

平成27年度 港湾関係予算概算要求 (物流関係)

港湾局 計画課
平成26年9月30日

平成27年度 港湾局関係予算概算要求について

I. 概算要求の規模

注)国費は、平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、地方公共団体の直轄事業負担金等を含む「一般会計歳出国費」となっている。

◆港湾整備事業

国費：2,684億円（対前年比1.16）

◆港湾海岸事業

国費：114億円（対前年比1.17）

◆災害復旧事業

国費：13億円（対前年比1.00）

※ このほか、行政経費として国費15億円、国際戦略港湾競争力強化対策事業（集貨）等として国費20億円、その他施設費として国費11億円、国立研究開発法人港湾空港技術研究所関係として国費14億円がある。また、全国防災関係経費として国費73億円（港湾72億円、港湾海岸1億円）、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費910億円（港湾297億円、災害復旧613億円）がある。

II. 要求方針

「経済財政運営と改革の基本方針2014」「日本再興戦略改訂2014」等の実現に向け、「東日本大震災からの復興の加速」「成長戦略の具体化」「地方の創生、人口減少の克服」「国民の安全・安心の確保」の4分野に重点化を図り、経済好循環をさらに拡大し、民需主導の経済成長につなげるための成長戦略の強化・深化と安全・安心な暮らしと持続可能な経済社会の基盤整備を推進する。

III. 要求の柱

◇東日本大震災からの復興の加速

○経済復興の礎となる港湾施設・海岸保全施設の整備

◇成長戦略の具体化

○港を核とした国際コンテナ物流網の強化（阪神港、京浜港）

○遠隔離島における活動拠点整備（南鳥島、沖ノ鳥島）

○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（国際バルク戦略港湾）

◇地方の創生、人口減少の克服

○地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

○「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

◇国民の安全・安心の確保

○大規模災害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

○港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

IV. 新しい日本のための優先課題推進枠について

○国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

【港湾公共：国際コンテナ戦略港湾の整備】国費587億円

【港湾非公共：国際戦略港湾競争力強化対策事業等】国費13億円

○南海トラフ地域における港湾海岸整備【港湾海岸】国費26億円

V. 新規制度等

○クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事业

○地域住民等の協働による港湾防災拠点の形成支援

○維持管理計画策定期限の延長

○特定離島港湾施設の管理費

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

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する中、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」、「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、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図る。

〔 〕 : 推進枠

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
(推進枠：国際戦略港湾競争力強化対策事業 10億円(非公共))
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証
(推進枠：国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業 3億円(非公共))



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援
(推進枠：国際コンテナ戦略港湾の整備 587億円(公共))



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資



平成27年度の主な要求内容(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図るため、平成27年度も、引き続き、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を強力に推進する。

集貨

国際戦略港湾競争力強化対策事業

- 国際コンテナ戦略港湾において、経営統合した港湾運営会社が、基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨等のために実施する事業に対し、港湾管理者と連携し支援を行う。

国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

- 外内貿コンテナの円滑な積替を行う上で支障となっている内航船の沖待ちや複数バース寄り(バースホッピング)を解消するとともに、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証や一体的運営のための情報共有に関する調査検討を行う。

創貨

国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援

- 国際コンテナ戦略港湾において、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。

競争力強化

大水深コンテナターミナルの機能強化

- 基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、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。

