

重点事項

重点事項のポイント

1 物流改革の推進『活力』

国際海上コンテナ輸送等の効率化 12頁

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進、国際海上コンテナターミナル及び国際幹線航路の整備等による我が国の国際海上コンテナ輸送等の効率化を進め、我が国の国際競争力強化と、国際・国内一体となったスピーディでシームレスな物流体系の実現を図る。

港湾サービスの高度化・活性化 14頁

港湾の情報化の推進及び港湾運送事業の規制緩和の実施等のソフト施策により港湾サービスの高度化・活性化を図る。

港湾ロジスティクス・ハブの形成 15頁

経済のグローバル化に対応するため、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブを形成する。

2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』

雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進 16頁

我が国の経済の礎である地域経済の再生と企業の競争力強化を図るため、産業を物流面から支える多目的国際ターミナルの拠点整備と航路等の港湾機能の回復及び拡充を推進する。

利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 16頁

モーダルシフトを推進し、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

循環型社会の形成 ~リサイクルポートプロジェクトの推進~ 17頁

循環型社会の形成を促進するため、リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）の形成を推進し、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築を図る。

3 港湾の災害対応力強化と適正な維持管理の推進『安全』

大規模地震・津波等への対応力強化 18頁

東海地震、東南海・南海地震や津波などの大規模災害に対して、地域の被害の低減と早期復興を図るため、港湾における防災機能の強化を推進する。

港湾・海域における保安対策の強化 20頁

ロンドンでの同時爆破テロ事件等を踏まえ、海上輸送ネットワークの安定性確保のために、港湾保安に係る人材育成等を推進するとともに、関係行政機関や民間と連携し、港湾における保安対策を強化・支援する。

4 港湾のグリーン化『環境』

良好な環境の積極的な保全・再生・創出 21頁

豊かな生態系を育む自然環境の形成を図るため、港湾における自然再生を推進するとともに、汚泥その他公害の原因となる物質の除去、覆砂による底質改善等を実施する。

港湾地域における排出ガス対策の推進 21頁

地球温暖化対策及び大気汚染対策として、港湾における荷役時の排出ガス削減策の検討のための社会実験を行う。

放置艇対策の推進 ~港湾の景観や安全性の向上~ 22頁

放置艇問題を解消するため、港湾法に基づく船舶等の放置等禁止区域の指定を推進するとともに、ボートパークの整備を促進する。

廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保 ~都市環境問題への対応~ 22頁

廃棄物の適正処理のため、埋立処分により造成された土地の利活用を考慮しつつ、海面処分場の整備を推進する。

5 地域の再生『暮らし』

地域の振興を担う「みなと」づくり 23頁

地域と一体となったソフト・ハードの連携施策を重点的かつ一体的に実施する「みなと観光交流促進プロジェクト」を展開する。また、離島住民の交通と生活に不可欠な海上交通に必要なターミナル機能を確保するとともに、港湾施設のユニバーサルデザイン化を着実に推進する。

1 物流改革の推進『活力』

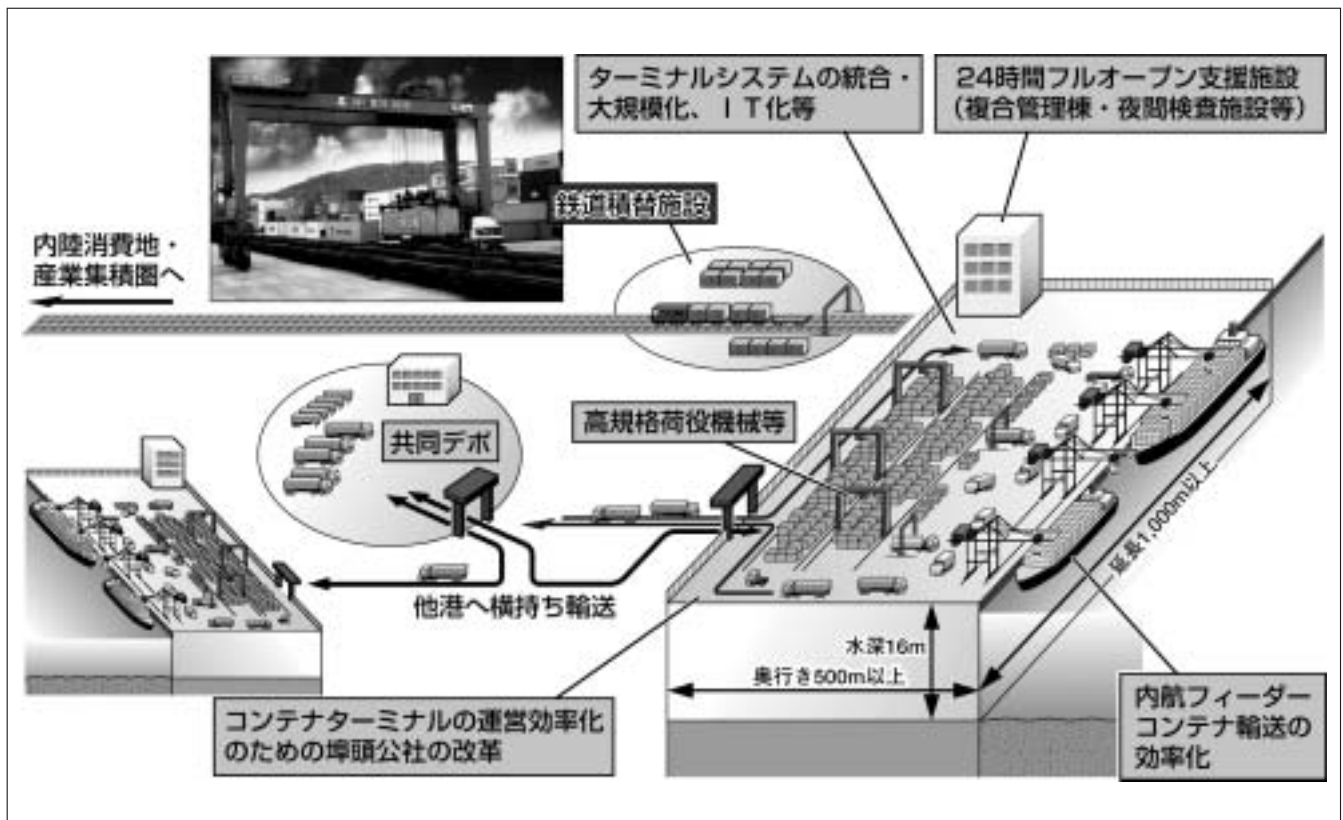
国際海上コンテナ輸送等の効率化

イ) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

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、官民一体でIT化等の施策を先導的・実験的に展開し、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るスーパー中枢港湾プロジェクトを引続き推進する。

