

平成 26 年 度
港 湾 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成25年8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 新しい日本のための優先課題推進枠について	1
3 平成26年度港湾局関係予算概算要求の規模	2
II. 主要施策	3
1 復興・防災対策	3
（1）東日本大震災からの復興の加速化	3
（2）港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	4
① 港湾施設の老朽化対策の推進	4
② 港湾施設の維持管理計画や予防保全計画の策定	5
③ 港湾施設の維持管理技術の開発	5
④ 海岸保全施設における老朽化対策等の促進	6
（3）大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進	8
① コンビナート港湾の強靱化の推進	8
② 港湾・背後地を守る取組	9
③ 海上輸送機能を維持する取組	9
（4）津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	10
2 成長による富の創出	11
（1）港を核とした国際コンテナ物流網の強化	
～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～	11
① 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	12
② 国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」	13
③ 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」	13
（2）遠隔離島における活動拠点整備	15
（3）出入管理情報システムの導入による港湾保安対策の推進	16
（4）港湾関連産業の海外展開支援	16
3 暮らしの安心・地域活性化	17
（1）資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成	17
（2）地域経済を支える港湾機能の強化	18
① 地域の雇用と所得を支える港湾施設の整備	18
② 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	19
③ 離島交通の安定的確保	20
④ 日本海側港湾の機能別拠点化	20
（3）循環型社会の創出に向けた環境の整備	20
① 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	20
② 豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出	20
III. 新規事項	21
1 新規制度	21
2 税制改正	21
（参考）	
港湾位置図	23
港湾局関連施策	24
経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日閣議決定）抜粋	24
日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）抜粋	25
総合物流施策大綱（平成25年6月25日閣議決定）概要	26
海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）抜粋	27

I. 基本方針

1 概算要求の基本方針

平成26年度予算概算要求に当たっては、「経済財政運営と改革の基本方針」、「日本再興戦略」の実現に向け、復興・防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化の3分野に重点化を図り、経済成長や生活向上の大前提である安全・安心の確保とともに、産業の立地・投資環境の向上を通じ雇用と所得の維持・創出に貢献する。

(1) 復興・防災対策

被災地の復興の加速に加え、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化対策を推進する。また、港湾の事前防災・減災対策として、ソフト・ハード両面の施策展開により港湾機能の強靱化等を進める。

- 東日本大震災からの復興の加速化
- 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進
- 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進
- 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

(2) 成長による富の創出

集貨対策の強化等により国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速するとともに、海洋資源開発を支える活動拠点である遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）の整備を推進する。

- 港を核とした国際コンテナ物流網の強化～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～
- 遠隔離島における活動拠点整備

(3) 暮らしの安心・地域活性化

安全・安心な生活空間と環境を整備するとともに、地域がそれぞれの特色を発揮して直面する危機を突破し、経済社会の活力を取り戻すための基盤となる港湾機能を強化する。

- 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成
- 地域経済を支える港湾機能の強化
- 循環型社会の創出に向けた環境の整備

2 新しい日本のための優先課題推進枠について

「新しい日本のための優先課題推進枠（以下、推進枠という。）」として、「経済財政運営と改革の基本方針」、「日本再興戦略」を踏まえ、以下に重点化して要望する。

- 港を核とした国際コンテナ物流網の強化～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～【公共：438億円、非公共：18億円】
- 南海トラフ地域における港湾海岸整備【公共：23億円】

3 平成26年度港湾局関係予算概算要求の規模

事業区分			平成26年度 要求額 (A)	平成25年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公共	港湾整備事業	事業費	3,022億円 (713億円)	2,587億円	1.17
		国費	1,976億円 (438億円)	1,696億円	1.17
	港湾海岸事業	事業費	110億円 (23億円)	95億円	1.17
		国費	110億円 (23億円)	95億円	1.17
	災害復旧事業等	事業費	16億円	15億円	1.03
		国費	13億円	13億円	1.00
	合 計	事業費	3,148億円 (736億円)	2,697億円	1.17
		国費	2,099億円 (461億円)	1,803億円	1.16
非公共	行政経費	国費	21億円	22億円	0.93
	港湾海岸 受託工事費	事業費	1億円	1億円	1.40
		国費	1億円	1億円	1.40
	国際コンテナ戦略港湾 競争力強化支援事業費等	国費	25億円 (18億円)	-	皆増
	その他施設費	事業費	33億円	37億円	0.90
		国費	14億円	14億円	1.00
	独立行政法人 港湾空港技術研究所関係	国費	14億円	13億円	1.04
	合 計	国費	75億円 (18億円)	50億円	1.48
総 合 計		国費	2,174億円 (479億円)	1,854億円	1.17

注1) 数値の上段は「推進枠」分を含む。下段()は「推進枠」分。

2) 本表のほか、東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業(港湾:194億円、災害:540億円)、全国防災対策事業(港湾:56億円、海岸:2億円)(いずれも国費)がある。

3) 本表のほか、国際コンテナ戦略港湾リーダー機能強化事業費等(平成25年度予算額:国費11億円)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26年度要求額:1,108億円、平成25年度予算額:1,140億円)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。

Ⅱ. 主要施策

1 復興・防災対策

(1) 東日本大震災からの復興の加速化

- 復旧：国費540億円（対前年度比1.04）
（うち 公共分 災害復旧事業等事業 国費540億円）
- 復興：国費194億円（対前年度比1.22）
（うち 公共分 港湾整備事業 国費194億円）

注）上記経費は全て、復興庁要求分である。

八戸港では、平成25年7月末に災害復旧事業が完了したところ。その他の港湾についても「産業・物流復興プラン」に基づき、湾口防波堤、海岸保全施設等の復旧を計画的に推進するとともに、経済復興の礎となる岸壁・防波堤等の整備や、がれき・堆積土砂を受け入れるための廃棄物埋立護岸の整備を行う。
（釜石港、小名浜港 等）



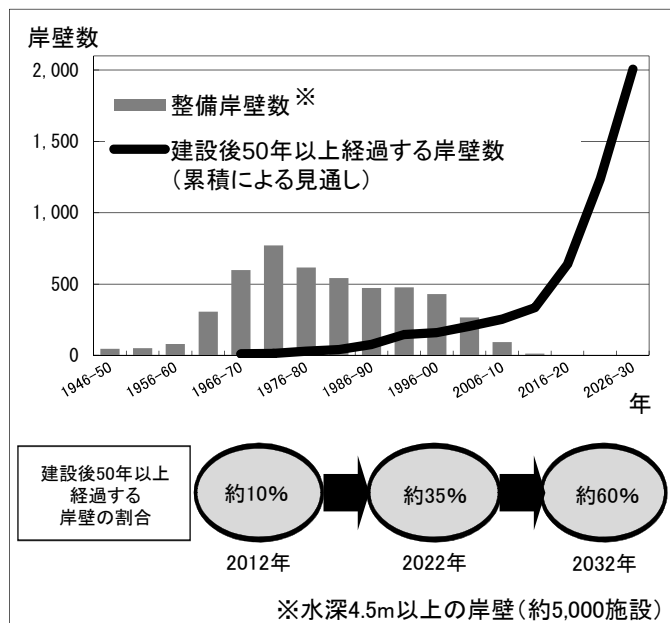
【八戸港の復旧状況(八太郎地区北防波堤)】



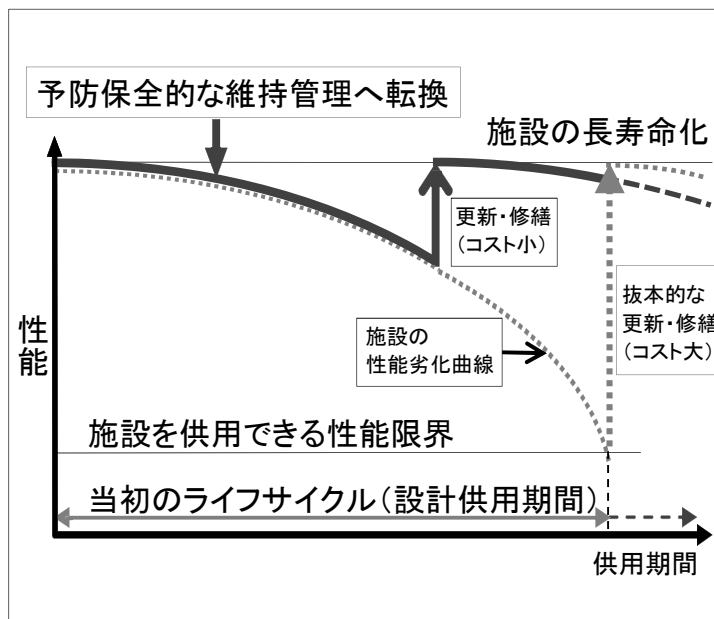
【経済復興の礎となる港湾施設】

(2) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

既存港湾ストックの老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全的な維持管理の考え方を踏まえつつ、国民の命と暮らしを守るため、ハード・ソフト両面から計画的、総合的に港湾施設の老朽化対策を実施する。



【建設後50年以上経過する岸壁数の見通し】



【予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図】

① 港湾施設の老朽化対策の推進

老朽化により港湾機能に支障が生じないように、港湾施設の老朽化対策を適切に推進する。



【港湾施設の老朽化対策例: 鹿島港南公共ふ頭地区】



【港湾施設の老朽化対策例: 衣浦港中央ふ頭西地区】

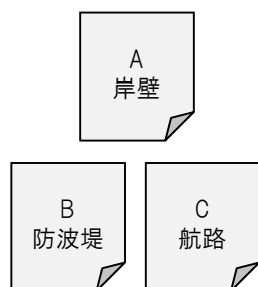
②港湾施設の維持管理計画や予防保全計画の策定

港湾の施設毎に作成する維持管理計画や港湾単位の維持管理・更新計画（予防保全計画）を活用し、施設の集約や利用転換等も行ったうえで、ストックの全体を管理しつつ港湾施設の効率的・戦略的な更新・修繕を図る。

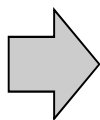
また、平成24年度補正予算により実施した緊急点検の結果は各港の予防保全計画に反映したうえで、今後の更新・修繕を適切に実施する。

- 港湾施設単位で策定する「維持管理計画」の策定を引き続き推進する。
- 施設単位の維持管理計画の内容を踏まえ、各港湾単位で「予防保全計画」を策定し、港湾施設の計画的な更新・修繕の実施および更新・修繕費用の縮減と平準化を図る。

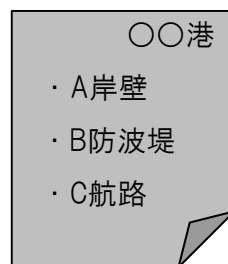
維持管理計画の策定(施設単位)



- ・点検診断計画
- ・施設の劣化度
- ・維持補修計画を記載



予防保全計画の策定(港湾単位)

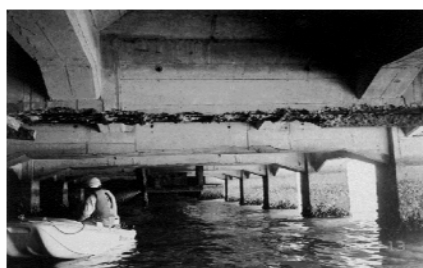


- ・施設の対応方針、更新計画を各港湾単位で整理
- ・施設の集約、利用転換等によるストックの管理

【維持管理計画および予防保全計画の策定】

③港湾施設の維持管理技術の開発

港湾施設をさらに効率的・効果的に維持管理できるよう、コンクリートや鋼材等の点検・モニタリング技術や長寿命化技術の開発を推進する。また、開発した技術の現場への適用性を検証するために必要な試験施設の改良を行う。