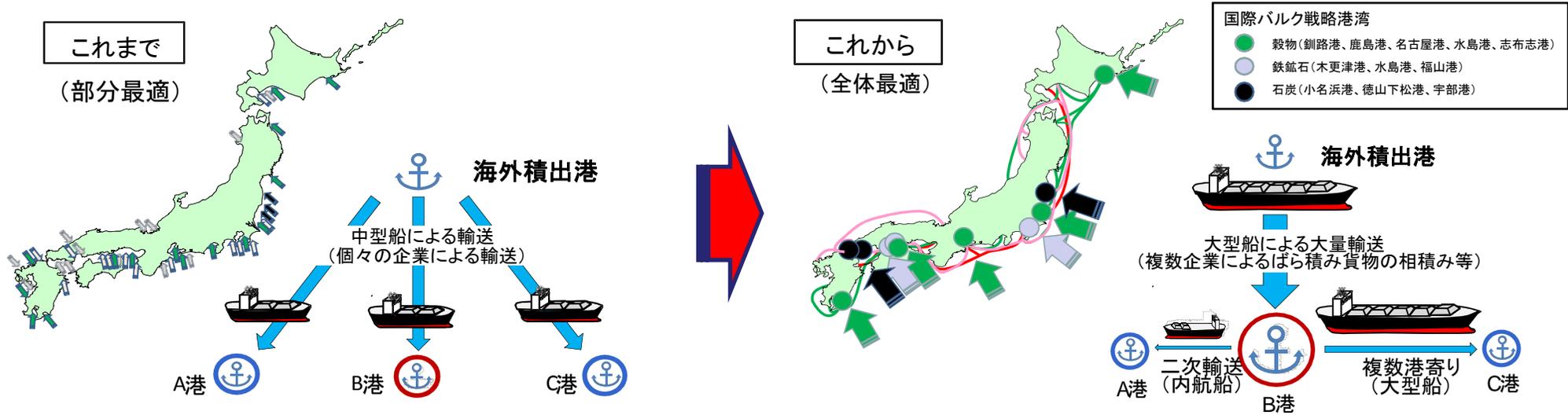
コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和

- 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、総合的な取組を推進する。

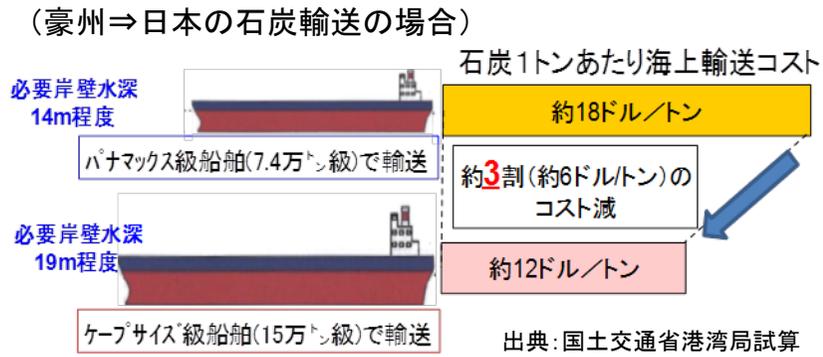
資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

○資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備するとともに企業間連携を促進することにより、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

企業間連携による効率的な海上輸送網の形成(イメージ)



- 【具体的な取組の例】**
- ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化
 - 大型船を活用した共同輸送の促進に資する国際物流ターミナルの整備等
 - 企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進
 - 荷さばき施設等の整備に対する補助、税制特例措置、港湾管理者を通じた財政投融资の活用等



みなとの経済波及効果

- 港湾に関連する産業は、物流関連産業、製造業、観光産業など多様である。
- 港湾所在地では、これらの産業による経済効果や雇用効果が発生し、さらに関連する産業や周辺地域にも波及していく。
- その結果、経済波及効果や雇用創出効果は、市や県の総所得・雇用者数の2割～4割、税収は3割～4割に及ぶと試算されている。

北九州港 〈平成20年公表〉
経済波及効果: 1兆5,600億円
(市内総生産の約45%)
雇用創出効果: 14万人
(市内雇用者の約30%)
市税収入: 650億円
(市税の約43%)

博多港 〈平成26年公表〉
経済波及効果: 1兆9,000億円
(市内総所得の約28%)
雇用創出効果: 27万人
(市内雇用者の約29%)
市税収入: 759億円
(市税の約28%)

姫路港 〈平成16年公表〉
経済波及効果: 1兆4,561億円
(市内総生産の約38%)
雇用創出効果: 5万9,830人
(市内雇用者の約25%)

細島港 〈平成22年公表〉
経済波及効果: 1,224億円
(市内総生産の約80%)

苫小牧港 〈平成24年公表〉
市税収入: 102億円
(市税の約37%)

神戸港 〈平成20年公表〉
経済波及効果: 1兆4,594億円
(市内総所得の約35%)
雇用創出効果: 19万7,443人
(市内雇用者の約29%)

名古屋港 〈平成24年公表〉
経済波及効果: 31兆円
(県内総生産の約40%)
雇用創出効果: 111万人
(県内雇用者の約30%)
県税: 1,830億円
(県税の約33%)