平成18年度は、港湾の国際競争力を強化することを目的として、埠頭公社の改革等によるターミナルの運営効率化支援のための新規制度を創設するとともに、次世代高規格コンテナターミナル形成のための支援制度を拡充する。
(名古屋港、大阪港等)

事業費528億円(対前年度比1.15) 国費333億円(対前年度比1.18)



【埠頭公社ターミナルの運営効率化及び次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

埠頭公社の改革等によるターミナルの運営効率化支援のための新規制度の創設等

- ・埠頭公社の民営化等に伴う無利子貸付制度及び償還期限の延長、税制特例措置等

次世代高規格コンテナターミナル形成支援のための既存制度の拡充等

- ・港湾機能の高度化に資する施設整備のための補助制度(鉄道積替施設)[その他施設費]
- ・内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進に向けた社会実験の実施(海事局との連携)[行政経費]

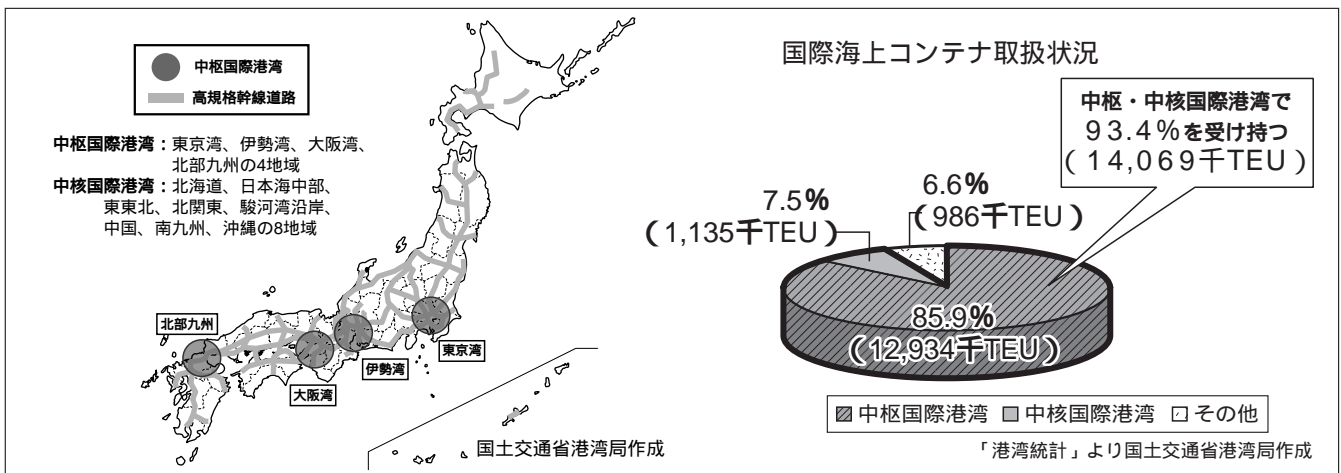
ロ) 中枢・中核国際港湾と国際幹線航路の整備

中枢・中核国際港湾の整備

我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。(博多港、清水港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比2.1%減 (H16) H14比5%減 (H19)】

事業費983億円(対前年度比1.14)、国費648億円(対前年度比1.13)



国際幹線航路の整備

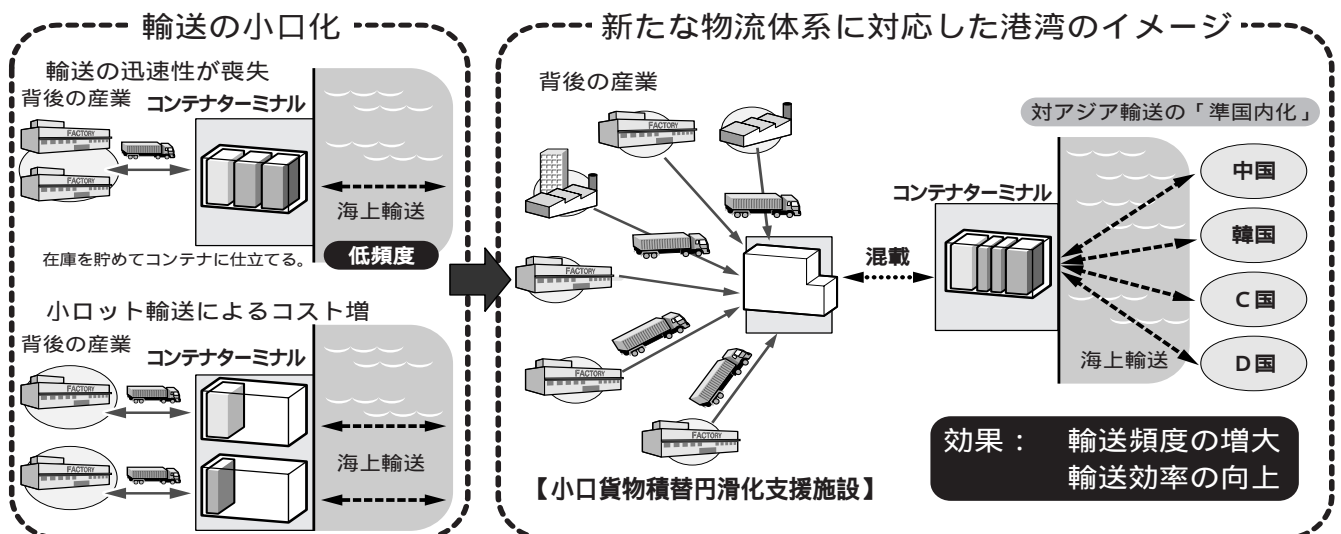
浅瀬等が存在するため航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全により海上ハイウェイネットワークを構築し、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コストの低減と、安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図る。(東京湾口航路等)

指標：船舶航行のボトルネック解消率【75%(H12) 81%(H16) 90%(H18)】

事業費209億円(対前年度比1.06)、国費209億円(対前年度比1.06)

ハ) 対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系への対応

対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系に対応して、貨物の海上輸送と他の輸送モードの接続を円滑に行うための小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)を整備し、スピーディでシームレスな、国際・国内一体となったSCMコリドーの構築を図る。〔その他施設費〕 (博多港等)

