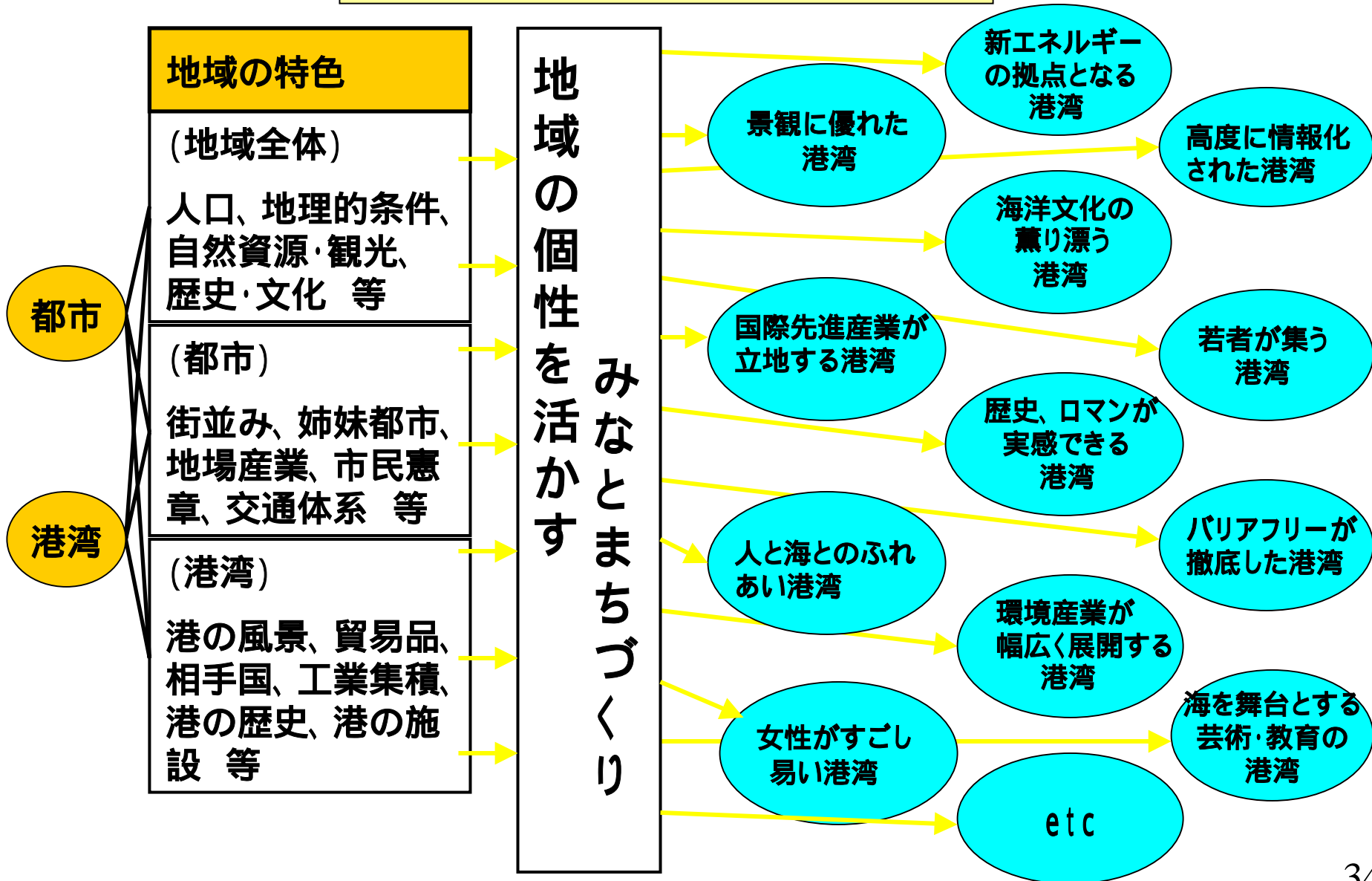
