

平成18年度

港湾局関係予算決定概要

平成17年12月24日
国土交通省港湾局

問い合わせ先：国土交通省港湾局 電話 03-5253-8111（代表）

項目	担当者	内線
港湾整備事業	計画課：稲田、尾崎	46-322, 46-323
（入港-中枢港湾関係）	港湾経済課：安部	46-814
（環境関係）	環境整備計画室：加藤	46-663
民活事業	民間活力推進室：小林、今井	46-465, 46-464
海岸事業	海岸・防災課：西村	46-714
災害復旧事業等	災害対策室：小林	46-752
行政経費	総務課：雅楽川（うたがわ）	46-142
その他施設費	計画課：森	46-327

1. 港湾局関係予算総括表

(単位:百万円)

事業項目	前年度予算額 (A)	概算決定額 (B)	対前年度比 (B/A)	備考
港湾整備事業	258,128	242,084	0.94	この他、港湾局が補助金改革により交付金化した4,250百万円があり、地方再生基盤強化交付金(港整備交付金)として内閣府に一括計上。
中 枢 国 際 港 湾 (うち、スーパー中枢港湾プロジェクト)	66,659	69,247	1.04	
(うち、港湾における地震災害への対応力強化)	27,844	38,107	1.37	
	881	1,093	1.24	
国際幹線航路・その他重要港湾等 (うち、港湾における地震災害への対応力強化)	150,980	136,482	0.90	
地方港湾(避難港を除く)	9,932	11,663	1.17	
	40,488	36,354	0.90	
海岸事業	27,177	26,388	0.97	
緊急津波・高潮対策 (うち、津波・高潮危機管理対策緊急事業)	11,823	14,574	1.23	
	900	1,495	1.66	
海岸環境整備等	2,752	2,060	0.75	
その他海岸事業	12,602	9,754	0.77	
災害復旧事業等	1,875	1,252	0.67	
災害復旧事業	1,830	1,238	0.68	
災害関連事業	45	14	0.31	
合 計	287,180	269,724	0.94	

注1) 本表のほかに、施設整備費822百万円(うち、その他施設費813百万円)及び行政経費3,412百万円がある。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 新規制度等

事	項									
[港湾]										
1. スーパー中枢港湾プロジェクト等について										
(1) 港湾法第 55 条の規定に基づく、国から認定運営者への特定国際コンテナ埠頭を構成する国有港湾施設の貸付事業について、港湾整備特別会計における歳出「(目) 特定国際コンテナ埠頭等施設貸付事業費」を新規立目する。										
(2) 中枢・中核国際港湾における港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）を整備する民間事業者（第 3 セクター）に対する無利子資金の貸付制度を創設する。										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>指定特定重要港湾</th> <th>その他中枢・中核国際港湾</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国の貸付比率</td> <td>貸付対象事業費の 30%</td> <td>貸付対象事業費の 20%</td> </tr> <tr> <td>償還期限</td> <td>20 年間（3 年据置）</td> <td>20 年間（3 年据置）</td> </tr> </tbody> </table>		指定特定重要港湾	その他中枢・中核国際港湾	国の貸付比率	貸付対象事業費の 30%	貸付対象事業費の 20%	償還期限	20 年間（3 年据置）	20 年間（3 年据置）
	指定特定重要港湾	その他中枢・中核国際港湾								
国の貸付比率	貸付対象事業費の 30%	貸付対象事業費の 20%								
償還期限	20 年間（3 年据置）	20 年間（3 年据置）								
* 港湾管理者を経由して貸付けること。										
* 国が貸付けることができる額は、港湾管理者が当該民間事業者に貸付ける資金の 2 分の 1 を限度とする。										
2. 埠頭公社改革について										
(1) 外貿埠頭公社を承継した民営化会社に対しては、引き続き外貿埠頭公社と同様の無利子資金の貸付制度を措置する。										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>民営化会社</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国の貸付比率</td> <td>最大 30%</td> </tr> <tr> <td>償還期限</td> <td>20 年間（3 年据置）</td> </tr> </tbody> </table>		民営化会社	国の貸付比率	最大 30%	償還期限	20 年間（3 年据置）			
	民営化会社									
国の貸付比率	最大 30%									
償還期限	20 年間（3 年据置）									
* 港湾管理者を経由して貸付けること。										
* 国が貸付けることができる額は、港湾管理者が当該民間事業者に貸付ける資金の 2 分の 1 を限度とする。										
(2) 民営化会社が承継する外貿埠頭公社に貸付けた無利子資金の未償還額について、償還期限内で毎年度の返済額を平準化できるよう措置する。										
3. その他の制度改正等について										
(1) GPS 波浪計及び港湾情報ネットワークを、港湾工事の一環として直轄事業により設置・管理する。										
(2) 民間都市開発推進機構による特定民間都市開発事業に係る特例措置の期限延長を行う。										
① 三大都市の一定地域を事業対象とする地域要件に係る特例措置を期限の 3 年間延長する。 （地域要件：港湾区域及び臨港地区） （現行）平成 18 年 3 月 31 日まで ⇒ （改訂）平成 21 年 3 月 31 日まで										
② 参加・融通業務の貸付等限度額の算定に係る特例措置（建築利便施設の整備費の全額算入）を期限の 3 年間延長する。 （現行）平成 18 年 3 月 31 日まで ⇒ （改訂）平成 21 年 3 月 31 日まで										