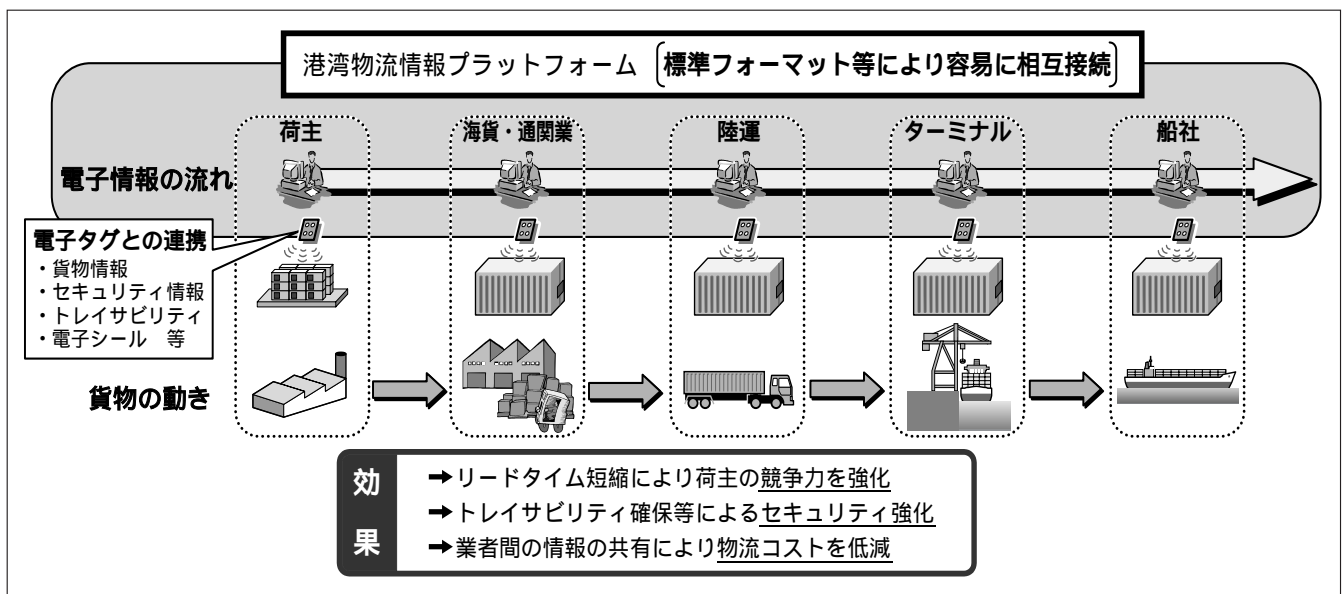


港湾サービスの高度化・活性化

イ) 港湾の情報化の推進

物流の効率化とセキュリティ強化に資するため、電子情報の授受における標準項目やフォーマットなどの共通ルール（港湾物流情報プラットフォーム）の構築、港湾物流情報プラットフォームと連携した空コンテナの流通効率化及び電子タグ等高度なITを活用したセキュリティ強化策に取組み、港湾の情報化の推進を図る。〔行政経費〕

- ・港湾物流情報プラットフォームの実現に向けた共通ルールのモデル構築
- ・空コンテナの流通効率化システムの実現可能性に関する検討
- ・電子タグ等を活用したセキュリティ対策等に関する普及支援方策の検討



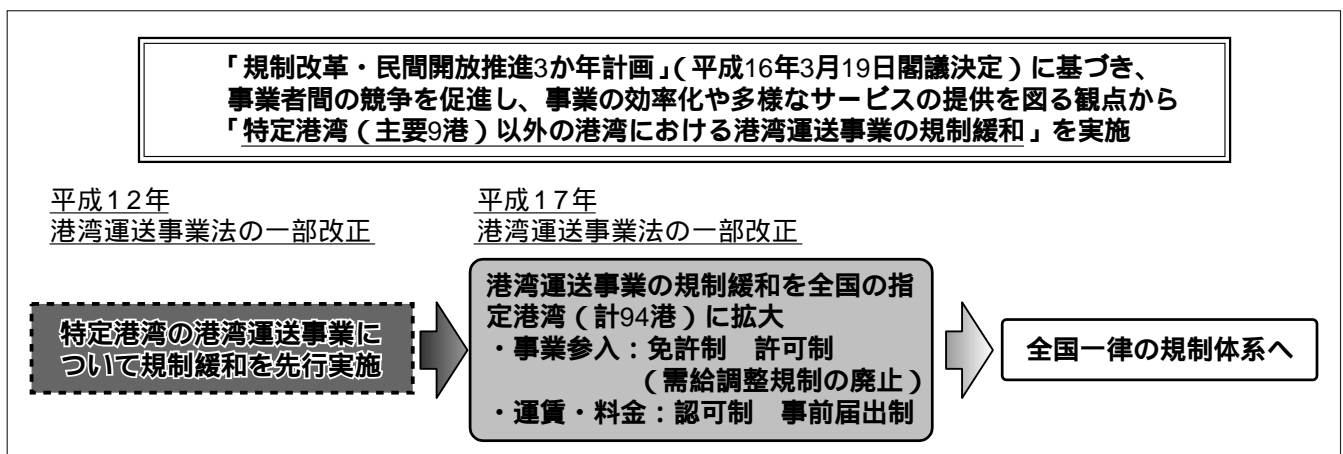
【港湾の情報化の推進】

ロ) 港湾運送事業の規制緩和の実施

港湾運送事業の規制緩和については、平成12年に特定港湾（主要9港）において先行実施され、平成17年の港湾運送事業法の一部改正により全国の指定港（94港）へ拡大される。

港湾運送事業の規制緩和の着実な実施を図るため、港湾運送事業への規制緩和の影響を調査するとともに、規制緩和後の港湾運送の安定化を図るための調査検討を行う。〔行政経費〕