さん橋の裏側のように人の立ち入りが難しい箇所が多く、劣化状況の把握が困難。



海中部の鋼材の腐食調査は、潜水作業によりカキ殻等をかき落とす必要があり、容易に実施できない。

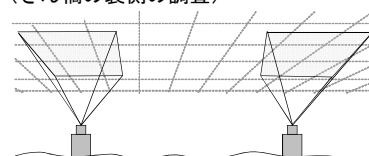


超音波技術を用いて、カキ殻等が付着した鋼材の厚さを測定可能な装置の開発。

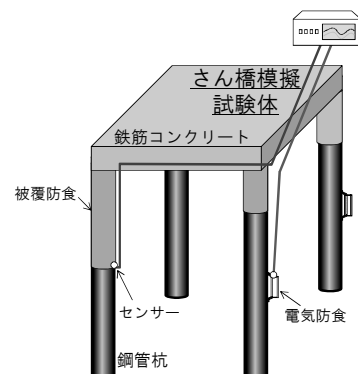


センサーによるコンクリート構造物の鉄筋腐食のモニタリング技術の開発。

(さん橋の裏側の調査)



人の立ち入りが難しい箇所を、遠隔操作で点検できるロボットの開発。



実際の鋼管杭のモニタリングによる、防食技術の高度化及び腐食予測技術の精度向上。

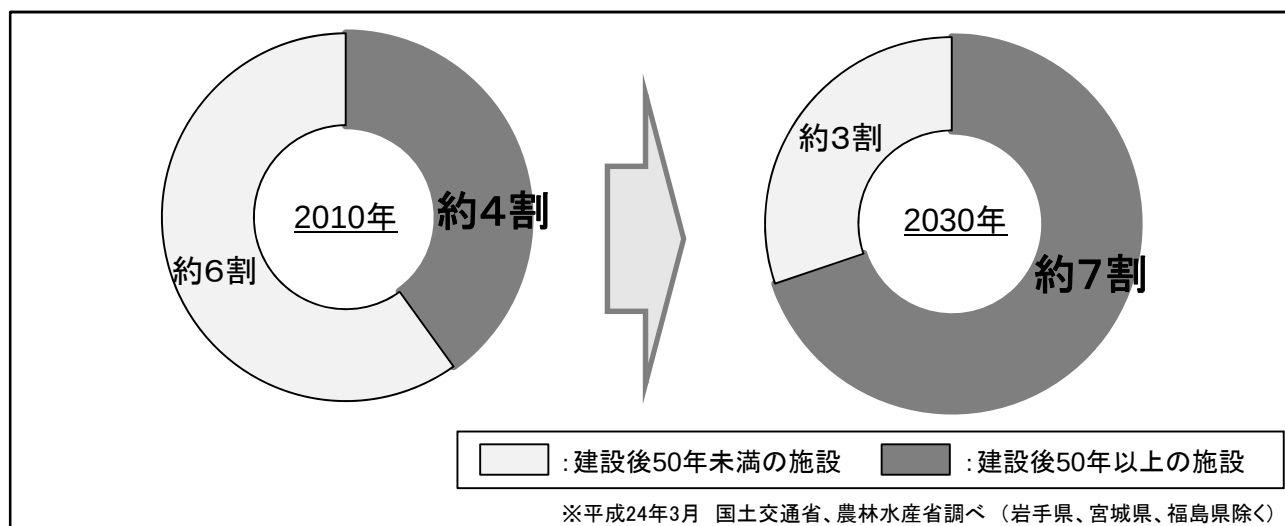
【港湾施設の点検状況】

【港湾施設の点検・モニタリング技術及び長寿命化技術の開発】

④海岸保全施設における老朽化対策等の促進（新規制度要求関連）

海岸保全施設は、伊勢湾台風（昭和34年）等による大規模な高潮被害等を契機として整備され、建設後50年以上経過する施設が多く、今後、老朽化が急速に進むことが想定されている。このため、海岸保全施設の老朽化状況を把握するとともに、適切な維持管理水準の確保による背後地のより確実な防護と既存ストックのライフサイクルコストの低減を図るため、長寿命化計画を策定し、当該計画に基づく効率的な老朽化対策を促進する。

また、耐震性能調査により既存ストックの耐震性について現状把握を行い、適切な耐震対策の実施を促進する。



【建設後50年以上経過する海岸堤防等の延長の見通し】



【海岸保全施設の老朽化対策例：尾道系崎港海岸】



【長寿命化計画策定に必要な空洞化調査例】

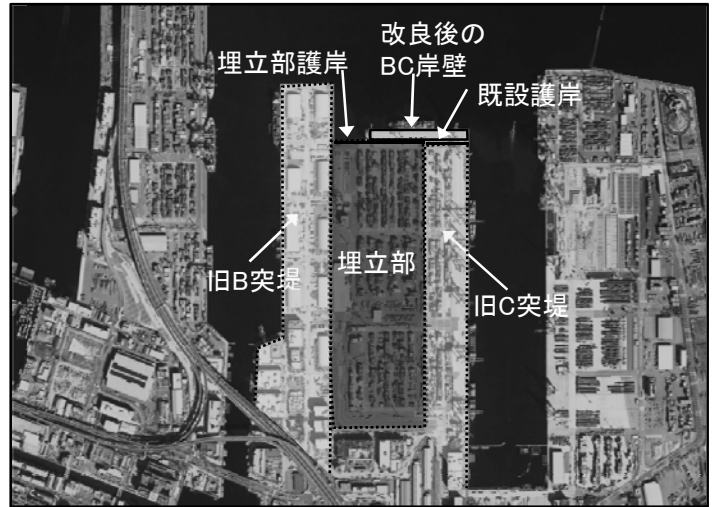


【長寿命化計画策定に必要な健全度調査の例】

老朽化対策に併せた機能向上：「賢く使う」事例

老朽化対策に併せ、社会情勢の変化を踏まえた機能向上（岸壁の増深、耐震強化、景観、デザインの配慮等）により、港湾施設のサービス水準の維持・向上を行った事例。

- 横浜港本牧ふ頭は昭和38年に埋立を開始し、昭和45年に供用開始。
- 平成4年より、機能向上改良として、旧B突堤（水深10m）、旧C突堤（水深13m）の間を埋立てる工事に着手し、平成23年から水深16mのBC岸壁として供用開始。
- BC岸壁の供用開始により、これまで潮汐を利用して旧B突堤、旧C突堤に着岸していた大型コンテナ船が、BC岸壁へ常時着岸可能となるとともに、拡大したヤードにより効率的な荷さばきが可能となった。



【事例①：横浜港本牧ふ頭】

昭和42年頃



現状



- 大さん橋は明治27年に供用を開始し、日本の玄関口として国内外の多くの旅客船が利用。
- 老朽化が著しく進行したため、昭和63年から再整備を行い、平成14年に再供用を開始。旅客船の安定的な就航に対応するとともに、さん橋上を緑地化し、観光スポットとしても活況を呈している。
- 平成24年のクルーズ船の寄港回数が、国内第1位（寄港回数142回）となった。

【事例②：横浜港大さん橋】

昭和63年以前



現状



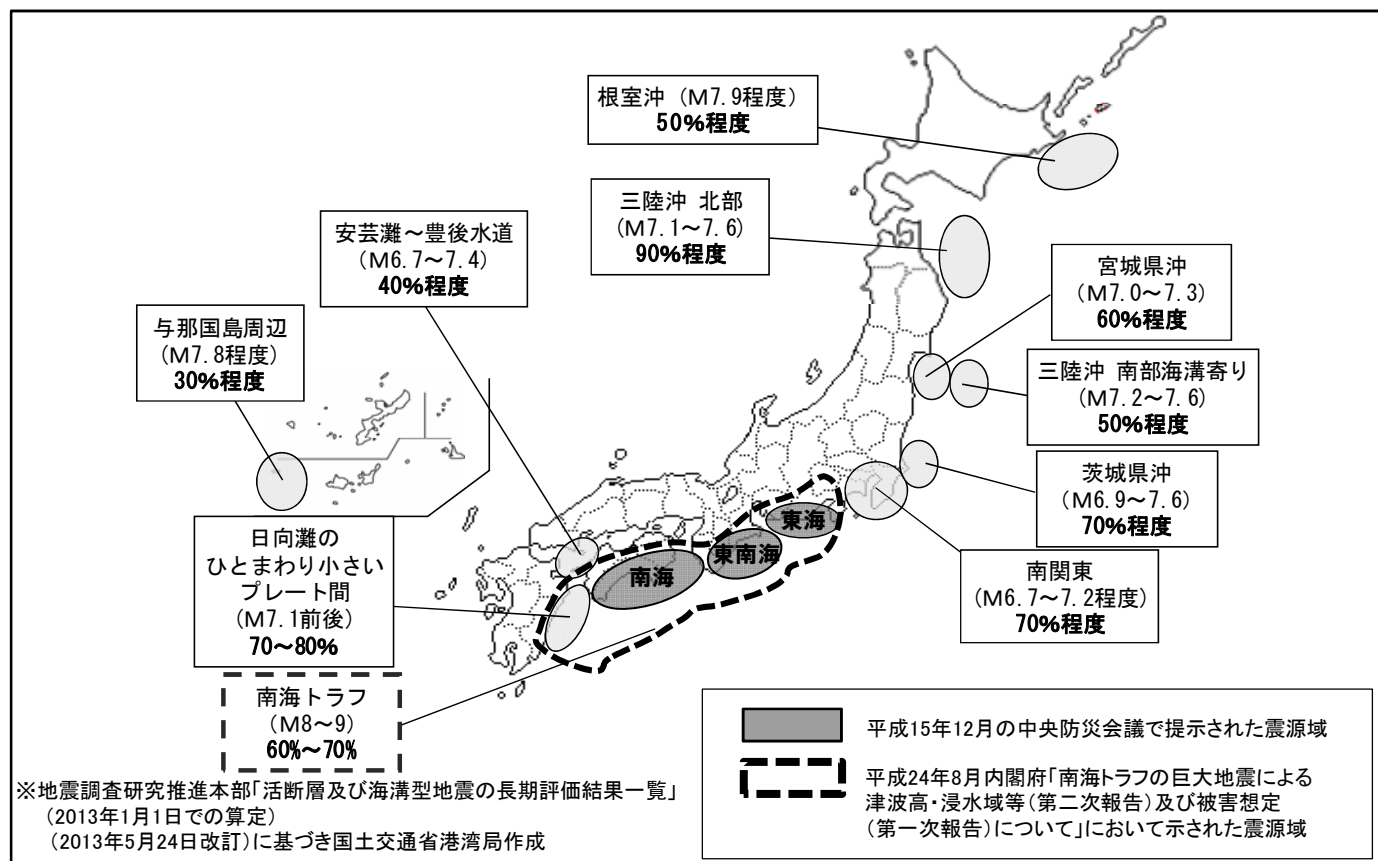
- 富岡港海岸は、昭和34年台風14号（宮古島台風）による高潮被害を契機として、昭和45年に護岸を整備した。
- 老朽化が進行したため、平成元年から景観等に配慮した親水型傾斜護岸を整備し平成12年に完了、地元住民の憩いの場となっている。

【事例③：富岡港海岸（熊本県天草郡苓北町）】

(3) 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

南海トラフの地震や首都直下地震等の甚大な被害が想定される災害に対し、機能不全に陥らない経済社会システムを確保し、我が国の競争力を向上させ、国際的な信頼を獲得するため、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じて国内外の広域ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性の向上を図る。