(3) 国直轄による港湾環境整備事業（建設及び改良）の実施に際し、負担区域内の事業者から当該事業に係る負担の一部を環境整備負担金として徴収することができる制度を創設する。

(4) 港湾施設改良費統合補助の補助対象に、津波対策支援事業（浸水区域の検証、耐波性検討、避難ルートの検証等）を追加する。

(5) 港整備交付金を拡充する。

- ① 離島において実施される事業に対する離島振興法と同等の交付率嵩上げを措置する。
- ② 都道府県が港湾管理者である地方港湾の所在市町村が事業を実施できるよう措置する。
- ③ 離島の地方港湾における交通機能（駐車場）用地の整備を交付対象化する。

4. その他

平成 18 年度から平成 22 年度の 5 年間を対象期間とする「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定する。

事	項
<p>[海岸]</p> <p>津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設</p> <p>平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」を高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」として、新たに統合補助事業を創設する。</p>	

事	項
<p>[港湾（施設整備費（その他施設費））]</p> <p>港湾機能高度化施設整備費補助事業の拡充</p> <p>（内容）</p> <p>港湾機能高度化施設整備費補助について、補助対象施設を拡大する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積替えに資する鉄道積替施設 ・ 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 ・ 内航旅客（フェリー）ターミナルにおいてテロ等の発生を予防し、利用者の安全を確保するための港湾保安・安全向上施設 	

事	項
<p>[港湾（地方債）]</p> <p>港湾関係起債事業における資本費平準化債の創設</p> <p>埠頭用地等の整備に充当した地方債の償還にかかる元金償還期間と減価償却期間との差により構造的に生じる資金不足を補うため、所要の地方債措置が講じられることとなった。</p>	

【港湾関係事業】

1. 港湾整備事業

(1) 国費

(単位：百万円)

所管区分	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	対前年度比
国土交通省	231,216	216,381	0.936
港湾局	175,229	164,935	0.941
北海道局	30,196	27,982	0.927
都市・地域整備局	25,791	23,464	0.910
(離島)	(18,439)	(17,168)	0.931
(奄美)	(7,352)	(6,296)	0.856
内閣府	26,912	25,703	0.955
沖縄振興局	26,912	25,703	0.955
計	258,128	242,084	0.938

(2) 重点事項(国費ベース)

(単位：百万円)

重点事項	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	
			対前年度比
1 物流改革の推進『活力』 ① 国際海上コンテナ輸送等の効率化 ② 港湾サービスの高度化・活性化 ③ 港湾ロジスティクス・ハブの形成	182,429 70.7%	176,235 72.8%	0.97
2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』 ① 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 ② 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 ③ 循環型社会の形成			
3 港湾の災害対応力強化と安全・安心の確保 『安全』 ① 大規模地震・津波等への対応力強化 ② 港湾・海域における保安対策の強化	9,032 3.5%	9,099 3.8%	1.01
4 港湾のグリーン化『環境』 ① 良好な環境の積極的な保全・再生・創出 ② 港湾地域における排出ガス対策の推進 ③ 放置艇対策の推進 ④ 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保	17,676 6.8%	14,185 5.9%	0.80
5 地域の再生『暮らし』 ① 地域の振興を担う「みなと」づくり	48,991 19.0%	42,565 17.6%	0.87
合 計	258,128	242,084	0.94

注1) 数値の上段は国費、下段はシェアを表す。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(3) 新規着工施設

事業名 [事業主体]	総事業費 (億円)	事業期間	便益の主な根拠	B/C
神戸港(PI(第2期)地区) 国際海上コンテナミナル整備事業 (岸壁-16m等) [近畿地方整備局]	306 (306)	H18~H23	輸送コスト削減 (H21 予測取扱貨物量: 26万 TEU)	3.8
博多港(IC地区) 国際海上コンテナミナル整備事業 (岸壁-15m等) [九州地方整備局]	339 (220)	H18~H22	輸送コスト削減 (H25 予測取扱貨物量: 23万 TEU)	3.3
金沢港(大野地区) 多目的国際ターミナル整備事業 (岸壁-13m等) [北陸地方整備局]	167 (161)	H18~H27	輸送コスト削減 (H21 予測取扱貨物量: 50万ト)	3.8
鹿島港(外港地区) 航路(-22m)整備事業 [関東地方整備局]	34 (34)	H18~H20	輸送コスト削減 (H21 予測大型船航行隻数: 約34隻)	4.5
関門航路/北九州港(戸畑地区) 航路(-17m)整備事業 [九州地方整備局]	7.6 (7.6)	H18	輸送コスト削減 (H19 予測大型船航行隻数: 約35隻)	4.9