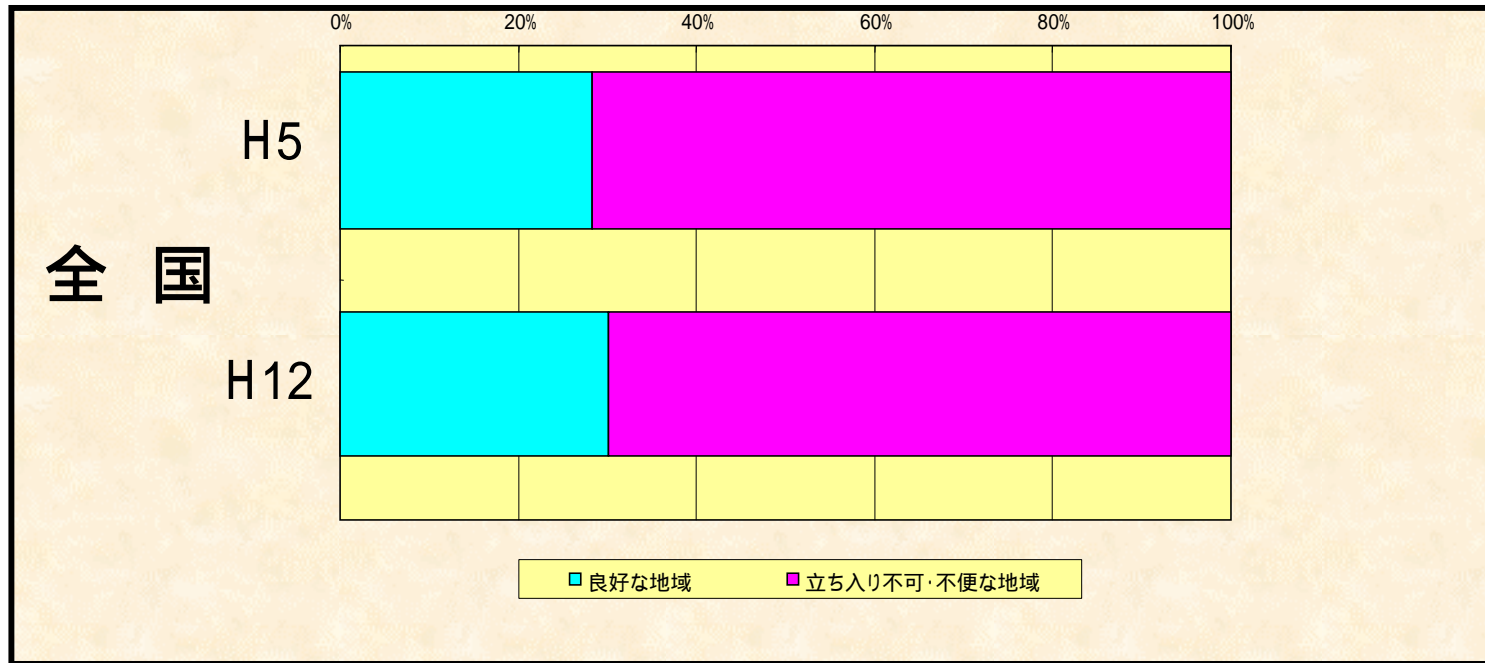