また、コンビナートのような重要な拠点における物流機能の確保、災害時の避難機能の確保及び海上輸送網の維持への取組み等、港湾における国土強靱化（防災・減災）の取組みを推進する。

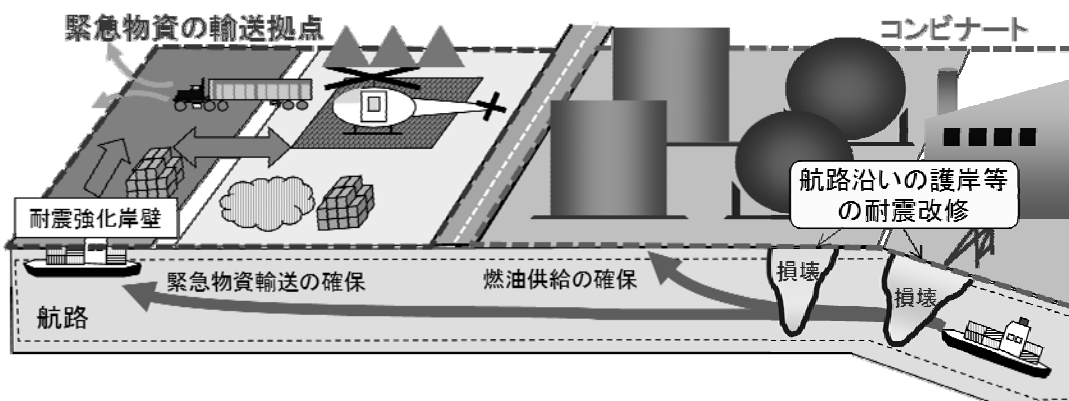


【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】

①コンビナート港湾の強靱化の推進（新規制度要求関連）

大規模地震発生時におけるコンビナートの防災・減災を図るとともに、発災後も航路機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給を確保するため、製油所等における災害対応力の強化に向けた取組みと連携しつつ、航路沿いの護岸等※の耐震改修をはじめとしたコンビナート港湾の強靱化を推進する。

※ 改正港湾法第56条の2の21において、技術基準対象施設であって、非常災害により損壊した場合、船舶の交通に支障を及ぼすおそれがある外郭施設その他を「特定技術基準対象施設」と規定。



【東日本大震災後の石油タンカー入港再開】

【コンビナート港湾の強靱化による災害時の航路機能の維持】

②港湾・背後地を守る取組

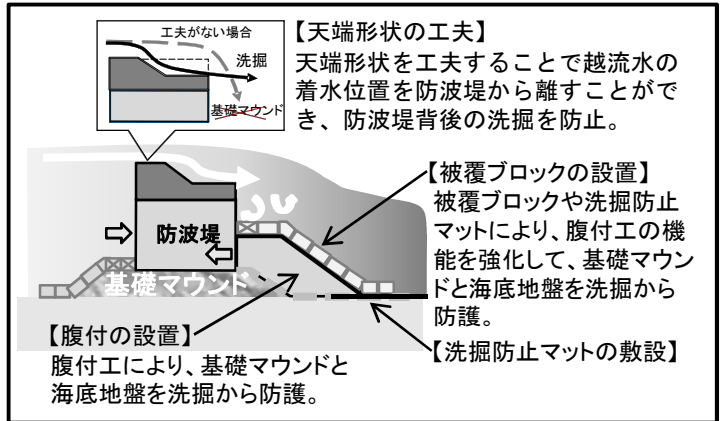
■防波堤における「粘り強い構造」の導入

港湾の骨格を形成し、港湾全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対応する減災効果を有する施設である防波堤は、被災した場合には復旧に長期間を要することから、港湾機能の停滞が懸念される。

このため、防波堤を津波に対して転倒しにくい「粘り強い構造」とするため、施設の効果を粘り強く発揮できる補強対策を講じる。（御前崎港、須崎港 等）



【粘り強い構造の防波堤整備事例：御前崎港】



【粘り強い構造とするための具体的な補強策】

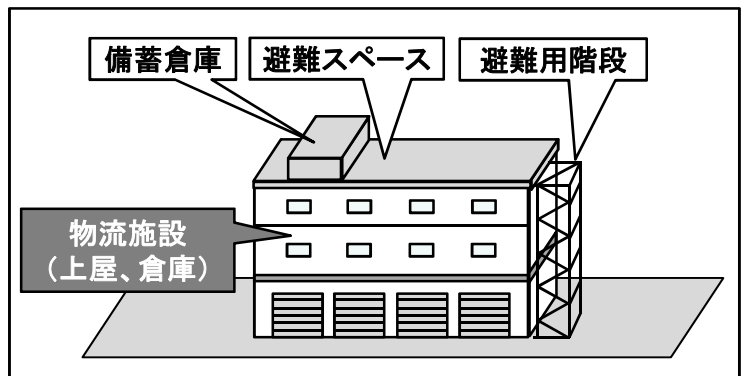
■港湾における災害時避難機能の確保（新規制度要求関連）

防潮堤などの防護ラインの外側で活動する港湾労働者等が、津波や高潮などの災害時に安全に避難・待避できるよう、高台に乏しく、液状化の危険があるといった港湾の特殊性を考慮した避難計画の検討等を行うとともに津波などからの避難施設を整備する。

その際、地方自治体による津波避難施設等の整備に加え、避難機能を備えた物流施設等の整備に対する民間事業者への新たな支援制度を創設し、港湾における災害時避難機能を確保する。



【避難施設の整備事例：和歌山県】



【民間施設に付加する避難機能（イメージ）】

③海上輸送機能を維持する取組

■耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成

耐震強化岸壁や臨港道路の整備により、災害発生時における復旧・復興の拠点として岸壁背後用地・防災緑地等を活用するため、防災拠点の形成を推進する。

■港湾機能を維持するための事前防災・減災対策の推進

大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するため、国土交通省海事局、海上保安庁と連携し、津波来襲時の大型船の待避場所の確保、重要な拠点に至る航路機能の確保などの事前防災・減災対策を推進する。

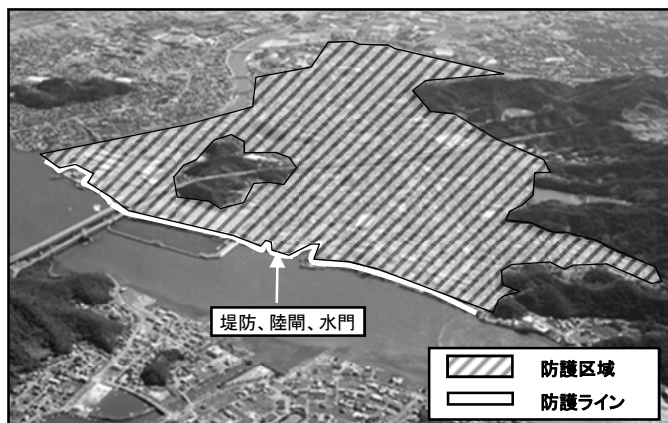
■広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保

災害時にも地域の最低限の経済活動を維持するため、港湾の広域的な連携を通じ港湾の機能を維持するとともに、被災した施設の早期復旧を図るため、国・港湾管理者・港湾利用者等が協同し、港湾機能の継続及び災害時の早期復旧のための協力体制の構築を推進する。

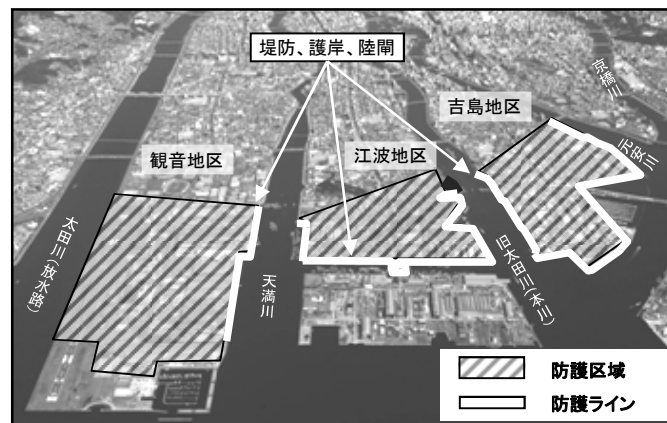
(4) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

○ 国費110億円（対前年度比1.17）（うち 推進枠要望 国費23億円）

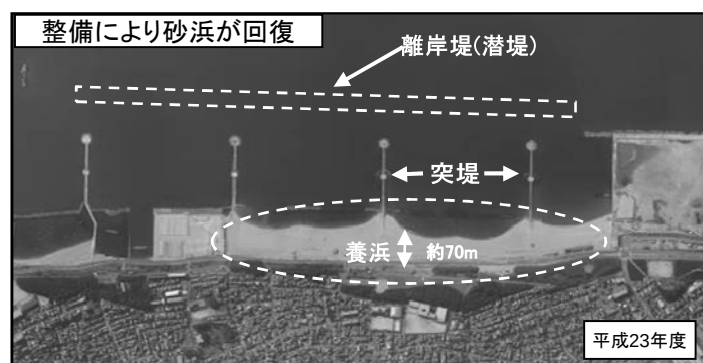
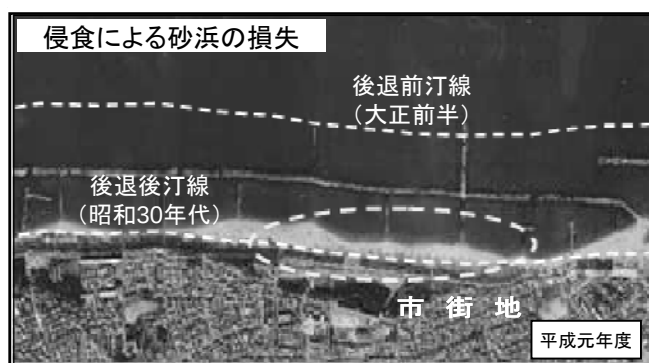
港湾海岸において、切迫性の高い南海トラフの地震等の地震・津波被害や、頻発する台風等に備えるため、引き続き防災・減災対策を推進する。特に、背後に巨大な人口・機能が高度に集積する三大湾において、比較的発生頻度の高い津波を超える津波を想定した防災・減災対策の推進を図る。
（撫養港海岸、広島港海岸 等）



【津波対策：撫養港海岸（徳島県鳴門市）】



【津波・高潮対策：広島港海岸】



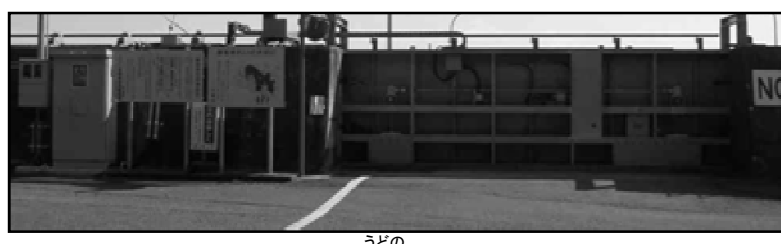
【侵食対策：新潟港海岸】

■水門・陸間等の効果的な管理運用の促進（新規制度要求関連）

東日本大震災において、水門・陸間等の操作に従事した方が多数犠牲になるなど、安全で効果的な管理運用の方策の必要性が明らかとなった。この教訓を踏まえ、平成25年4月にとりまとめられた「水門・陸間等管理システムガイドライン（改訂版）」及び「水門・陸間等の整備・管理のあり方（提言）」に従い、現場操作員の安全確保を最優先とする退避ルールの明確化や技術開発・新技術の適用促進に向けた検討を行うとともに、水門・陸間等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援し、もって必要箇所を重点化し、自動化・遠隔操作化を促進する。