主要9港：千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港



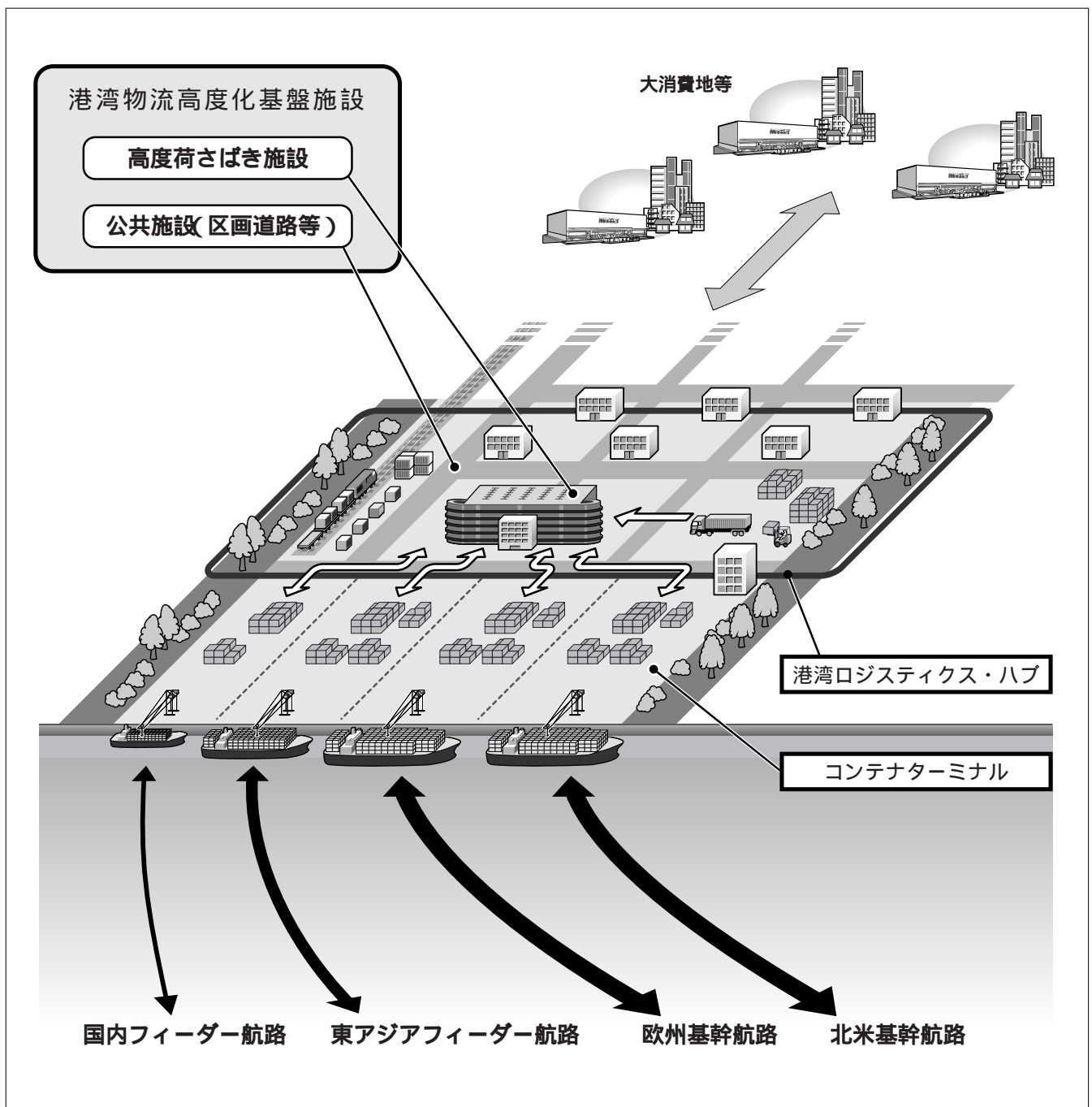
【港湾運送事業の規制緩和】

港湾ロジスティクス・ハブの形成

経済のグローバル化に対応し、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブ（物流結節点）を形成するため、港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び港湾物流高度化に資する区画道路等の公共施設）の整備を支援する。

港湾物流高度化基盤施設に対する支援制度の創設

- ・高度荷さばき施設：無利子貸付、補助、税制特例
- ・港湾物流高度化に資する公共施設（区画道路等）：無利子貸付



【港湾ロジスティクス・ハブのイメージ】

2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』

雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進

イ) 地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルプロジェクトの推進

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、穀物等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域経済の活性化と雇用の確保を支援するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。(田子の浦港、高松港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比2.1%減(H16) H14比5%減(H19)】

事業費950億円(対前年度比1.06) 国費608億円(対前年度比1.04)



公共事業の概要	港湾整備事業費	約344億円
	事業期間	H14~H22
	整備施設	岸壁(-14m)、防波堤、泊地等
民間投資の概要	背後製紙企業の投資額	約860億円(H13~H23)
	雇用創出の直接効果	約750人

【多目的国際ターミナルの整備イメージ(三島川之江港)】

ロ) 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臨海部立地企業の国際競争力向上を支援するため、公共・民間の適切な費用負担により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行う。(福山港、能代港等)

利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現

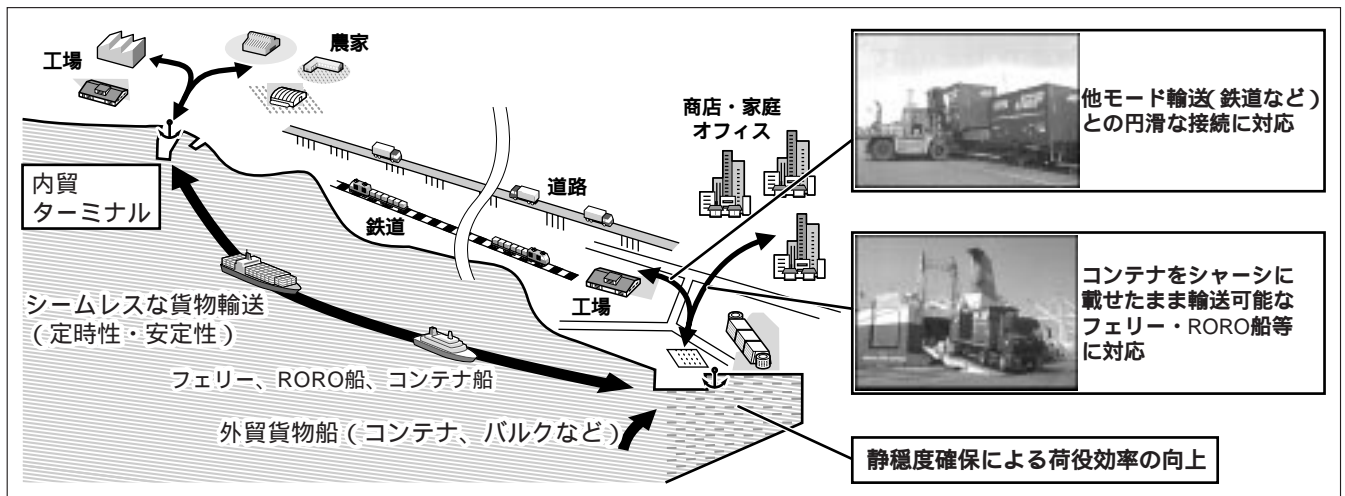
国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進

環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。(青森港、常陸那珂港等)

指標：フェリー国内貨物輸送コスト低減率【(H14) H14比1.5%減(H16) H14比4%減(H19)】

指標：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率【75%(H12) 79.6%(H16) 80%(H18)】

事業費 110億円(対前年比1.49) 国費67億円(対前年比1.46)



