保計画の策定・実施、民間都市開発における民間金融機関だけでは十分でないファイナンス面での支援等に取り組み、戦略的な大都市等の再生を推進する。さらに、国際的なビジネス活動の一層の推進を図るため、官民連携のもと大規模展示場を含むMICE施設の機能の向上を図り、その活用を促進する。また、「選択と集中」の考え方にに基づき、首都圏空港等・国際戦略港湾の機能拡充・強化や大都市圏拠点空港へのアクセス改善、大都市圏の環状道路の整備や渋滞ボトルネック対策、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅とのアクセス向上、大都市間の交通ネットワークの多重化など、真に必要なインフラの重点的な確保を図る。



#### IV. 日本再生のための具体策

2. 「共創の国」への具体的な取組 ～11の成長戦略と38の重点施策～

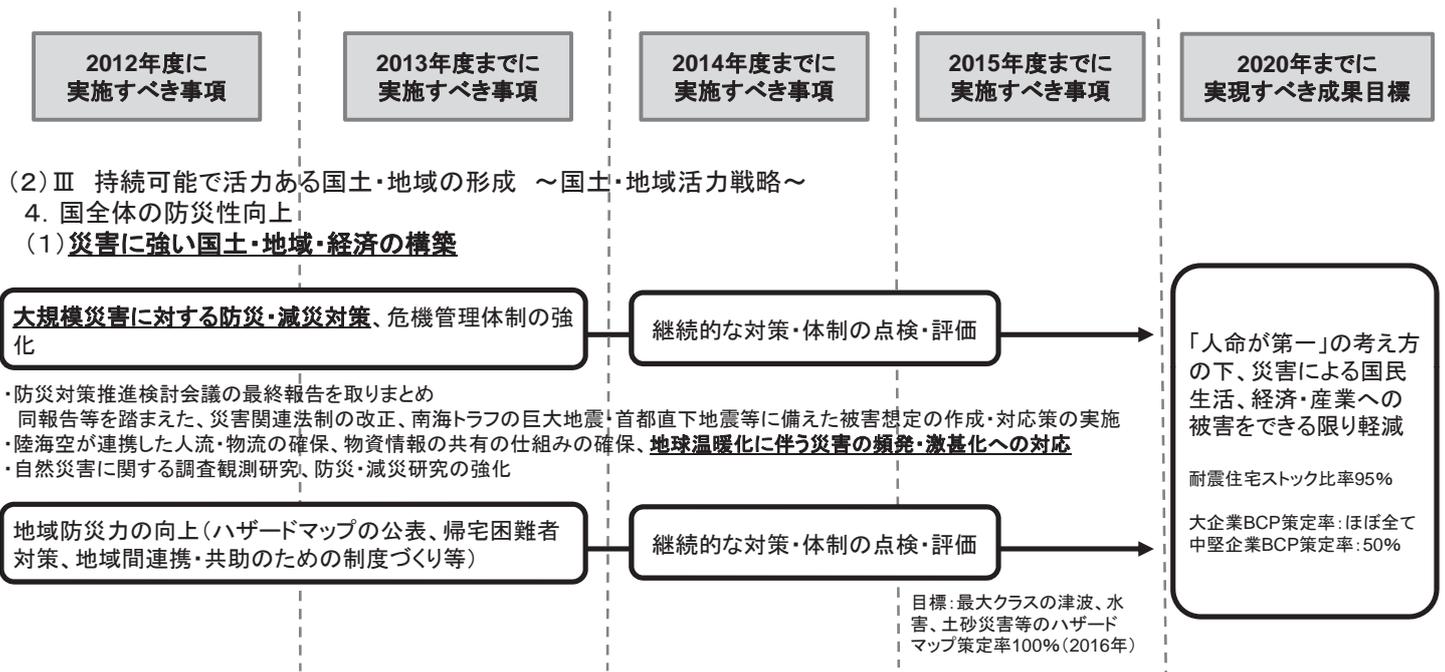
(2) 分厚い中間層の復活

③ 持続可能で活力ある国土・地域の形成

[国土・地域活力戦略]

(重点施策：大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築)

**災害に強い国土・地域の構築**に向け、これまでの防災対策に加え、**大規模災害に対する「減災」対策**、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシングリンクの早期解消、総合的な水管理の推進、**地域防災力の向上**、企業の事業継続計画（BCP）の実効性向上、住宅、学校・病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。