【陸間を常時閉鎖している例：高知港海岸】



【陸間の自動化の例：鵜殿港海岸（三重県紀宝町）】

2 成長による富の創出

(1) 港を核とした国際コンテナ物流網の強化 ～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～

○ 国費536億円（対前年度比1.34）

公共分 港湾整備事業 国費510億円（うち 推進枠要望 国費438億円）

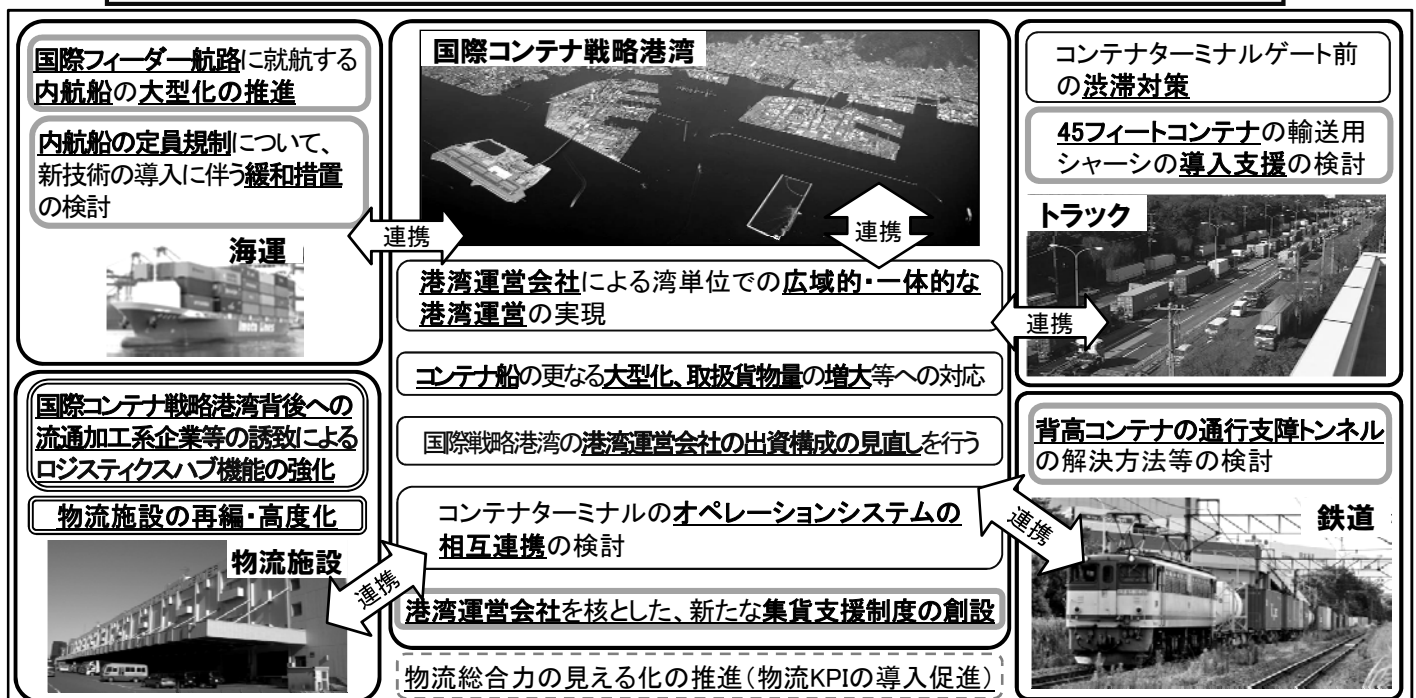
非公共分 港湾整備事業 国費26億円（うち 推進枠要望 国費18億円）

コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

施策の位置づけ

- ①「経済財政運営と改革の基本方針について（平成25年6月14日閣議決定）」、「日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）」、「総合物流施策大綱（平成25年6月25日閣議決定）」
- ②目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」を3本の柱とし、 各分野の施策を総動員



【国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速のイメージ】

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

■国際コンテナ戦略港湾における新たな集貨支援制度の創設

（国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業）（新規制度要求関連）

国際基幹航路の寄港地決定においては、港湾において揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進する必要がある。

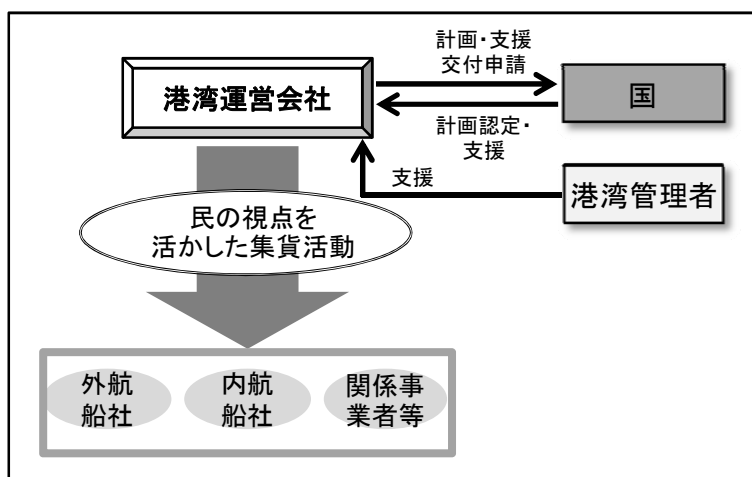
このため、港湾運営会社が内航・外航船社等幅広い関係者に対して、様々な集貨対策事業を総合的に展開するため、同運営会社が実施する集貨対策事業に対する支援制度を創設する。

●想定される支援事業

- ・ 東アジア主要港での積替貨物を国際コンテナ戦略港湾での積替に転換するための事業
- ・ ターミナル機能効率化のための事業
- ・ 集貨促進を図るための事業



【国際コンテナ戦略港湾への集貨のイメージ】



【支援制度のイメージ】

■国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するためには、国際コンテナ戦略港湾に貨物を集約し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが不可欠である。

このため、国際フィーダー航路に就航する内航船等から外航船に積み替えるための貨物を優先的に扱うターミナルを確保し、当該ターミナルから外貿ターミナルへの効率的な積替輸送を可能とすることにより、積替機能の向上に資する実証事業を実施する。

新たなアライアンスの出現

◆ G6アライアンス

- 「G6アライアンス (G6)」は、Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス (GA)」とAPL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス (TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス (2012年3月よりサービス開始)。
- 北欧州5、地中海2の合計7ループで共同配船。うち、Loop1が日本 (神戸港、名古屋港、清水港、東京港) に寄港。

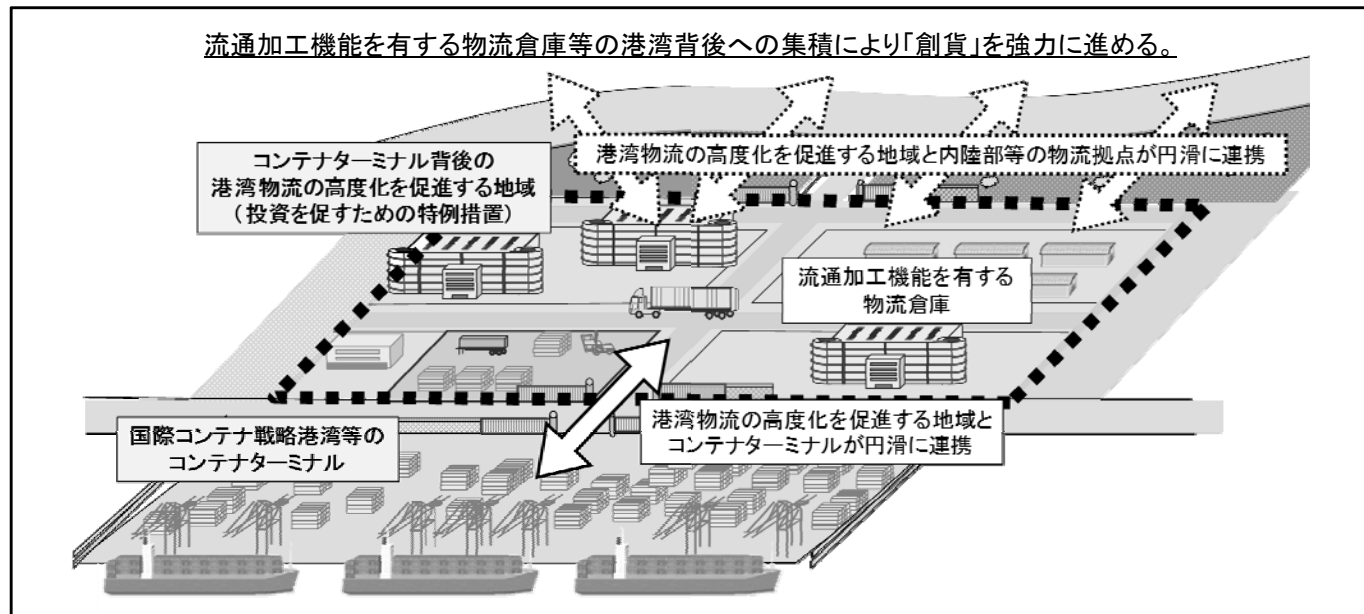
◆ P3ネットワーク

- 「P3ネットワーク (P3 Network)」は、2013年6月にマースク、MSC、CMA-CGMが結成したアライアンス (2014年4月よりサービス開始予定)。
- アジア-欧州航路、太平洋航路、大西洋航路の合計29ループにおいて共同配船し、3船社で総積載量260万TEUにあたる255隻の本船を投入予定 (マースクからはトリプルE型を含む110万TEU分、100隻以上の本船を投入予定)。

②国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」（新規制度要求関連）

国際コンテナ戦略港湾等の背後への物流施設等の企業の集積を図るため、港湾物流の高度化を促進する地域を指定し、地域内への投資を促すための特例措置を講じる。

また、国際コンテナ戦略港湾等における流通加工・集配送機能の高度化を図るため、国際コンテナ戦略港湾等に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援制度を創設する。



【国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による創貨（イメージ）】

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

■国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルを国が整備し、港湾運営会社に貸し付けることにより、低廉な港湾利用コストを実現する。

■国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

●コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナル周辺では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が恒常的に発生しており、港湾物流の効率化を図る上で大きな課題となっていることから、その緩和に向け、総合的な取組みを推進する。