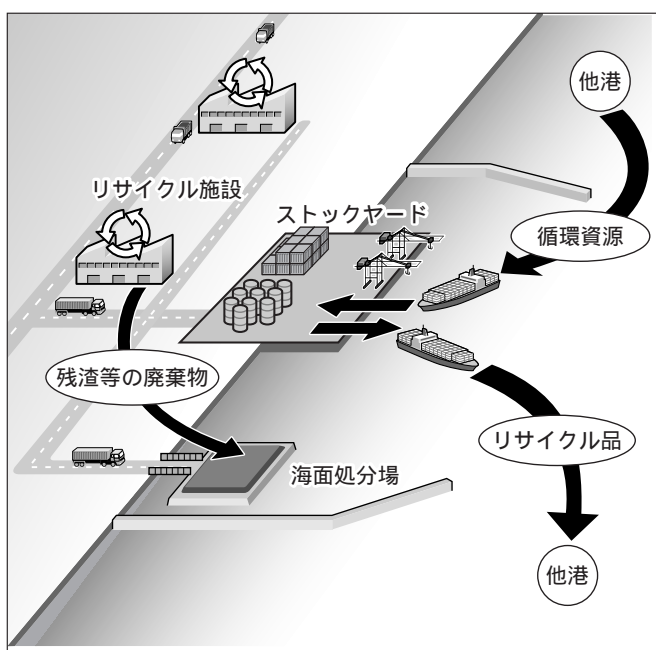
循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～

港湾における静脈物流拠点の形成

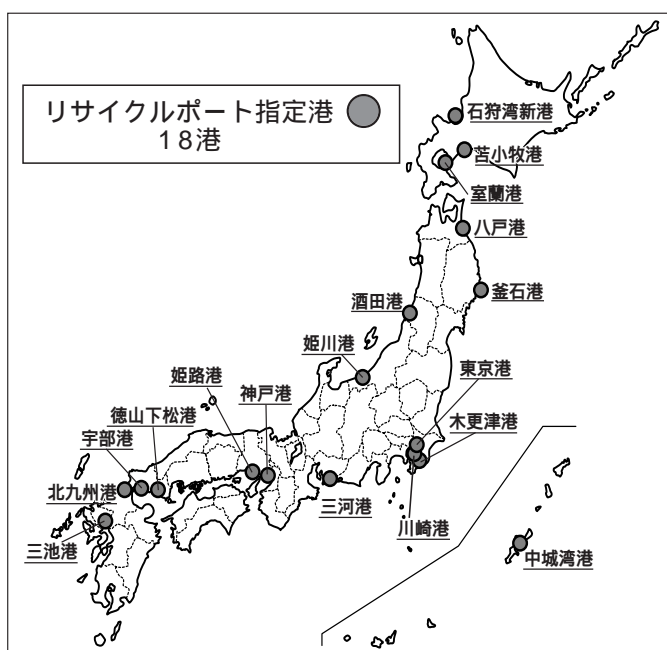
循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、循環資源の全国規模での広域的な流動を促進するとともに、臨海部においてリサイクル産業の拠点化を進め、リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）の形成を推進する。（姫川港等）

- ・ 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
- ・ 第三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〕

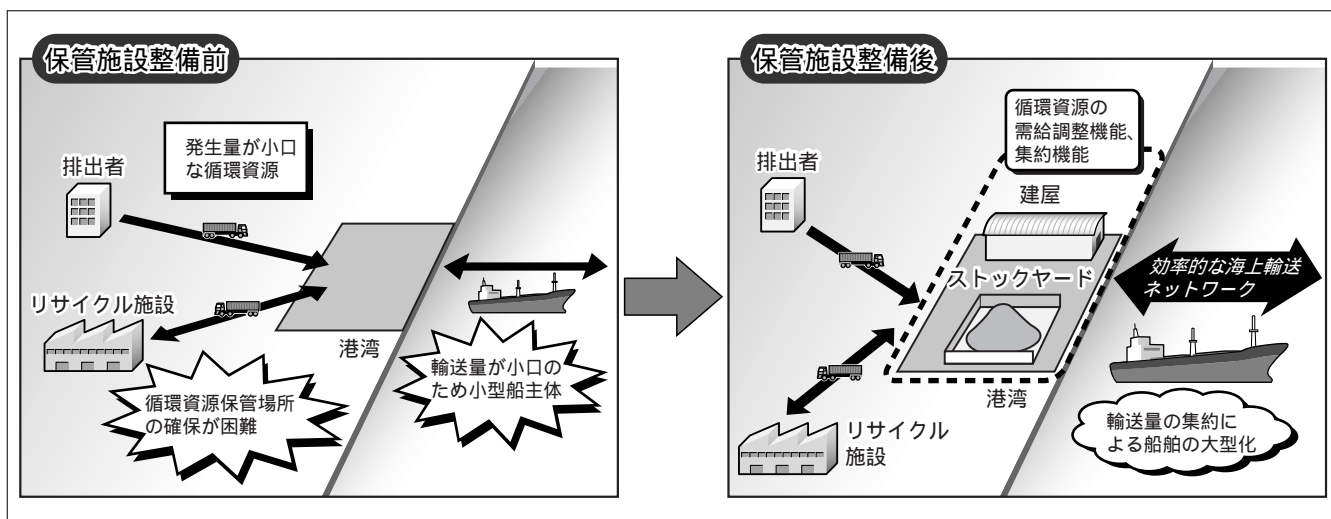
指標：循環資源国内輸送コスト低減率【(H14) H14比約7%減(H16) H14比約1割減(H19)】



【リサイクルポートのイメージ】



【リサイクルポートの指定状況】



【港湾における保管機能施設のイメージ】

3 港湾の災害対応力強化と適正な維持管理の推進『安全』

大規模地震・津波等への対応力強化

イ) 大規模地震対策の推進

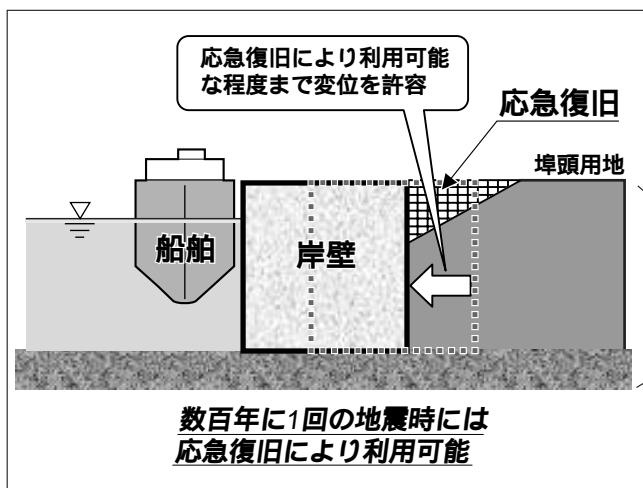
大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁の整備、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペースの確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。(仙台塩釜港、衣浦港等)