# 參考資料

# 地域の個性的な発展を支える みなとまちづくりの推進

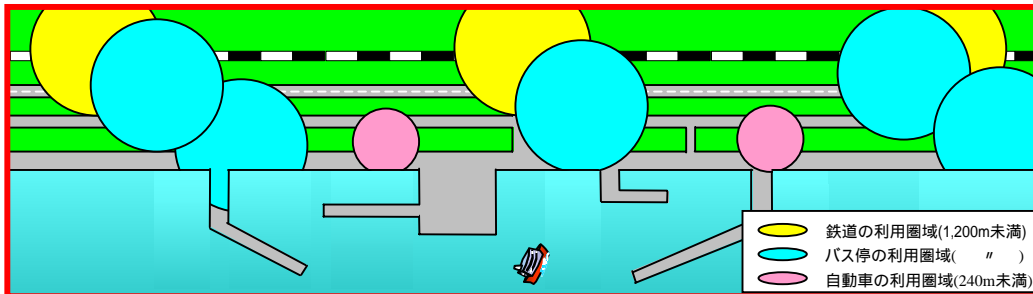


# 港湾地域へのアクセス状況



注1)「港湾地域」とは、港湾計画において土地利用計画を定めている範囲である。  
 注2)アクセス状況については、港湾地域に敷設されている交通網の各基点(鉄道駅、バス停、駐車場等)からの利用圏域(基点を中心とし、交通手段別の誘致距離を半径とする円)を描き、それに基づいてアクセスのしやすさの程度を、「良好な地域」、「不便な地域」の2つに区分して、それぞれの地域の面積が全体地域の面積に対してどの程度の割合を占めているかによって算出した。