【ゲート前渋滞状況】

《要因》

① ターミナルの蔵置容量不足

- ・ コンテナ蔵置スペースが少なく、コンテナが多段積みとなるため、トラックへ引き渡すコンテナの取扱に時間を要する。

② コンテナ搬出入処理能力不足

- ・ 本船荷役にターミナル処理能力が集中し、ゲート側のコンテナ搬出入処理に充当する余裕がない。

③ 特定時間帯へのトラック集中

- ・ コンテナの引取に要する時間の見通しが立たないため、受荷主への配送日の朝一番または前日夕方にトラックが集中する。

《主な対応策》

- ・ ターミナルの拡張・再編
- ・ ターミナル外への空コンテナ蔵置場確保

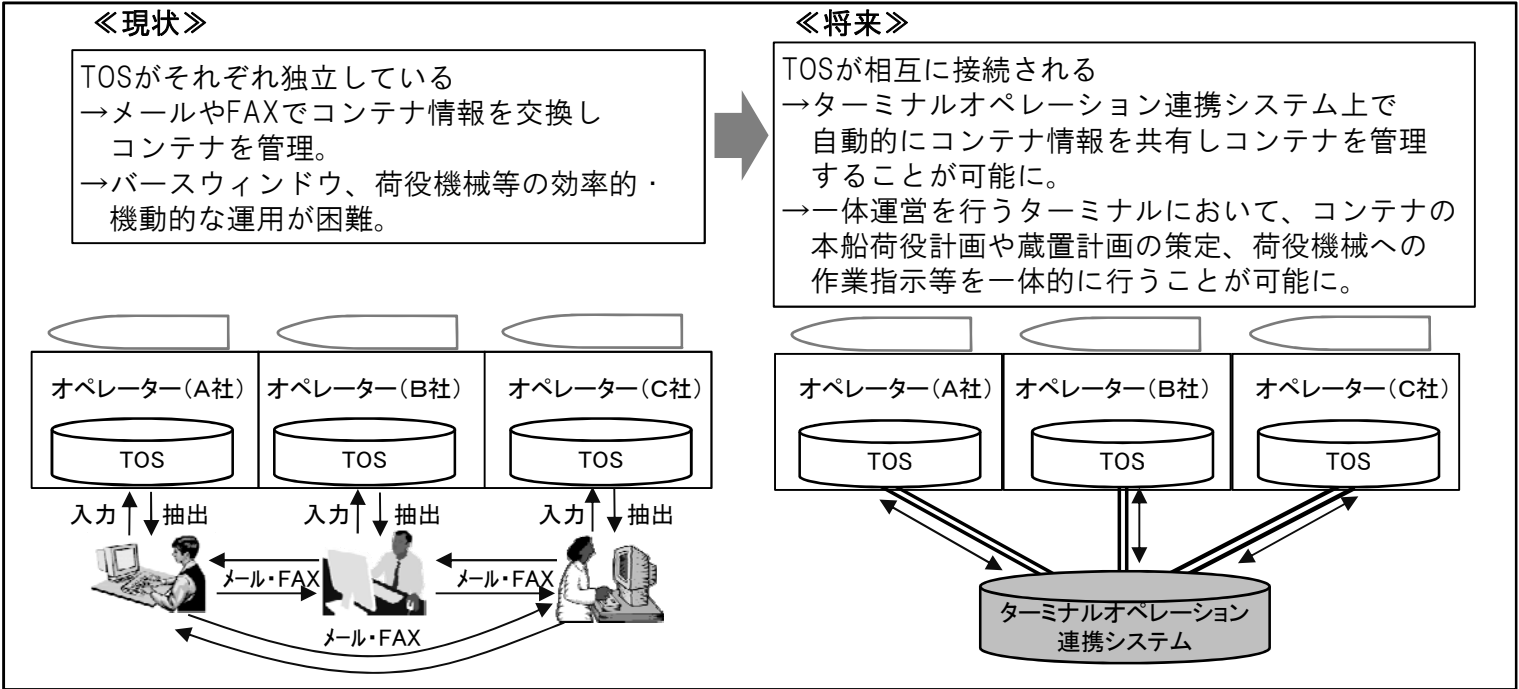
- ・ ゲート側コンテナ搬出入処理の効率化、能力増強

- ・ コンテナ搬出入トラック到着の平準化(コンテナ搬出入予約制)
- ・ ITによるターミナル作業の効率化

【コンテナターミナルゲート前渋滞の要因と主な対応策】

●ターミナルオペレーション連携システムの構築

国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルの一体運営に向けた環境整備等を図るため、各ターミナルのオペレーションシステム（TOS）を相互に接続し、コンテナ情報を共有する「ターミナルオペレーション連携システム」を構築する。



【ターミナルオペレーション連携システムのイメージ】

■コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては、カスケード現象※の進展も踏まえ8,000～10,000TEUクラスが今後主流となると見込まれる。また、コンテナ取扱貨物量がアジアを中心に増大しており、我が国港湾の機能が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応を行う必要がある。このため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、国際標準仕様（水深、広さ）を有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。

※ 欧州航路への大型コンテナ船の就航により、それまで欧州航路に就航していたコンテナ船が北米航路に就航するように、航路間で船舶がシフトし、航路サービス全体で船舶が大型化する現象。



【神戸港 六甲アイランドコンテナターミナル(RC-7)】



【横浜港 南本牧コンテナターミナル(MC-2)】

■戦略的な港湾運営の実現（新規制度要求関連）

- ・ 特例港湾運営会社の経営統合により、阪神港、京浜港それぞれにおいて広域的・一体的な港湾運営を実現し、港湾運営コストの削減を図る。
- ・ 国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資など出資構成の見直しを行う。

(2) 遠隔離島における活動拠点整備

○ 国費119億円（対前年度比1.10）

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(約38万km²、世界第61位)の約12倍にあたる約447万km²(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。これらの海底資源には、燃料電池、電気自動車などの新エネルギー技術や環境技術に必要な鉱物資源が含まれている。

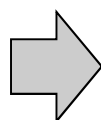
このため、海洋資源の開発を支える活動拠点を整備することにより、海洋資源の開発・利用を促進し、新たな産業創出を図る。

■取組内容

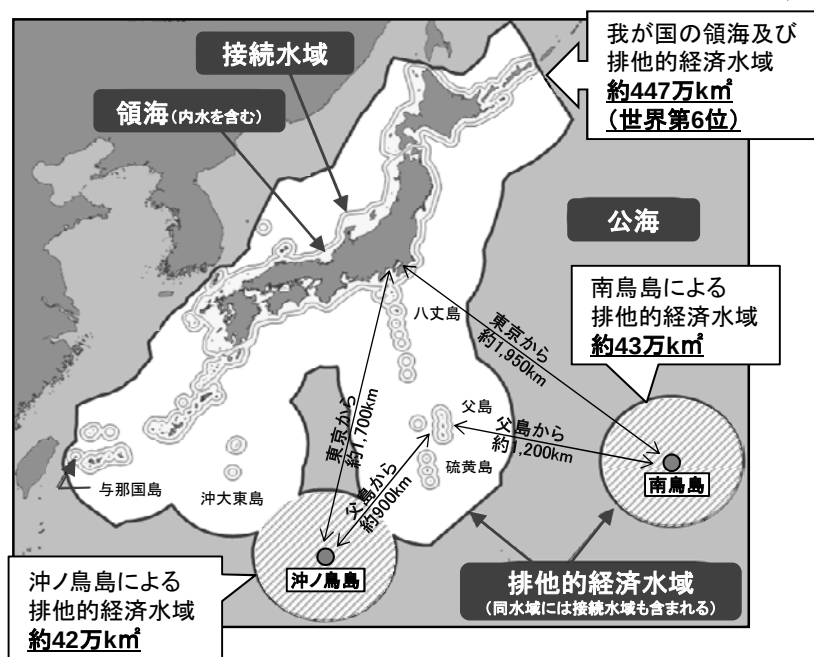
「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」(平成22年6月施行)及び同法に基づく「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」(平成22年7月閣議決定、平成23年5月一部変更)に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる活動拠点(特定離島港湾施設)の整備を推進する。(南鳥島、沖ノ鳥島)

■事業の効果

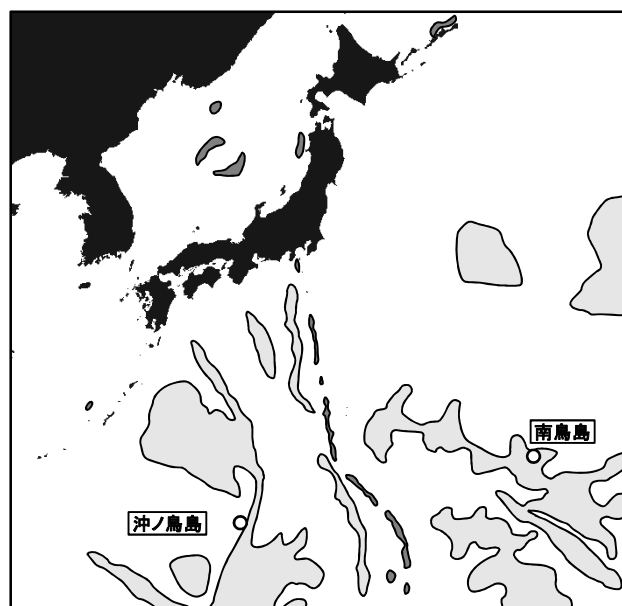
- ・ 物資輸送の効率化
- ・ 周辺海域における調査船舶等の運航効率化



- ・ 新たな産業の創出
- ・ 自国の資源・エネルギーの確保



【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】



※ 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)より国土交通省港湾局作成

【海洋資源の分布状況】



【沖ノ鳥島】

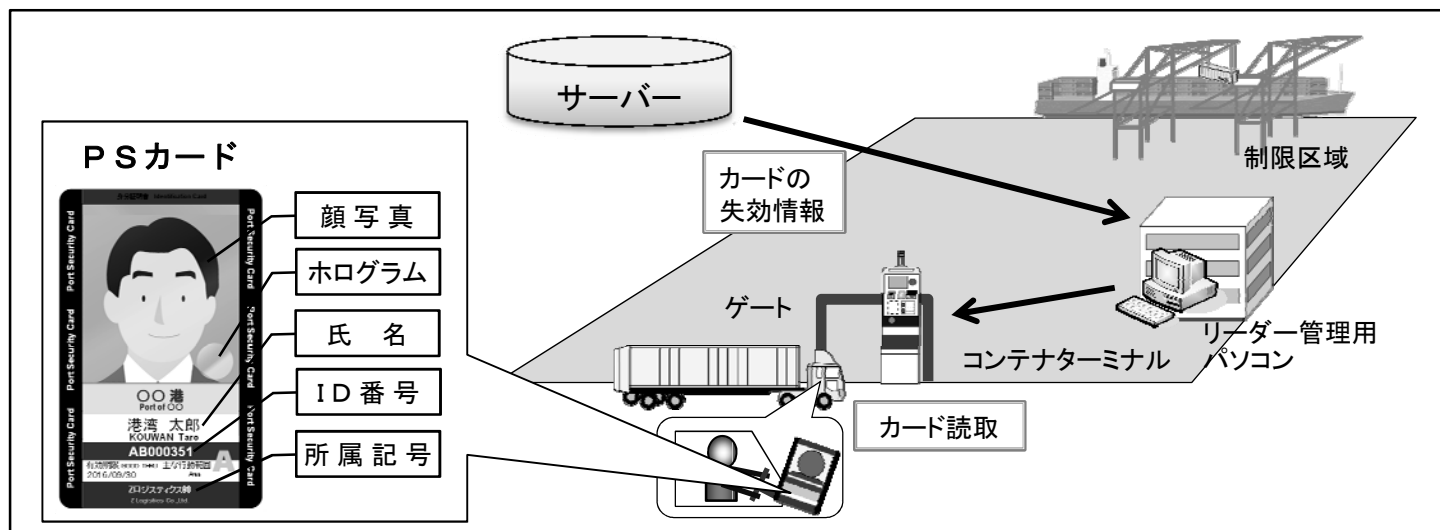


【南鳥島】

(3) 出入管理情報システムの導入による港湾保安対策の推進

高いセキュリティ水準と効率性を両立した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管理を確実かつ円滑に実施可能な出入管理情報システム※の導入・運用を推進する。

※ 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を円滑に行うため、国が設置及び管理を行う情報システム。