指標：港湾による緊急物資供給可能人口【約1,900万人(H14) 約2,020万人(H16) 約2,600万人(H19)】

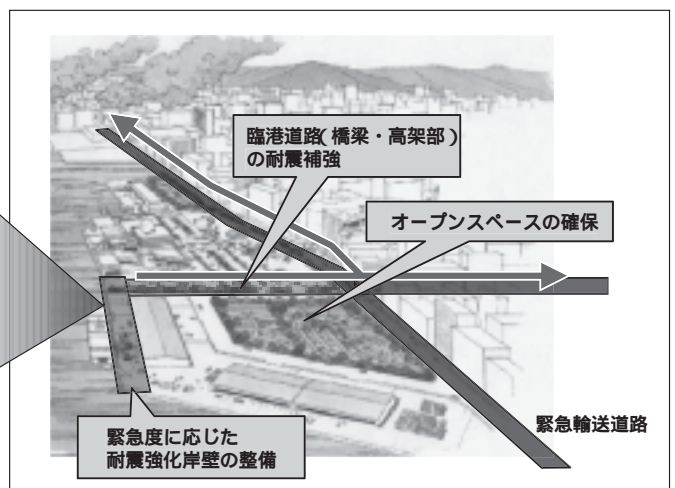
事業費143億円(対前年度比1.15) 国費76億円(対前年度比1.24)

耐震強化岸壁の整備推進に向けた施策

全国各地で大規模地震の発生が切迫するなか、耐震強化岸壁の整備を“早く”“安く”推進するため、応急復旧により緊急物資を効率的に輸送できる「準耐震強化岸壁」を新たに導入し全国配置計画の見直しを行うとともに、耐震強化岸壁緊急整備プログラム(仮称)を策定し計画的な整備の推進を図る。



【準耐震強化岸壁のイメージ】

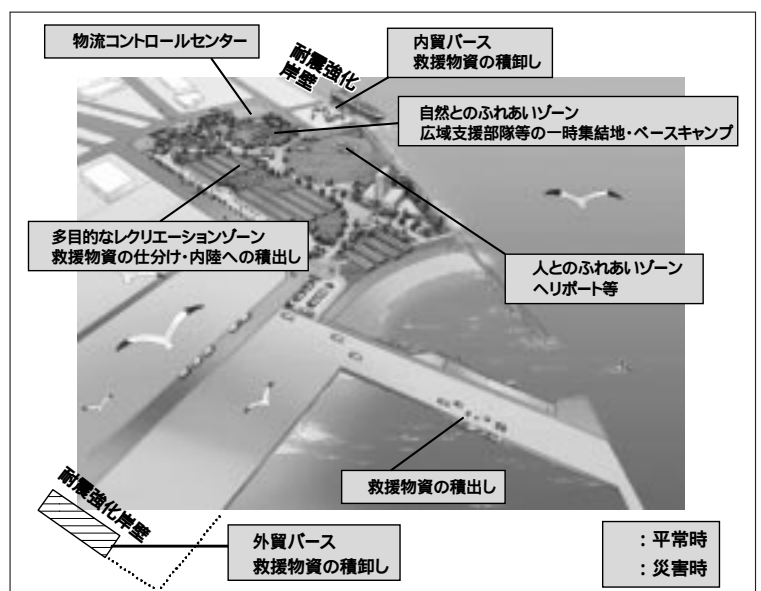


【緊急物資等の輸送を確保する臨海部防災拠点機能の強化】

首都圏の甚大な被害への対応

大規模地震発災後の、首都圏一円の緊急物資輸送のコントロール機能を担う基幹的広域防災拠点の整備を川崎港東扇島地区において推進する。

また、震災直後に基幹的広域防災拠点の早期機能発揮のために必要な施設の整備を行う。〔その他施設費〕



【基幹的広域防災拠点のイメージ(川崎港東扇島)】

ロ) 港湾・沿岸域における総合的な津波対策の強化

人口や産業が集積する港湾地区において、港湾整備事業及び海岸事業の連携により、ハード及びソフト対策が一体となった総合的な津波対策を強力に推進する。
(釜石港、御前崎港等)

- ・津波被害の防止・軽減に資する防波堤の整備（高上げ・延伸等）
- ・港湾の浸水予測図等の作成支援、港湾労働者・港湾利用者の避難施設の整備
- ・流出防止フェンス等港内流出物対策の推進
- ・水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定



【港湾・沿岸域における総合的な津波対策のイメージ】

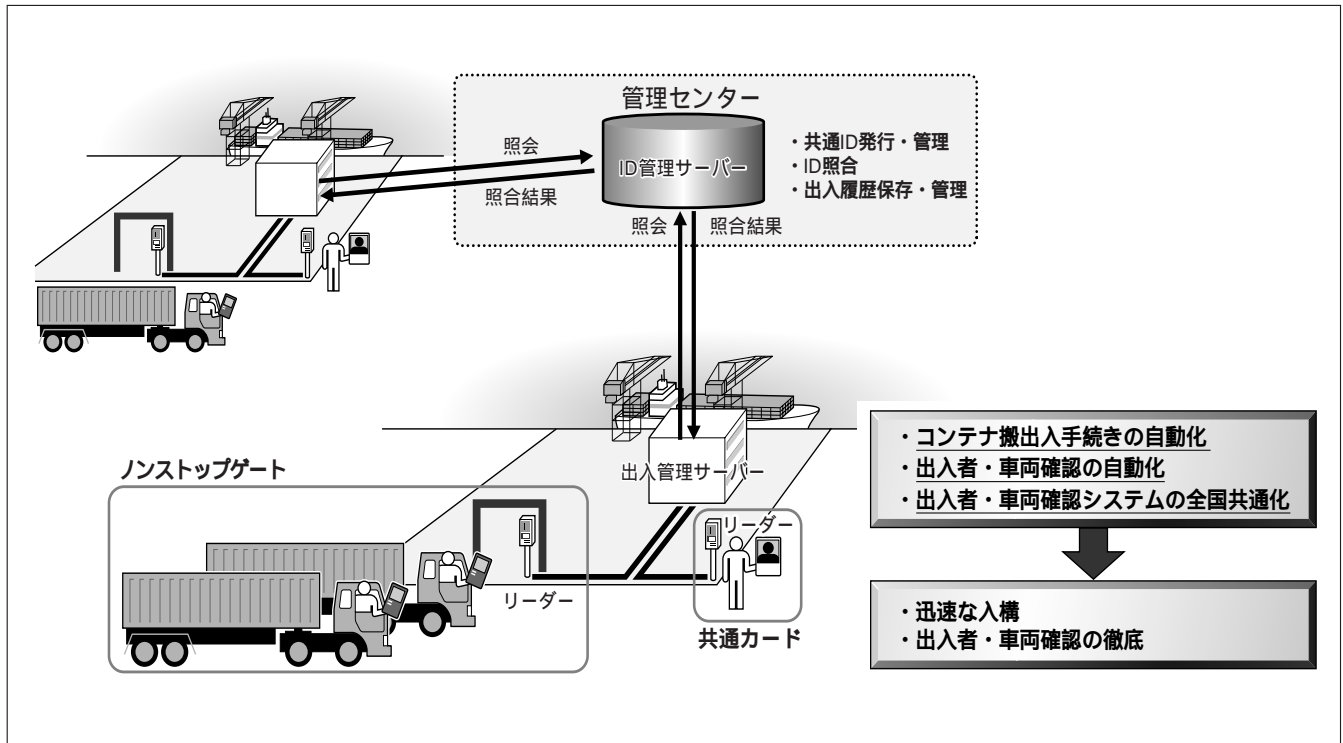
ハ) 安全・安心を担保するためのその他の取組

- ・GPS波浪計の導入による波浪観測網の高度化
- ・港湾監視カメラ情報の保安対策等への一層の活用
- ・性能規定化する技術基準への適合性評価
- ・既存港湾施設の安全性監査
- ・東京湾臨海部基幹的広域防災拠点や津波防波堤等の重要施設の機能確保に向けた取組の強化