| 交通手段 | 良好な地域         | 不便な地域 |
|------|---------------|-------|
| 鉄道   | 駅より1,200m未満   | 左以外   |
| バス   | バス停より1,200m未満 | 左以外   |
| 自動車  | 駐車場より240m未満   | 左以外   |



$$\text{アクセス状況} = \frac{\text{鉄道} + \text{バス} + \text{車} - \text{重複部分}}{\text{港湾地域(内の陸域)}}$$

# 国際港湾の被害がもたらした全国及び国際経済への影響

【阪神・淡路大震災による神戸港への被害】

(平成7年1月)

【神戸港の被害による企業活動への主な影響】

## 被害状況



被害額(推定)

1兆6,000億円

物流コスト

約2,400億円

港湾関連依存産業

約3,600億円

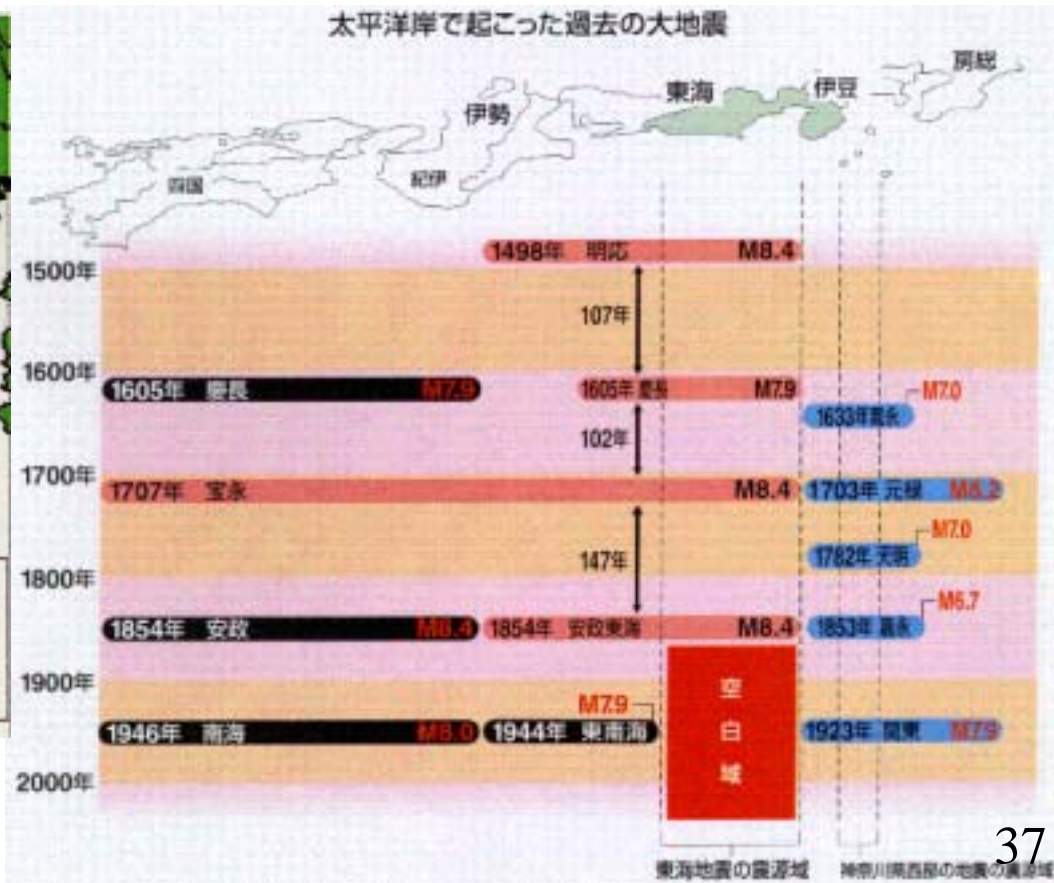
港湾施設の被害

約1兆円

| 国名    | 業種       | 影響  |
|-------|----------|---|
| 日本    | 自動車メーカー  | ・アジア向け完成車の輸出を、神戸港から大阪港、名古屋港へ切り替え                              |
| タイ    | 冷蔵庫メーカー  | ・小物部品の空輸への切り替え<br>・周辺各国からの基幹部品の調達<br>・一部基幹部品の調達を大阪港、名古屋港へ切り替え |
| マレーシア | エアコンメーカー | ・神戸港を利用できないため、迂回路により、輸送期間が長期化。<br>・神戸港から部品を送れずコンテナヤードに滞留      |
|       | テレビメーカー  | ・新製品用金型が神戸港で滞留、生産開始時期が延期                                      |

# 東海地震等の大規模災害の切迫性

- ・東海地震は過去、100年～150年の周期で繰り返し発生
- ・最後の地震が1854年に起きてから既に148年経過していつ東海地震が起きてもおかしくない状況



## 災害時に港湾が果たすべき機能

| 災害時に港湾が果たすべき機能    | 代表的施設                            |
|-------------------|----------------------------------|
| 緊急物資、避難民等の輸送機能    | 緊急物資用の耐震強化岸壁、背後の臨港交通施設等          |
| 臨海部における防災拠点としての機能 | 上記に加え、多目的に利用可能なオープンスペースとしての広場・緑地 |
| 一定の幹線貨物輸送機能の確保    | コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁、背後の臨港交通施設等   |
| 背後地域の安全性を確保       | 防波堤、防潮堤等                         |