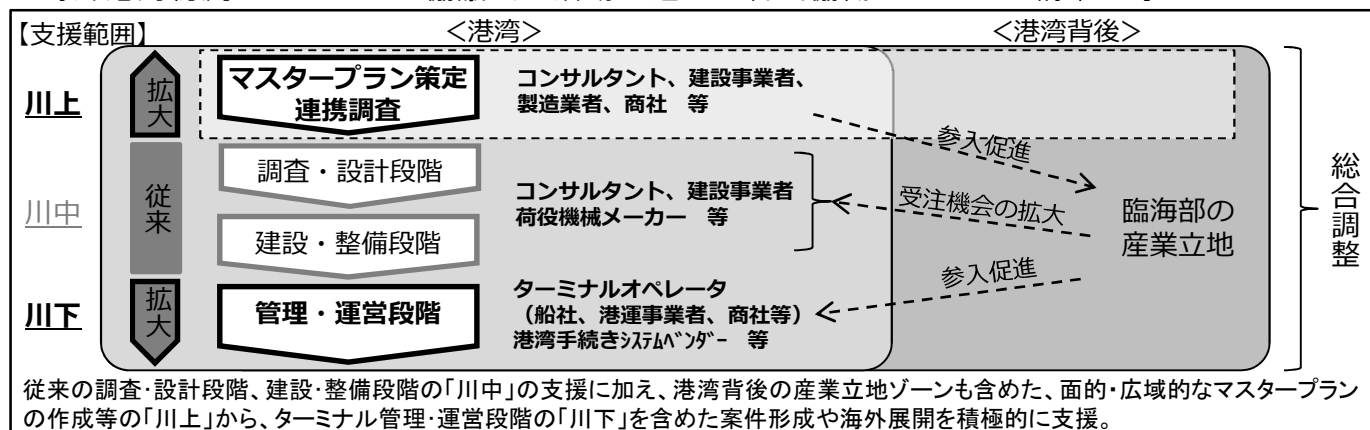
【出入管理情報システムの利用イメージ】

(4) 港湾関連産業の海外展開支援

我が国企業が2020年（平成32年）に約30兆円（現状約10兆円）のインフラシステムを受注することを目標とした政府方針（日本再興戦略（平成25年6月閣議決定））や、アフリカでのインフラ整備に対し今後5年間で約6,500億円を投じることとした行動計画（TICAD V 横浜行動計画（平成25年6月））等を踏まえ、優れた技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・インフラ関連企業）の海外展開を支援し、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。

■取組内容

- ・日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）として、臨海部の産業立地と基礎インフラの一体的な開発に資する案件形成を推進
- ・川上から川下までの一貫した取組みへの支援
- ・港湾EDIの導入促進及び港湾関連技術の国際標準化の推進
- ・政府間協議の場を活用したトップセールス
- ・海外港湾物流プロジェクト協議会の活動を通じた官民協働スキームの構築 等



【川上から川下までの一貫した取組みへの支援のイメージ】

3 暮らしの安心・地域活性化

(1) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

新興国の急速な経済成長等に伴い、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、港を通じてこれらの物資の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力を強化するとともに、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、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型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、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。（国際バルク戦略港湾における取組み）

■取組内容

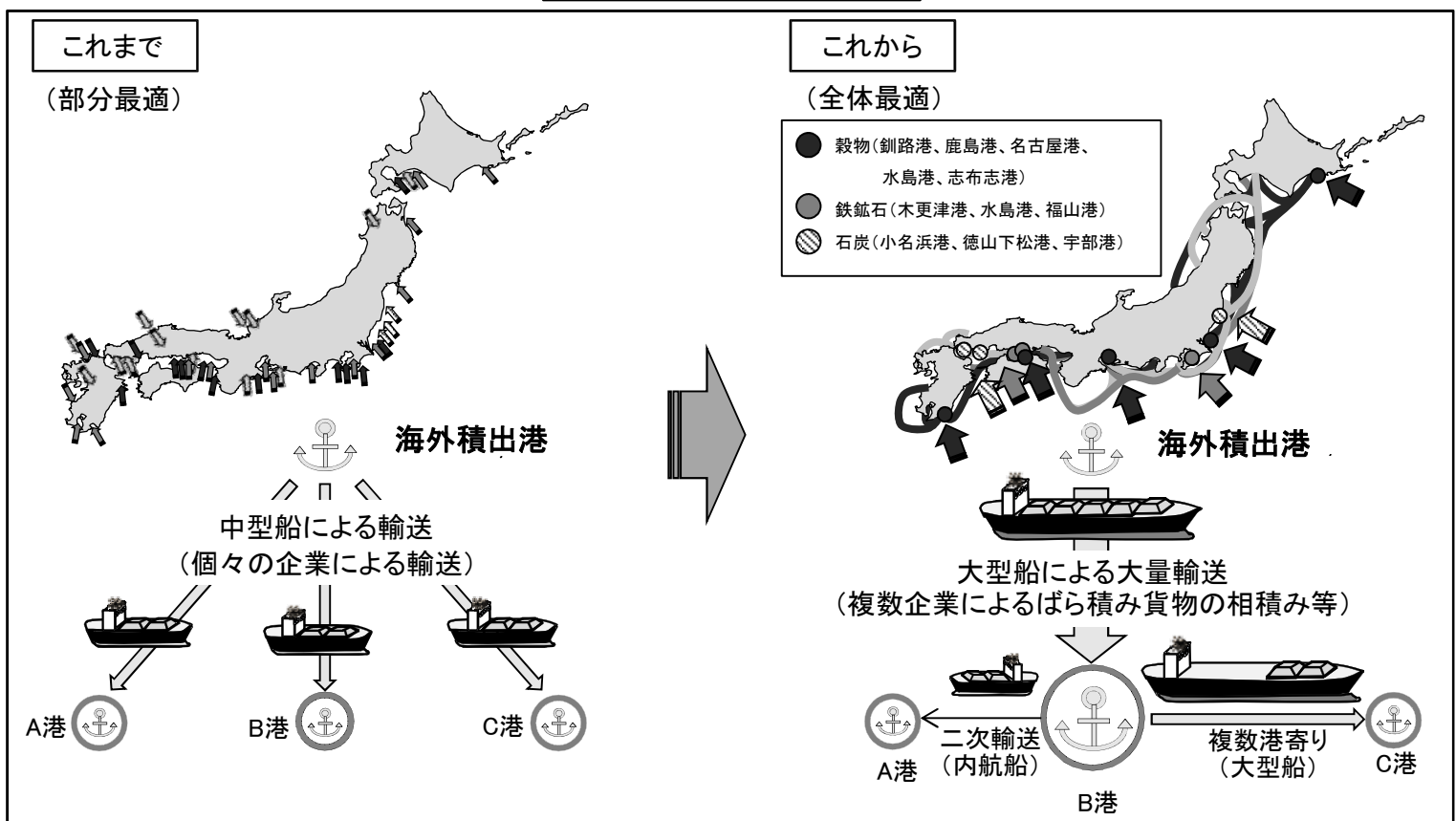
- ・ 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送網の拠点となる大型船に対応した国際物流ターミナルの整備
- ・ 企業間連携の促進を図る埠頭運営者が行う施設整備に対する支援
 - 当該事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する補助
 - 当該事業者が国の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置
- ・ 企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進に資する取組みへの支援

■事業の効果

- ・ 大型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



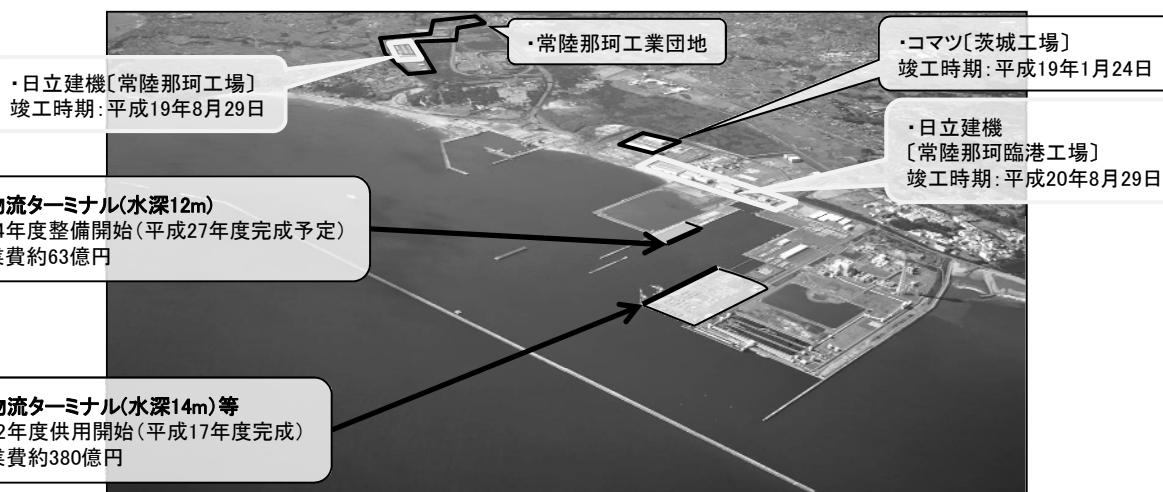
【企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成(イメージ)】

(2) 地域経済を支える港湾機能の強化

①地域の雇用と所得を支える港湾施設の整備

地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設を整備することで、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用と所得を維持・創出する。

- ・平成12年度の国際物流ターミナル等の供用以降、産業機械の輸出が堅調に推移。
- ・港周辺への企業進出により約1千億円の投資と約2千名の雇用が創出。
- ・貨物輸送需要の増加に対応するため、直轄事業で国際物流ターミナルを整備中。



【茨城港常陸那珂港区：茨城県】



【名古屋港：愛知県】



【清水港：静岡県】



【境港：鳥取県・島根県】



【細島港：宮崎県】

【地域経済を支える港湾の整備事例】

②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」の実現や近隣諸国をはじめとする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の整備や外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の周知を図る等、外航クルーズ船の日本寄港促進のためのハード・ソフト両面における環境整備を推進する。
(那覇港 等)

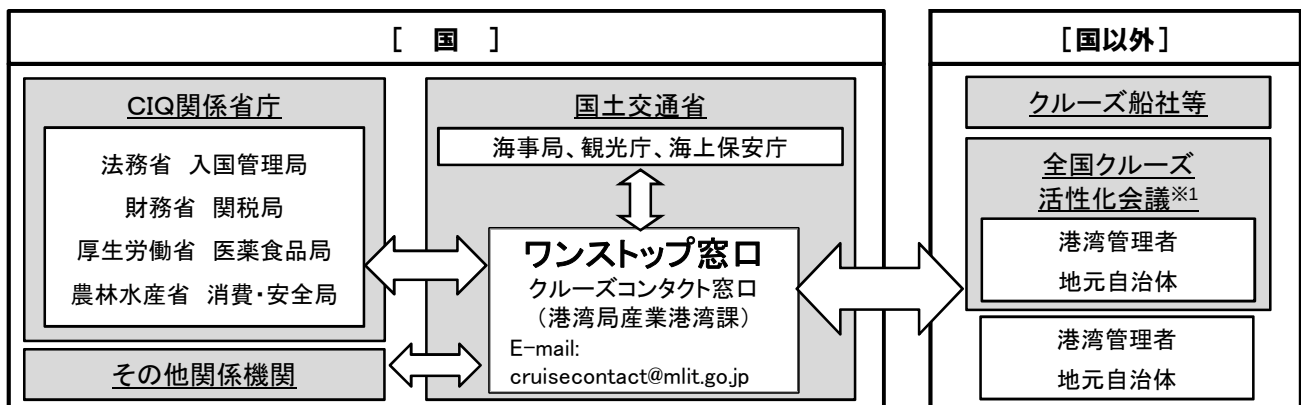


【旅客船ターミナルの整備例：長崎港】



【旅客船ターミナルの整備例：那覇港】

- ・ 海外のクルーズ船社の我が国港湾への寄港検討を支援するため、関係者の間で連携を図り、外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口を平成25年6月に国土交通省に開設。
- ・ クルーズ船社等からの問い合わせに対し、ワンストップ窓口が関係行政機関との情報共有・連携を図り、窓口または担当する関係行政機関から回答。