港湾・海域における保安対策の強化

イ) 保安性と物流の効率性の両立を図る出入管理の高度化

次世代高規格コンテナターミナルにおけるコンテナ貨物の搬入・搬出の予約確認、出入者・車両の出入資格の確認等に要している時間を短縮し、人と貨物のゲート通過の迅速性の向上及び保安性の確保を図るためのコンテナターミナルゲートの高度化に関する実証実験を行う。〔行政経費〕



【港湾施設による出入管理の高度化のイメージ】

ロ) 人材育成等の港湾保安総合向上化事業

港湾保安対策の確実な実施を確保し、さらにその質を向上するため、埠頭保安管理者・埠頭保安要員を対象とした保安研修制度を確立・支援し、港湾保安に関する人材育成を推進する。

また、港湾における盗難自動車不正輸出対策のために、具体的にとるべき措置についての知見・経験を充実させるため、国がモデル的な取組について支援を行う。〔行政経費〕

ハ) 内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化

平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナル等において、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。〔その他施設費〕

放置艇対策の推進 ~ 港湾の景観や安全性の向上 ~ (22ページ参照)

4 港湾のグリーン化 『環境』

良好な環境の積極的な保全・再生・創出

「新・生物多様性国家戦略」(平成14年3月)、「自然再生推進法」(平成15年1月)のほか、「国土交通省環境行動計画」(平成16年6月)や「交通政策審議会答申(今後の港湾環境政策の基本的な方向)」(平成17年3月)等を受け、港湾空間においても水環境を改善するとともに劣化・喪失した自然環境の再生・創出を図る。(堺泉北港、広島港等)

- ・港湾整備により発生する浚渫土砂等を活用した干潟・海浜等の保全・再生・創出
- ・汚泥浚渫・覆砂による底質改善
- ・環境整備船等による浮遊ゴミ・油の回収
- ・青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等の効率的な実施のため、浚渫土砂等の需給調整・品質管理システムの構築を検討

指標：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合【約2割(H14) 約2割(H16) 約3割(H19)】

指標：湾内青潮等発生期間の短縮【(H14) H14比約5%増(H15) H14比約5%減(H19)】

当指標は気象・海象等にも影響される。



港湾整備により発生する良質の土砂を有効利用し人工干潟を造成することで、良好な環境を創造

尾道糸崎港



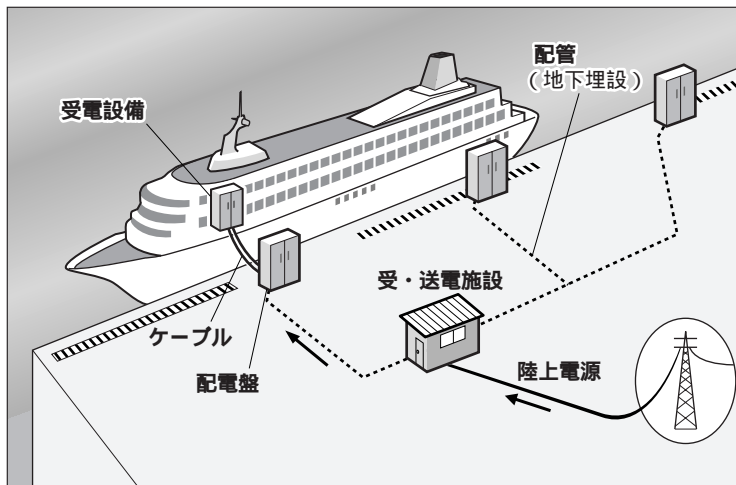
汚泥上に良質の土砂を覆砂することにより、有害物質の溶出を防止

覆砂

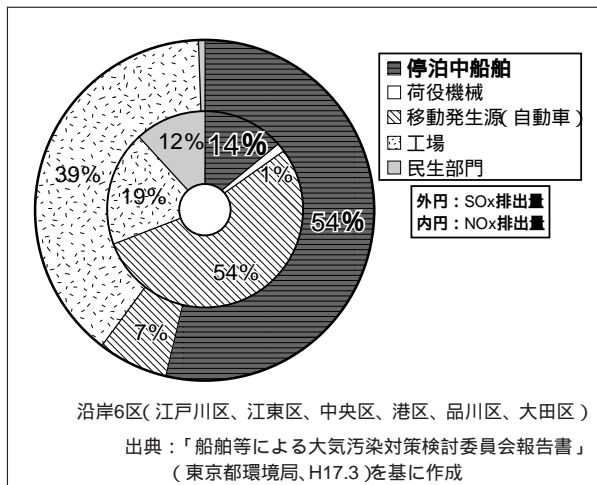
汚泥

港湾地域における排出ガス対策の推進

港湾地域における大気汚染対策及び地球温暖化対策として、接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、機関を停止させることを目的とした、陸上側施設の検討に関する社会実験を行う。〔行政経費〕



【陸上電力供給施設のイメージ】



【沿岸6区及び東京港内における大気汚染物質の排出量推計結果割合】

放置艇対策の推進 ～港湾の景観や安全性の向上～

水域利用や船舶航行の支障となっているほか、良好な周辺環境や港湾景観の形成、津波・高潮時の被害拡大防止等を図る上で課題となっている放置艇問題を解消するため、港湾法に基づく船舶等の放置等禁止区域の指定を推進するとともに、不足するプレジャーボートの係留・保管能力の向上を図るべく、簡易な係留施設であるボートパークの整備を促進する。（千葉港等）

指標：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率【45%(H8) 44%(H14) 55%(H18)】

事業費15億円（対前年度比1.11）、国費8億円（対前年度比1.15）

また、港湾等の公共水域や既存ストックを利活用した地域の取組を支援するとともに、水域活用等に係るルール策定等を行うことにより、沿岸域における適正かつ安全な水域等の利活用を促進する。〔行政経費〕