# コンテナ埠頭の安全管理事例 (横浜港南本牧埠頭)



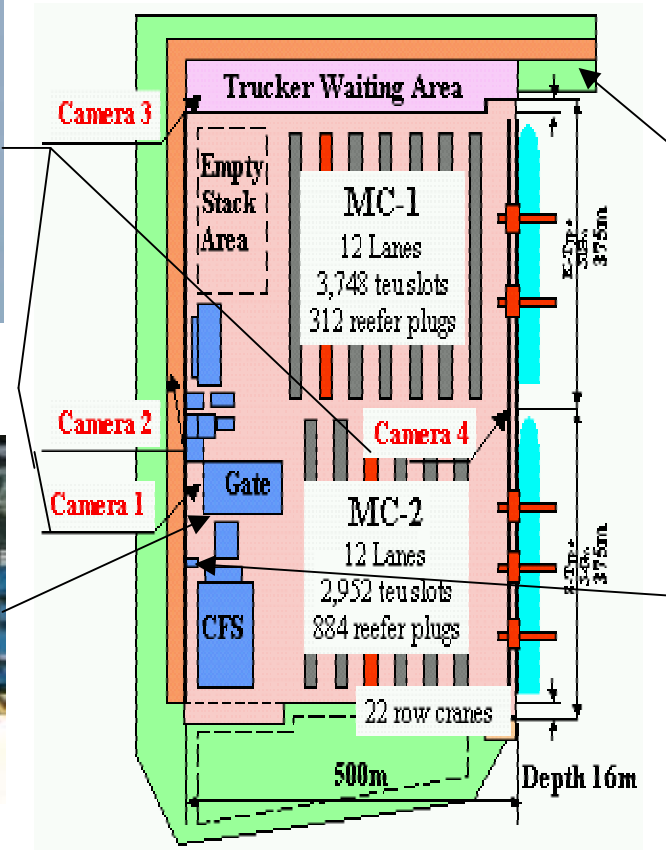
埠頭全体



埠頭監視カメラ



作業ヤード内ゲート



埠頭フェンス

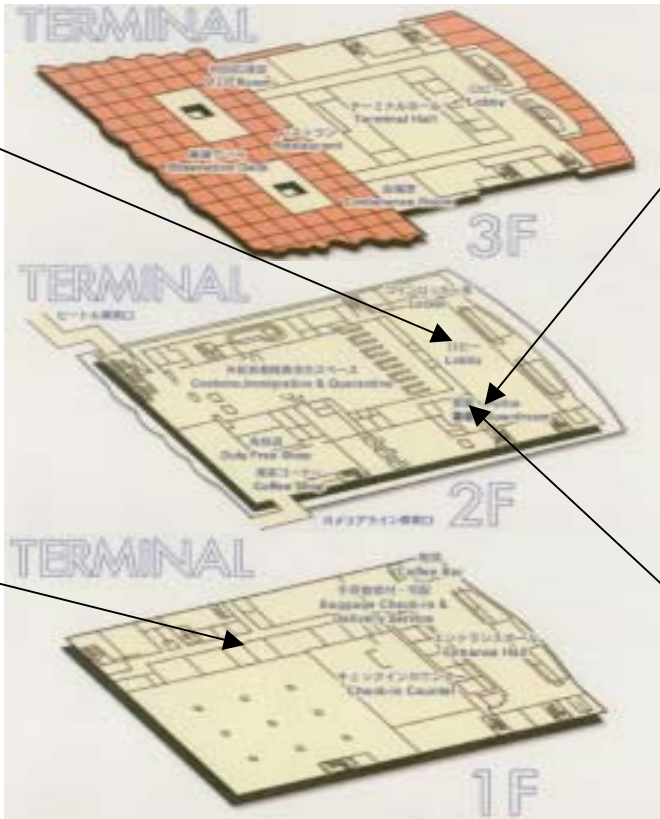


埠頭出入口

# 国際旅客ターミナルの安全管理事例 (博多港)



ターミナルビル全体



ゲート式金属探知機



監視室監視モニター

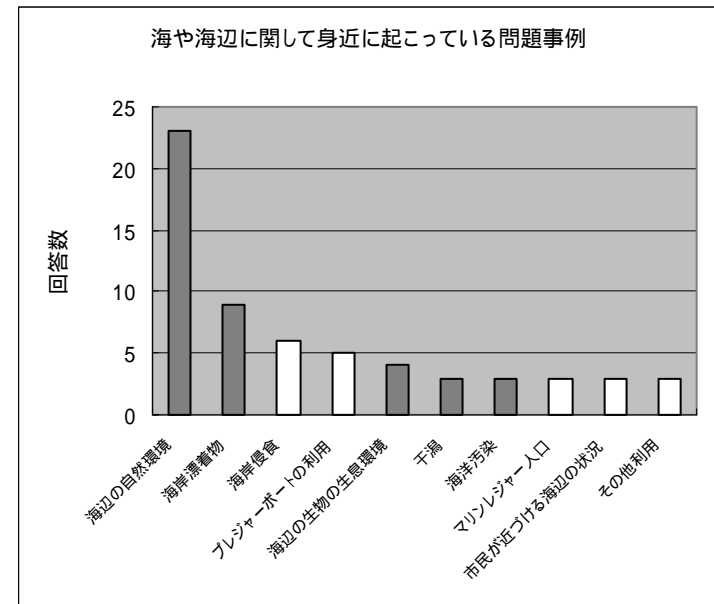
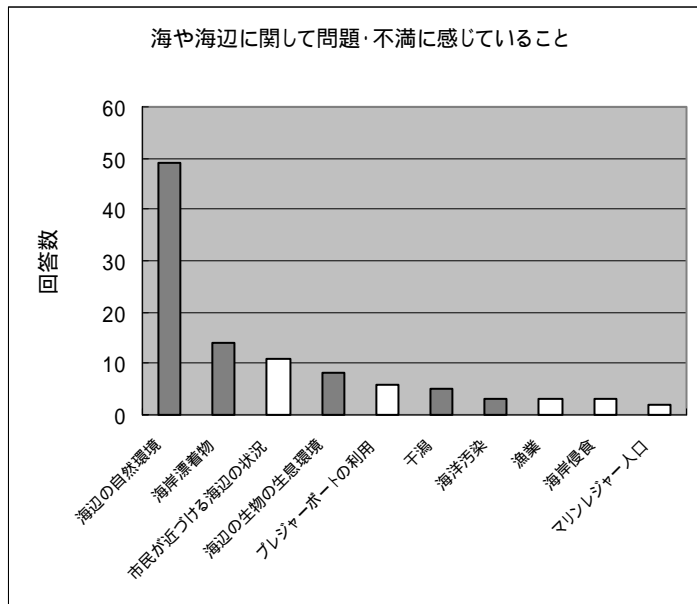