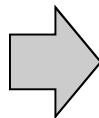


※1 クルーズの振興を通じて、地域振興等に資することを目的とした団体（全国の港湾管理者等97団体が参加）

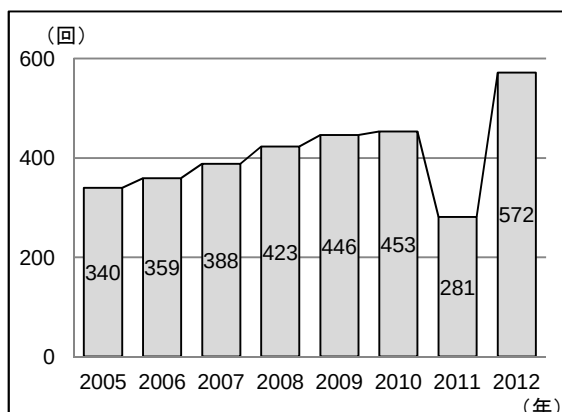
【外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口】

■事業の効果

外航クルーズ船の寄港促進による
インバウンドの増大



地域経済の活性化、雇用機会の増大



【我が国への外航クルーズ船の寄港回数の推移】

港名	船名	消費をしたと想定される乗船者数(人・日)	経済波及効果(万円)	経済波及効果(万円／人・日)
神戸港	コスタ・クラシカ	3,332※2	10,950	3.3
那覇港	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	3,609	13,700※3	3.8※3
博多港	コスタ・クラシカ	1,362	4,400	3.2

※2 2日間の停泊

※3 乗客へのアンケートによる1人あたりの平均消費金額及び直接的経済効果

〔出典〕神戸港：高田ほか（2010土木学会論文）、那覇港：沖縄総合事務局、博多港：福岡市経済振興局の資料より、国土交通省港湾局作成

【クルーズ船の1回の寄港による経済波及効果の試算例】

③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。

おしどまり
(鴛泊港、名瀬港 等)



両津港(佐渡島)



宮之浦港(屋久島)



西郷港(隠岐島)

【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】

④日本海側港湾の機能別拠点化

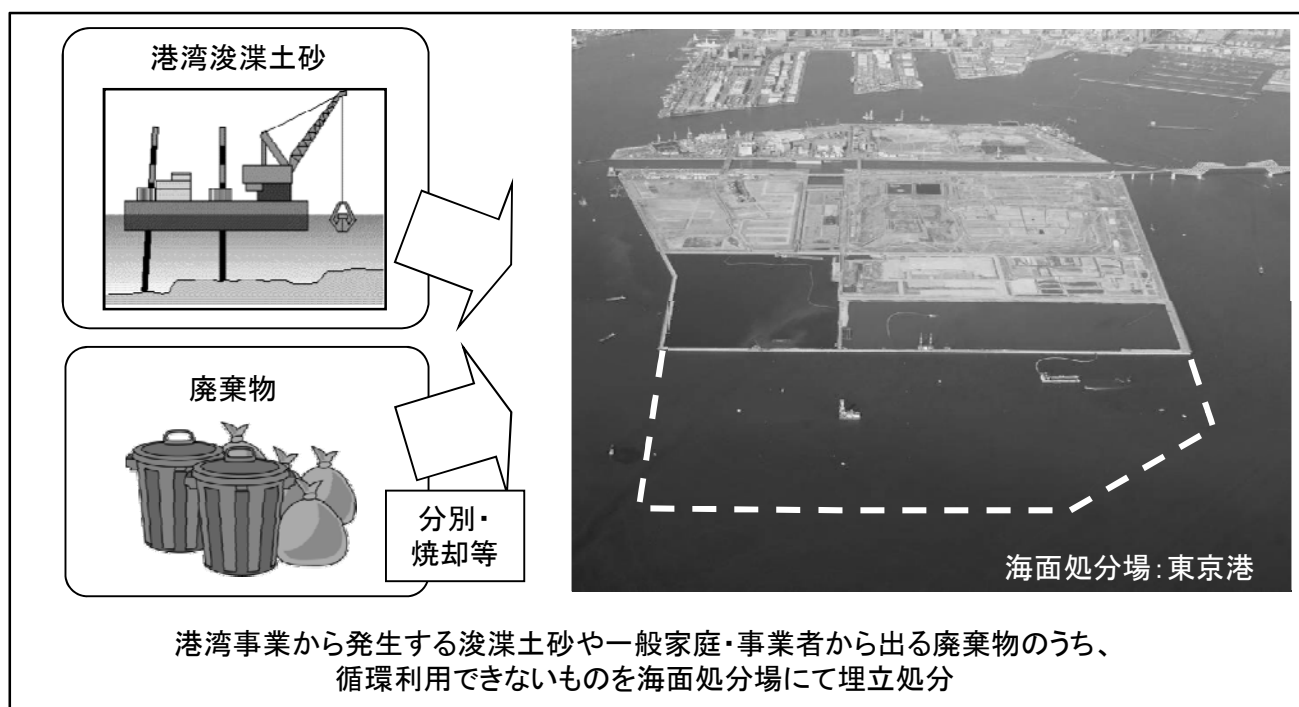
経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

また、日本海側拠点港湾各港において、その取組みの進捗や効果を把握するため、フォローアップを行いつつ、適切な施策展開を図る。

(3) 循環型社会の創出に向けた環境の整備

①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)



【海面処分場の整備】

②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等を干潟・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に有効活用する。また、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を多様な主体との連携・協働により推進する。

Ⅲ. 新規事項

1 新規制度

事 項	概 要	備 考
1. 港を核とした国際コンテナ物流網の強化 (国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)	○ 港湾運営会社を核とした集貨支援制度の創設、港湾物流の高度化を促進する地域の指定制度の創設、国際戦略港湾等に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援制度の創設、国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資など出資構成の見直しを行う。	新規（公共） 新規（非公共） 港湾法改正
2. 特定技術基準対象施設を管理する民間事業者に対する無利子貸付制度の創設	○ 大規模地震発生時における港湾機能を確保するため、民間事業者が行う特定技術基準対象施設の耐震改修に対する無利子貸付制度の創設する。	新規（公共）
3. 港湾における民間活力を活用した災害時避難機能の確保	○ 港湾における災害時避難機能を確保するため、避難機能を備えた民間事業者による新たな物流施設等の整備に対する支援制度を創設する。 (一財) 民間都市開発推進機構を通じた支援制度)	新規（公共）
4. 海岸保全施設の戦略的な維持管理の推進等	○ 今後急速に老朽化が進む海岸保全施設に対し、老朽化調査や耐震性能調査を実施し、適切な維持管理水準を確保するとともに、水門・陸閘等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援し、もって必要箇所を重点化し、自動化・遠隔操作化を促進する。	海岸省庁共同要求

2 税制改正

事 項	概 要
1. 特定技術基準対象施設を耐震改修する際の特例措置 ＜創設＞	○ 大規模地震発生時における港湾機能を確保するため、民間事業者が特定技術基準対象施設を耐震改修した場合の特例措置を創設 → 法人税の特例措置
2. 港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の特例措置 ＜創設＞	○ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置について、一定の要件に適合する作業船を適用対象に追加（平成28年度まで） → 所得税・法人税の圧縮記帳（80/100）
3. 中小企業投資促進税制 ＜延長・拡充＞	○ 中小企業者が荷役機械等を取得した場合の特例措置の延長（2年間）及びソフトウェアや関連設備等を取得した場合の特例措置の拡充 → 所得税・法人税の特別償却30%又は税額控除7% (ソフトウェアや関連設備等については、即時償却又は税制控除割合の引き上げ（7%→12%）等の拡充)
4. 公害防止用設備に対する課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 事業者が廃油処理施設の油水分離装置等を取得した場合の特例措置の延長（2年間） → 固定資産税の課税標準 1/3
5. 認定運営者が指定特定重要港湾において取得した一定の港湾施設に係る特例措置 ＜廃止＞	○ 認定運営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廃止 【廃止する特例措置の内容】 固定資産税・都市計画税の課税標準 1/2 特例期間：平成23年度から平成25年度
6. 指定会社等が新設する特定用途港湾施設に係る特例措置 ＜廃止＞	○ 指定会社等が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した一定規模以上のコンテナ埠頭に係る特例措置の廃止 【廃止する特例措置の内容】 固定資産税・都市計画税の課税標準 1/2 特例期間：平成24年度及び平成25年度

参 考

港湾位置図

■ 港湾数一覧

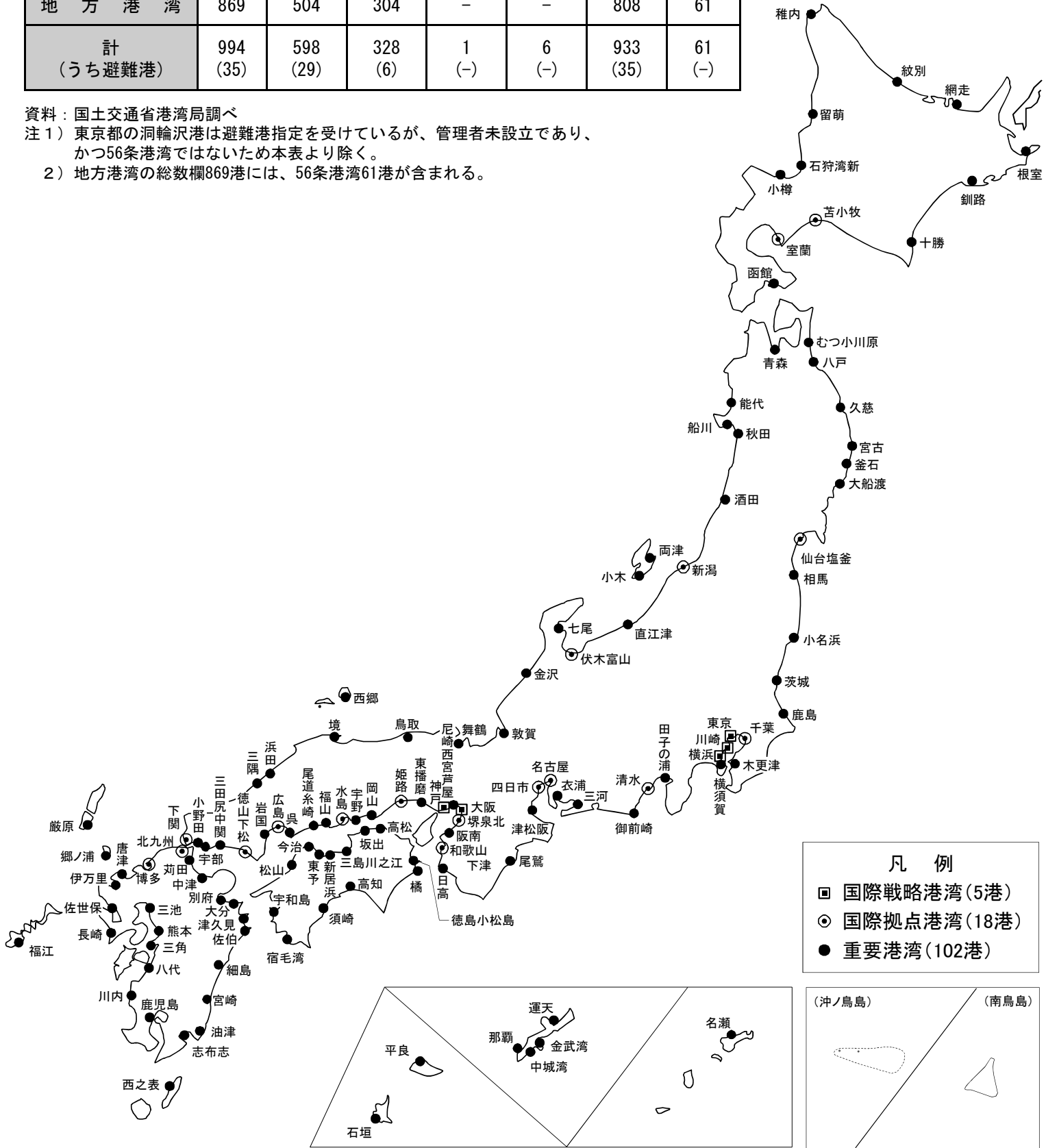
(平成25年8月1日現在)