# 各府省の事業計画と工程表のとりまとめ ー公共インフラ、全体版ー

## (港湾局関係抜粋)

平成24年5月18日 復興庁

### 事業計画

#### 1. 海岸対策

(前略)

⑤ 本復旧工事については、国施工区間（代行区間を含む）のうち、仙台空港や下水処理場等の地域の復旧・復興に不可欠な施設が背後にある区間において、概ね平成24年度末を目途に完了することを目標とし、残る区間においても、隣接する箇所等から順次復旧を進め、概ね5年での完了を目指す。

県・市町村施工区間についても、重要施設が背後にある区間等から順次復旧し、全ての区間について概ね5年での完了を目指す。また、復旧に期間を要する湾口防波堤については、まちづくりや産業活動に極力支障が生じないように、計画的に復旧を進め概ね5年での完了を目指す。

(中略)

#### ⑧ 平成24年度の成果目標

約6割の地区海岸（299地区海岸／471地区海岸）において、本復旧工事の着工※を目指す。また、国施工区間（代行区間を含む）の内、仙台空港や下水処理場等の地域の復旧・復興に不可欠な施設が背後にある区間（約5km）において本復旧工事の完了を目指す。

※工事着工とは、復旧工事の工事契約等をもっていう。なお、上記目標には平成23年度に着工した地区海岸を含む。

(後略)

#### 4. 交通網

(4) 港湾

(前略)

② 本格復旧にあたっては、地元自治体、港湾利用者等と協議の上、平成23年8月中旬までに被災各港湾において、重要な施設毎の「復旧工程表」を策定した。その中で、特に、コンテナ等基幹的輸送を担う施設、製造業の操業再開に必要な施設等については、それらに支障がないように復旧を進めている。

(中略)

#### ④ 平成24年度 成果目標

臨海部のみならず内陸部も合わせた被災地域の産業の空洞化を防ぎ、地域の復興を実現するため、産業・物流上、特に重要な港湾施設については、平成24年度内で復旧を完了するとともに、復旧に期間を要する施設（防波堤）についても、地元自治体、港湾利用者等と協議の上、まちづくりや産業活動に極力支障が生じないように、計画的に復旧を進める。

(後略)

## 港湾における地震・津波対策のあり方（答申）の概要

平成24年6月13日  
交通政策審議会

### 基本認識

港湾における地震・津波対策は、地域防災の視点のみならず、我が国の国際社会における経済活動を支える港湾機能について、大規模災害発生時にもその機能を維持・継続するための強化を図るものであり、これにより、我が国における投資環境の整備、ひいては雇用と所得の確保に資することを目的としている。

### 今後の地震・津波対策のあり方

#### 1) 港湾における災害対応力の強化

地域経済の維持・継続の観点から重要な港湾物流機能について、機能の重要度に応じた災害予防策を既存ストックの補強を中心に進めるとともに、港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図る。

##### 【主要施策】

- 耐震強化岸壁の配置や整備の考え方の見直し
- 「港湾の施設の技術上の基準」の改正による第一線防波堤の粘り強い構造への補強、液状化判定手法の提示 等

#### 2) 災害に強い海上輸送ネットワークの構築と広域連携体制の確立

広域的ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性能の向上を図るとともに、広域的な復旧・復興体制や物流のバックアップ体制など、港湾における広域連携体制の確立を図る。また、三大湾等我が国の経済を牽引する港湾機能が集積する地域において、災害に対する脆弱性を払拭するための取り組みを進める。

##### 【主要施策】

- 国際海上コンテナターミナル、国内外ユニットロードターミナルの耐震・耐津波性能の向上
- 三大湾等における大型船の避泊水域の確保 等

#### 3) 地域防災との連携による防災・減災目標の明確化

防波堤や海岸堤防が、港湾背後地域の地域防災の第一線となっている現状を踏まえ、地域防災との連携により防災・減災目標を明確化し、目標に応じた防護水準の確保を図るとともに、ソフト対策及びハード対策を併せた適切な減災対策を講じる。

##### 【主要施策】

- 地域条件を考慮した多重防護に関する基本的考え方のとりまとめ、三大湾等の地域における最大クラスの津波に対する防護
- 港湾における避難対策に関するガイドラインの作成 等

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



国土交通省 港湾局の  
ホームページをご覧ください  
<http://www.mlit.go.jp/kowan/>