X線手荷物検査装置



## 沿岸域に関する国民のニーズ調査結果 (平成14年1～2月国土交通省実施)

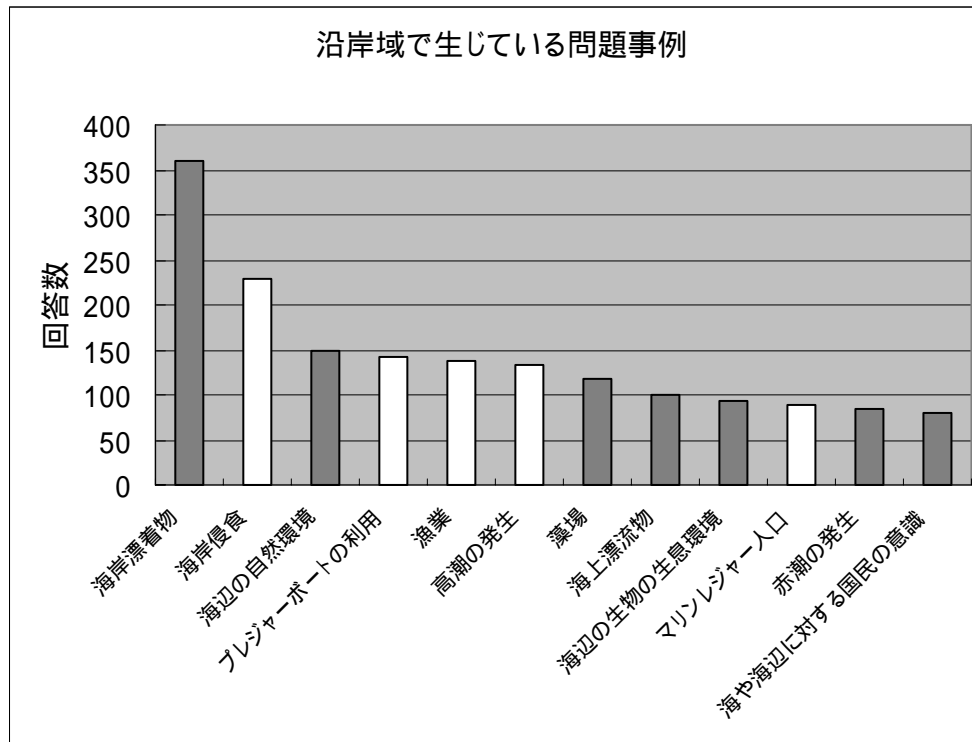
- 一般国民を対象にしたアンケート調査によると、海や海辺に関して問題と感じている、あるいは身近に起こっている事例の上位を環境分野の問題が占めた。



注) 沿岸域総合管理研究会(事務局:港湾局、河川局、国土計画局)がホームページ上で実施(回答数121件)

## 沿岸域に関する地方公共団体アンケート結果 (平成14年2月国土交通省実施)

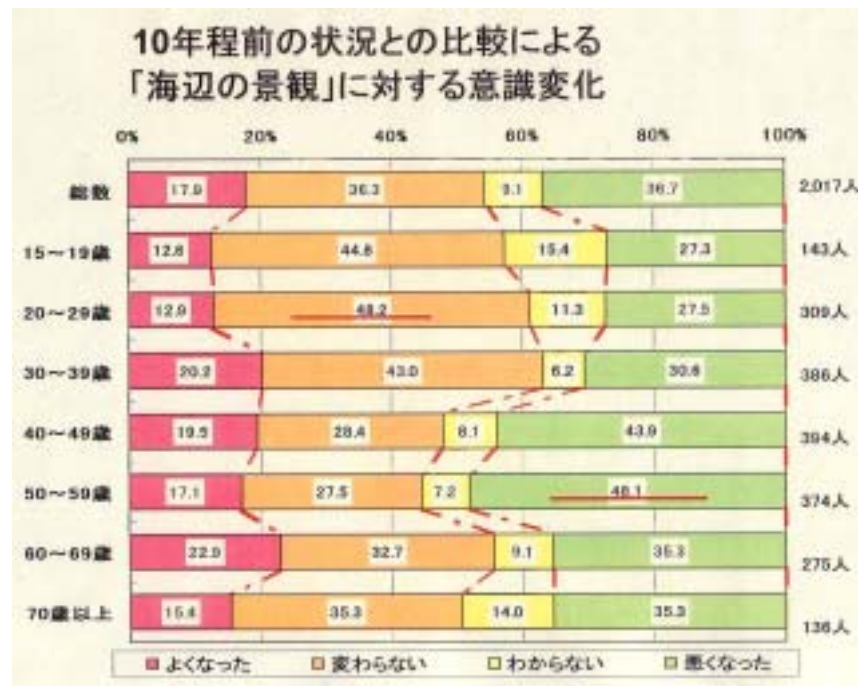
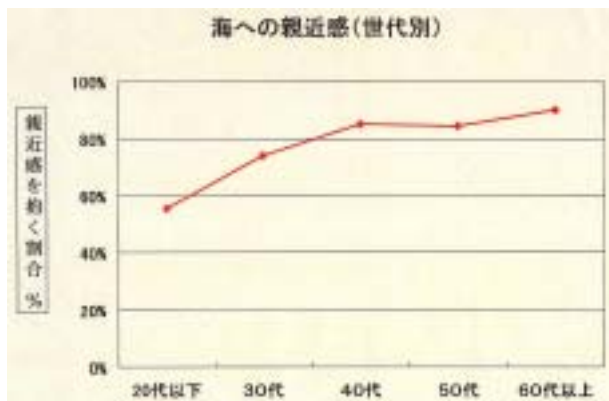
- 地方公共団体を対象にしたアンケート調査によると、沿岸域で生じている問題事例の多くが環境分野の問題であった。