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	102	82	16	1	3	102	－
地方港湾	869	504	304	－	－	808	61
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (－)	6 (－)	933 (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。

2) 地方港湾の総数欄869港には、56条港湾61港が含まれる。



経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日閣議決定） 抜粋

第2章 強い日本、強い経済、豊かで安全・安心な生活の実現

2. 復興の加速等

東日本大震災からの復興を加速する。①復興庁の司令塔機能の強化と現場主義の徹底、②復興予算に関するフレームの見直し、③復興の加速策の具体化と推進、について早急に対応すべきとの方針の下、住宅の早期再建、生業の再生等について矢継ぎ早に必要な施策が講じられており、引き続き更なる復興の加速に取り組んでいく。

4. 地域・農林水産業・中小企業等の再生なくして、日本の再生なし

(1) 特色を活かした地域づくり

(都市再生・まちづくり、地域活性化等)

また、過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、航路、航空路等を含めた必要な交通基盤を維持するとともに、民間活力を導入しながら生活支援機能及び定住環境を確保し、集落の活性化を図る。

5. 長期的に持続可能な経済社会の基盤確保

(3) 国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災の取組

各府省による脆弱性評価を踏まえて5月に取りまとめられた「国土強靱化推進に向けた当面の対応」で示されたハード・ソフトの連携、重点化・優先順位付けの考え方に基づき、施策を具体化し、その推進を加速する。特に、公共事業と非公共事業の連携や関連省庁間の連携・予算の適正配分を進める。

また、南海トラフ巨大地震、首都直下地震などの大規模災害対策を推進するとともに、広域応援等を円滑に実施するための災害対応の標準化に向けた検討や公共施設等の耐震化を含めた防災・減災の取組を進める。

(5) 資源・エネルギーの経済安全保障の確立、戦略的外交の推進等

(経済安全保障の確立)

自由な競争のある開かれた国家であり続け、日本の経済安全を確保するため、輸入依存の高い資源・エネルギーを安価かつ安定的に確保するとともに、我が国の権益を適正に保護する必要がある。こうした観点から、世界的な需給構造の変化に対応しつつ、海洋開発による新たな資源・エネルギー源の開拓、再生可能エネルギーの最大限の導入、地域間連系線等の増強を後押しするための環境整備、資源の有効利用等に取り組むほか、戦略的な協力関係を構築しつつ、資源外交を展開する。LNG等の供給源の多角化、価格の低廉化を図るため、日本企業の開発参画等を支援する。

第3章 経済再生と財政健全化の両立

3. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 21世紀型の社会資本整備に向けて

①選択と集中の徹底実行へ

・ 国は、国際競争力を強化するインフラ（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等）、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。また、ハード・ソフト面の選択を踏まえ、関係する予算の適正配分を進める。

・ 過疎地域、離島、半島を含む条件不利地域では、地域の将来展望を見据えて、国・地域の協力でハード・ソフト両面からの効率的対応を推進する。

②新しく造ることから賢く使うことへ

社会資本の老朽化が急速に進展する中、民間提案を大胆に取り入れ、整備・管理における官民連携、総合的・広域的なアセットマネジメントを推進するほか、ライフサイクルの長期化・コスト低減等を通じて社会資本を効率的効果的に活用する。

・ 今後策定する社会資本整備の基本方針に基づき、安全性を確保しつつトータルコストを縮減するため、維持管理技術の開発促進と導入、ストック情報の整備とICTの維持管理への利活用、長寿命化計画の策定推進、メンテナンスエンジニアリングの基盤強化とその他の体制整備等を進める。

・ 国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）を含め、ハード・ソフトの適正な選択、重点化・優先順位付けを行う取組を推進する。

日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）抜粋

第Ⅱ．３つのアクションプラン

一．日本産業再興プラン～ヒト、モノ、カネを活性化する～

５．立地競争力の更なる強化

③空港・港湾など産業インフラの整備

ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、首都圏空港や戦略港湾の強化を図る。

○物流ネットワークの強化

・国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。このため、現状で５割にとどまっている首都圏３環状道路の整備率を今後５年間で８割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備や、2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の３バースから12バースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。

二．戦略市場創造プラン

テーマ３：安全・便利で経済的な次世代インフラの構築

(2) 個別の社会像と実現に向けた取組み

①安全で強靱なインフラが低コストで実現されている社会

Ⅱ) 解決の方向性と戦略分野（市場・産業）及び当面の主要施策

こうした現状を打開すべく、インフラデータを把握・蓄積・活用すること及び信頼性・経済性の高い点検・補修技術の採用をインフラ管理の標準とする。このため、国が主導しながら自治体や民間を巻き込みつつ、インフラ管理の在り方・方向性、将来に向けたロードマップなどを内容とするインフラ長寿命化基本計画を新たに策定した上で、例えば、異なる施設管理者間の工事調整が容易となるような、インフラに関するデータベースの構築やデータの横断的な共有化のためのプラットフォームの構築等により計画の着実な推進を図る。

○インフラ長寿命化基本計画の策定

- ・本年秋頃までに、国としてのインフラ長寿命化基本計画（基本方針）を取りまとめる。数値目標・ロードマップを明確化し、新たな技術の活用などにより、インフラの安全性の向上とライフサイクルコスト縮減を目指す。
- ・また、基本計画に基づき、国、自治体レベルの全分野にわたるインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定する。これにより、個別施設ごとの長寿命化計画策定の着実な推進を図り、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現する。
- ・その際、研究開発、実証、導入など開発段階に対応した新技術導入等の計画を明記するとともに、国の体制整備等による自治体の支援を行うこととする。

さらに、新たなインフラビジネスを支え、向上させる新技術とデータ管理手法の開発、その社会実装を進めるための基準、調達システム等の制度改革を進める。

②ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会

Ⅱ) 解決の方向性と戦略分野（市場・産業）及び当面の主要施策

○物流システムの高度化

- ・アジア諸国において、我が国の総合的物流情報プラットフォームシステムであるNACCSの導入を目指す。国内においては、本年10月までにまずは各種電子手続をNACCSに統合する等、貿易関連手続等の迅速化、ペーパーレス化を促進する。あわせて、必要に応じ港湾の利用時間の延長（港湾のゲートオープン・税関の24時間化等）を推進する。
- ・各国の物流情報システムの相互連携を進め、荷物がどこを移動しているかをタイムリーに把握し、例えば、船からトラック・鉄道への物流モードの引き渡しをスムーズにすることなどにより、物流全体の効率化を進める。

日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）抜粋

テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

(2) 個別の社会像と実現に向けた取組み

② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

Ⅱ) 解決の方向性と戦略分野（市場・産業）及び重要施策

○ 査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善

・ 大型クルーズ船に対する入国審査の迅速化・円滑化、外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の周知等を進めるとともに、空港における外国人用審査ブースの増加やファーストレーンの設置の実現を目指す。

三. 国際展開戦略

2. 海外市場獲得のための戦略的取組

① インフラ輸出・資源確保

「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施する。

総合物流施策大綱（平成25年6月25日閣議決定）概要

① 今後の方向性と取組

I 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

● 我が国物流システムの国際展開の促進

・ アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備

・ NEAL-NEET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）のアジア展開

● 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

・ 船舶の大型化に対応した港湾機能の強化

・ 国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」等を活用した広域からの貨物集約

・ 特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進

・ 港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策

・ 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現に向けた、効率的な共同配船等の拠点となる港湾に対する支援

・ 国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消

・ シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進

● 関係者の連携による物流効率化等

・ 臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進

II さらに環境負荷の低減に向けた取組

・ 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等

・ 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

III 安全・安心の確保に向けた取組

● 物流における災害対策

・ 道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等

・ 支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備

・ コンビナート港湾における地震・津波対策と関係者間の連携強化の推進

● 社会資本の適切な維持管理・利用

・ 貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進

● セキュリティ確保と物流効率化の両立

・ AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進

● 輸送の安全、保安の確保

・ 運行管理制度の徹底、監査の充実等

・ 海賊対策の一層の強化

海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）抜粋

第2部 海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1 海洋資源の開発及び利用の推進

(2) 海洋再生可能エネルギーの利用促進

イ 海洋再生可能エネルギーの実用化・事業化の促進

○港湾区域、漁港区域、海岸保全区域等、個別法により既に管理者が明確になっている海域においては、本来の目的や機能に支障のない範囲において、先導的な取組を進める。

エ 洋上風力発電

④先導的な取組等

○既に管理者が明確になっている海域における先導的な取組として、港湾区域においては、洋上風力発電が、港湾の管理運営や諸活動と共生していく仕組みの構築によって、引き続き導入の円滑化に取り組む。

3 排他的経済水域等の開発等の推進

(1) 排他的経済水域等の確保・保全等

○排他的経済水域等の根拠となる低潮線の保全のため、低潮線保全法及び低潮線保全基本計画に基づき、低潮線保全区域内の海底の掘削等の行為規制を行うとともに、低潮線の状況を把握するため、船舶、ヘリコプター等を活用した巡視、空中写真の周期的な撮影、衛星画像等を活用した調査を実施する。

(3) 排他的経済水域等の開発等を推進するための基盤・環境整備

○海洋資源の開発・利用や海洋調査等が、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（南鳥島及び沖ノ鳥島）において輸送や補給等が可能な活動拠点を整備する。

10 離島の保全等

(1) 離島の保全・管理

ア 排他的経済水域・領海等の根拠となる離島の保全・管理

①離島及び低潮線の安定的な保全・管理の推進

○離島における排他的経済水域等の根拠となる低潮線を保全するため、低潮線保全法及び低潮線保全基本計画に基づき、低潮線保全区域内の海底の掘削等の行為規制を行うとともに、低潮線の状況を把握するため、船舶、ヘリコプター等を活用した巡視、空中写真の周期的な撮影、衛星画像等を活用した調査を実施する。

○海洋資源の開発・利用や海洋調査等が、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（南鳥島及び沖ノ鳥島）において輸送や補給等が可能な活動拠点を整備する。

(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/>