広島港



東播磨港

【港湾の景観や安全性の向上に係る放置艇等の問題】

【静穏水域を活用した簡易な係留施設（ボートパーク）】

廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保 ～都市環境問題への対応～

大都市圏を中心に、内陸部での廃棄物の最終処分場確保はますます困難となっている。廃棄物の適正処理のため、埋立処分により造成された土地の利活用を考慮しつつ、海面処分場の整備を推進する。

（東京港等）

- ・ 地方自治体や事業主が個々に処分場を確保することが困難である大阪湾域において、広域処理場の整備を推進する（大阪湾フェニックス）
- ・ 首都圏の建設発生土の有効利用を図るため、全国の港湾等に海上輸送することにより、その活用を推進する（スーパーフェニックス）

指標：可能な限り減量化した上で海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入【100%(H14) 100%(暫定値)(H16) 100%(H17以降毎年)】

海面処分場（廃棄物埋立護岸）とは

海面処分場では、海面の一部を廃棄物埋立護岸で囲い、その内側で浚渫土砂や建設発生土、一般廃棄物、産業廃棄物の埋立処分を行う。

埋立により造成された土地は港湾機能、都市機能のための用地などに利用する。



東京港

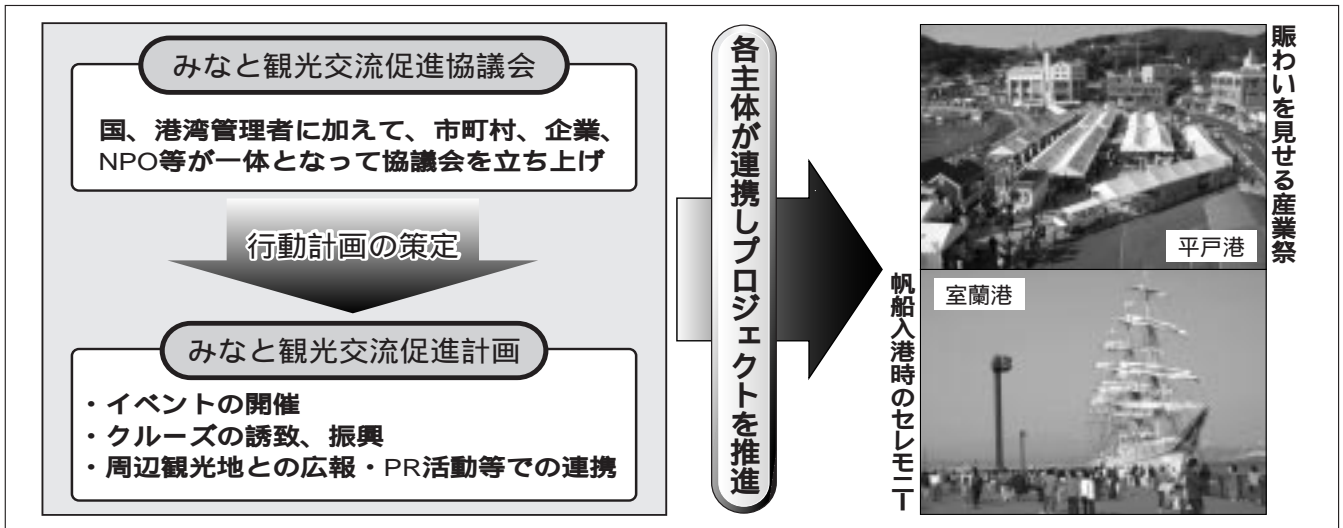
循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～（17ページ参照）

5 地域の再生『暮らし』

地域の振興を担う「みなと」づくり

イ) みなと観光交流促進プロジェクトの推進

「みなとの観光交流」、「海からのアクセス」、「都市と観光地の施策との連携」の観点から、地域と一体となってソフト及び旅客船ターミナル等のハードの整備を重点的、一体的に実施する「みなと観光交流促進プロジェクト」を各地域において展開する。（長崎港、石垣港等）



【みなと観光交流促進プロジェクトの展開イメージ】

ロ) 地域の活動を支える海上交通機能の向上とユニバーサルデザイン化の推進

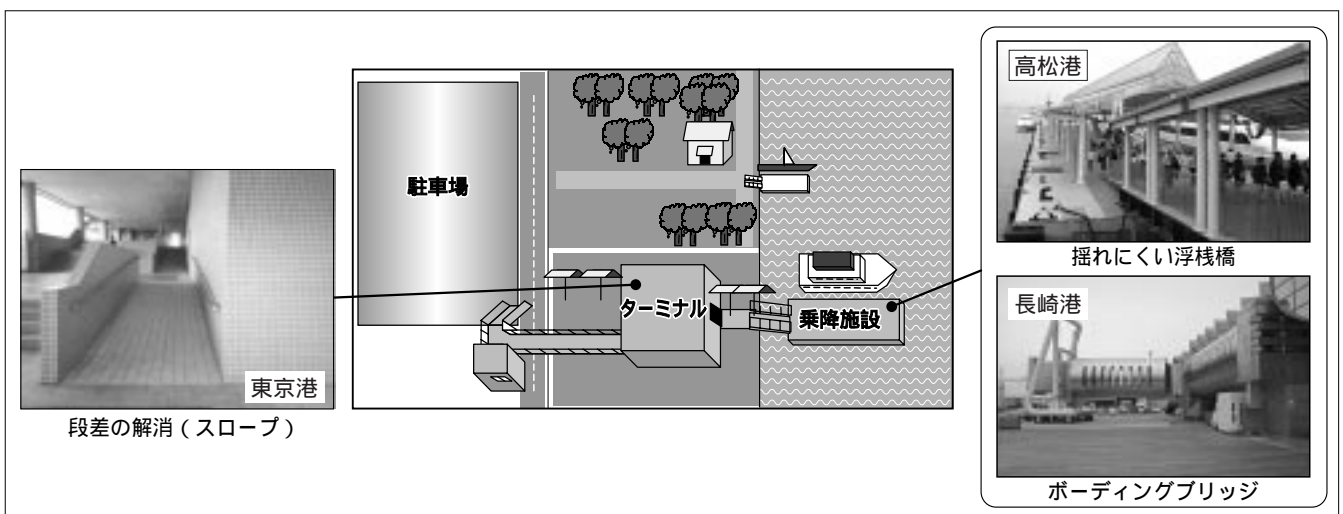
離島住民の交通と生活に不可欠な交通基盤である港湾について、防波堤・航路等の整備により、輸送の安定性確保に努めるとともに、みなとを訪れた人々が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用可能とするよう、旅客船ターミナル、係留施設等のユニバーサルデザイン化を推進する。（石垣港等）

- ・揺れにくい浮桟橋、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

指標：一日当たり平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路等のバリアフリー化の割合

【旅客施設の段差解消：39%(H14) 44%(H15) 7割強(H19)】

【視覚障害者誘導用ブロック：72%(H14) 74%(H15) 8割強(H19)】



【みなとのユニバーサルデザイン化イメージ】