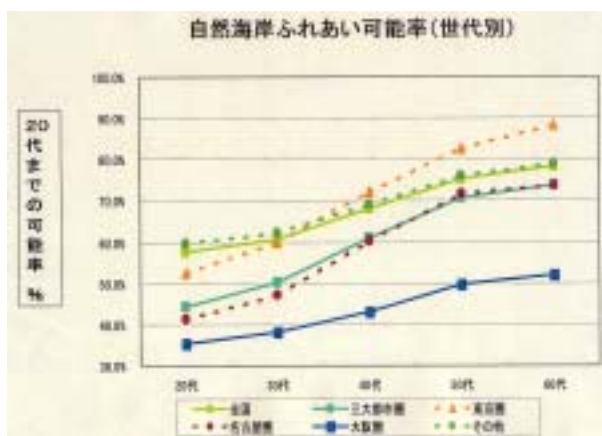
注) 沿岸域総合管理研究会が沿岸域の地方公共団体を対象に実施(回答数2402件)

# 海への認識の世代間ギャップ

- 若い世代ほど海への親近感が薄れている。自然海岸ふれあい可能率の低さとの相関がうかがわれる。
- 世論調査において「海辺へ行った」とする者(2,017人)に、10年程前の状況との比較で「海辺の景観」に対する意識を聞くと、若者については「変わらない」とする割合が高いものの、年齢層が上がるにしたがい、「悪くなった」とする割合が高まっている。



市民意識アンケート調査(2000年7月)をもとに港湾局作成



「海辺ニ - ズに関する世論調査」2000年8月、総理府をもとに港湾局作成

河川局編「海岸統計」(各年度版)、敷田麻美・小荒井衛「1960年以降の日本の自然海岸の改変の統計学的分析」(「日本沿岸域学会論文集」、1997年3月)をもとに港湾局作成

# 建設コストの縮減

## 次世代対応の技術基準導入

仕様規定型から **性能規定型**へ

### 国際標準化

- ・ISOによる設計手法標準化
- ・信頼性設計法の導入

### 環境・安全への配慮

- ・リサイクル
- ・ライフサイクルアセスメント

## 性能規定型設計手法に対応した評価体制の検討

ライフサイクルコスト評価に基づく施設整備、  
維持・補修の実践

# 我が国の港湾の技術基準の 開発途上国への普及と国際標準化

- 港湾の技術基準の開発途上国への普及
  - ODA委託調査費等の活用による開発途上国における技術基準策定の支援  
(インドネシア等)
  - NGOによる港湾の技術基準の現地語への翻訳  
(ベトナム等)
- 技術基準の国際標準化 (ISO化)
  - PIANC等を通じた技術基準の国際標準化への取り組みを支援
  - アジア域に固有な港湾の技術基準のあり方に関する意見交換と世界に向けた情報発信  
(APEC, 北東アジア港湾局長会議等)