釧路港 〈平成20年公表〉
経済波及効果: 4,439億円
(市内総生産の約34%)
雇用創出効果: 7,629人
(市内雇用者の約10%)

横浜港 〈平成24年公表〉
経済波及効果: 3兆9,161億円
(市内総所得の約31%)
雇用創出効果: 44万8,278人
(市内雇用者の約31%)

清水港 〈平成23年公表〉
経済波及効果: 3兆円
(県内総生産の約18%)
雇用創出効果: 50万人
(県内雇用者の約24%)

那覇港 〈平成24年公表〉
経済波及効果: 1,295億円
(市内総生産の約15%)
雇用創出効果: 1万3,172人
(市内雇用者の約11%)

※港湾管理者等による公表資料を基に港湾局作成。
※経済波及効果とは、粗付加価値額[減価償却費を含む付加価値(生産活動によって新たに生み出された価値)の総額]により経済効果を示したものの。
※計算条件等は個別のケースで異なる。

港湾機能の強化による我が国の輸出産業支援の例(自動車産業に係る主な課題)

- 自動車産業は我が国の雇用の約1割を担っており、全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業である。また、自動車産業は貿易収支における稼ぎ頭であり、完成自動車に代表される輸送用機器の輸出は、我が国の貿易黒字額の約半分を占める。
- 一方で、完成自動車の輸出に際しては、船舶の大型化に伴う岸壁水深等の不足や、モータープール(完成自動車の一時保管用地)の不足等の課題がある。



【完成自動車の輸出拠点：名古屋港】

自動車関連就業人口

547万人

※我が国の全就業人口
(6,311万人)の8.7%

自動車製造業の
製造品出荷額

50.3兆円

※全製造業の製造品出荷額
(289兆円)の17.4%



関連製造業

自動車製造業
部品・付属品
製造業

関連資材
鉄鋼業
電気機械器具
プラスチック、
ゴム、ガラス等

関連サービス業

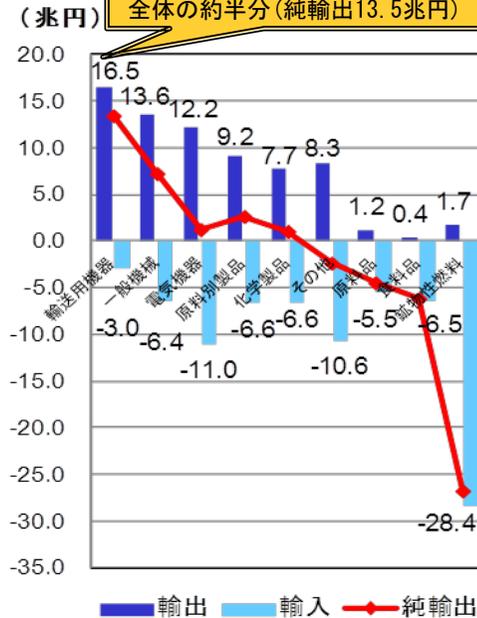
ガソリンスタンド 運送サービス

自動車販売業
整備業

出典：日本の自動車工業2014(一般社団法人 日本自動車工業会)

【我が国の自動車関連産業】

輸送用機器の貿易黒字額は
全体の約半分(純輸出13.5兆円)



出典：貿易統計(財務省) ※2013年度確報値

【主要製品別輸出入額】

自動車輸出に係る主な課題

○船舶の大型化に伴う岸壁水深等の不足

- ・港の岸壁水深不足による非効率的な配船

○荷さばき地やモータープールの不足・分散

- ・横持ち費用の発生
- ・荷役の長期化、リードタイムの増加
- ・トランシッブ需要への対応が困難
- ・積載率や寄港頻度の低下
- ・港内複数バス寄りの発生

○港湾施設の老朽化の進行

今後の方向性

- 大型船舶に対応した岸壁の整備
- 荷さばき地、モータープール等の大規模用地確保
- 災害時の物流機能維持に寄与する岸壁等の耐震強化
- ふ頭再編を含めた戦略的な老朽化対策

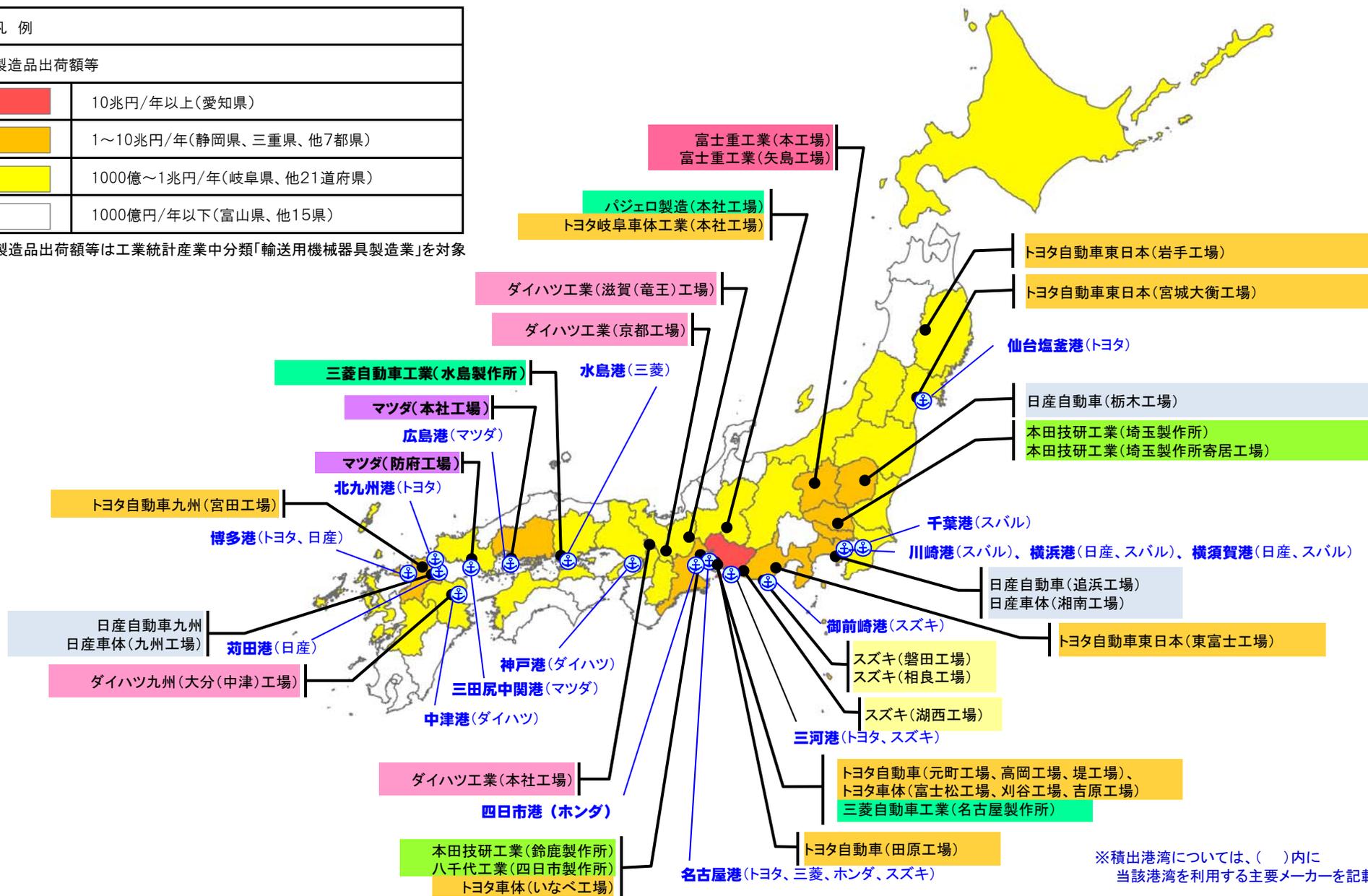
国内の自動車産業の競争力強化

【港湾機能強化による自動車輸出産業の支援の考え方】

自動車組立工場の立地状況と主要な完成自動車の積出港湾

凡 例	
製造品出荷額等	
	10兆円/年以上(愛知県)
	1~10兆円/年(静岡県、三重県、他7都県)
	1000億~1兆円/年(岐阜県、他21道府県)
	1000億円/年以下(富山県、他15県)

注) 製造品出荷額等は工業統計産業中分類「輸送用機械器具製造業」を対象



※積出港湾については、()内に当該港湾を利用する主要メーカーを記載