※ 〈 〉 内は内数で港湾整備事業費

(4) 国庫債務負担行為

限度額 88,454 百万円

2. 港湾関係民活事業

国費

(単位: 百万円)

区 分	平成 17 年度 予算(当初)	平成 18 年度 予算(案)	対前年度比	備 考
港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業費補助	230	92	0.400	民活法特定施設に対するインセンティブ補助金
埠頭整備資金貸付金	2,000	2,931	1.465	外貿埠頭公社、PFI事業者等への無利子貸付金
港湾開発資金貸付金	826	500	0.605	民間都市開発推進機構に対する無利子貸付金

注) 港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業費補助、埠頭整備資金貸付金及び港湾開発資金貸付金は、港湾整備事業の内数である。

【海岸事業等】

1. 海岸事業

(1) 国費

(単位：百万円)

所管区分	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	対前年度比
国土交通省	26,230	25,583	0.975
港湾局	24,633	24,059	0.977
北海道局	327	274	0.838
都市・地域整備局	1,270	1,250	0.984
(離島)	1,154	1,080	0.936
(奄美)	116	170	1.466
内閣府	947	805	0.850
沖縄振興局	947	805	0.850
計	27,177	26,388	0.971

(2) 重点事項(国費ベース)

(単位：百万円)

重点事項	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	
			対前年度比
1 防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化『安全』 ①地震防災対策推進地域等における津波・高潮重点対策 ②津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化 ③災害弱者対策の推進	21,838 80.4%	21,744 82.4%	1.00
2 生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現『暮らし』 ①ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現 ②地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	2,858 10.5%	2,559 9.7%	0.90
3 地球環境から身近な生活環境までの保全・創造『環境』 ①海辺の環境の保全・創造	549 2.0%	465 1.8%	0.85
4 国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた魅力と活力にあふれる経済社会の形成『活力』 ①観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造	1,932 7.1%	1,621 6.1%	0.84
合 計	27,177	26,388	0.97

注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(3) 新規着工施設

《直轄海岸》 むや撫養港海岸

《補助海岸》 3海岸（高潮対策）

(4) 国庫債務負担行為

限度額1,208百万円

2. 災害復旧事業等

国費

(単位：百万円)

区 分	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	対前年度比
災害復旧事業等	1,875	1,252	0.668

【行政経費関係】

国費

(単位：百万円)

区 分	平成17年度 予算(当初)	平成18年度 予算(案)	対前年度比
施設整備費	510	822	1.612
港湾機能高度化施設整備費補助事業	500	553	
(1) コンテナ物流円滑化共同利用施設	131	290	
(2) 24時間フルオープン支援施設	252	17	
(3) 循環資源取扱施設	117	66	
(4) 鉄道積替施設	—	77	新規
(5) 小口貨物積替円滑化支援施設	—	73	新規
(6) 港湾保安・安全向上施設	—	30	新規
国土交通本省施設費		260	
(1) 港湾広域防災拠点支援施設	—	260	
その他の経費（地方整備局）	10	10	
行政経費	1,051	3,412	3.246
港湾物流情報プラットフォーム実現に向けた共通ルールのモデル構築等	97	91	
ゲート効率化の実施に向けた検討調査	60	47	
港湾地域における排出ガス対策の推進	10	23	
効率的な内航フィードバックネットワークの構築のための社会実験	35	17	
人材育成等の港湾保安総合向上化事業	—	17	新規
改正SOLAS条約等を踏まえた港湾保安対策の実施	21	14	
沿岸域における適正な水域活用等促進	9	8	
地域の新たなニーズに対応した臨海部の再編促進	6	6	
OPRC-HNS議定書に関する調査	—	6	新規
港湾運送事業の規制緩和の影響調査及び安定化推進	6	5	
老朽化化学兵器処理経費	—	2,289	
その他の経費（港湾局）	24	25	
北陸地方整備局庁舎移転経費	89	29	
四国地方整備局庁舎移転経費	—	82	新規
九州地方整備局庁舎移転経費	—	90	新規
その他の経費（地方整備局）	686	659	
その他の経費（地方運輸局）	8	5	
非公共事業分合計	1,561	4,234	2.712

注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

参 考 資 料

- ◇ 主な新規制度等の概要（港湾）・・・・・・・・ 10
- ◇ 主な新規着工施設等の概要（港湾）・・・・ 17
- ◇ 港湾整備における投資の重点化・・・・・・ 22
- ◇ 主な新規制度の概要（海岸）・・・・・・・・ 25
- ◇ 主な新規着工施設等の概要（海岸）・・・・ 26
- ◇ 海岸事業における投資の重点化・・・・・・ 27
- ◇ 主な新規制度の概要（その他施設費）・・・・ 28
- ◇ 主要制度の概要（行政経費）・・・・・・・・ 31

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

【目標】 アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現

- ・港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約3割低減
- ・リードタイムは、現状3日程度をシンガポール並みの1日程度に短縮

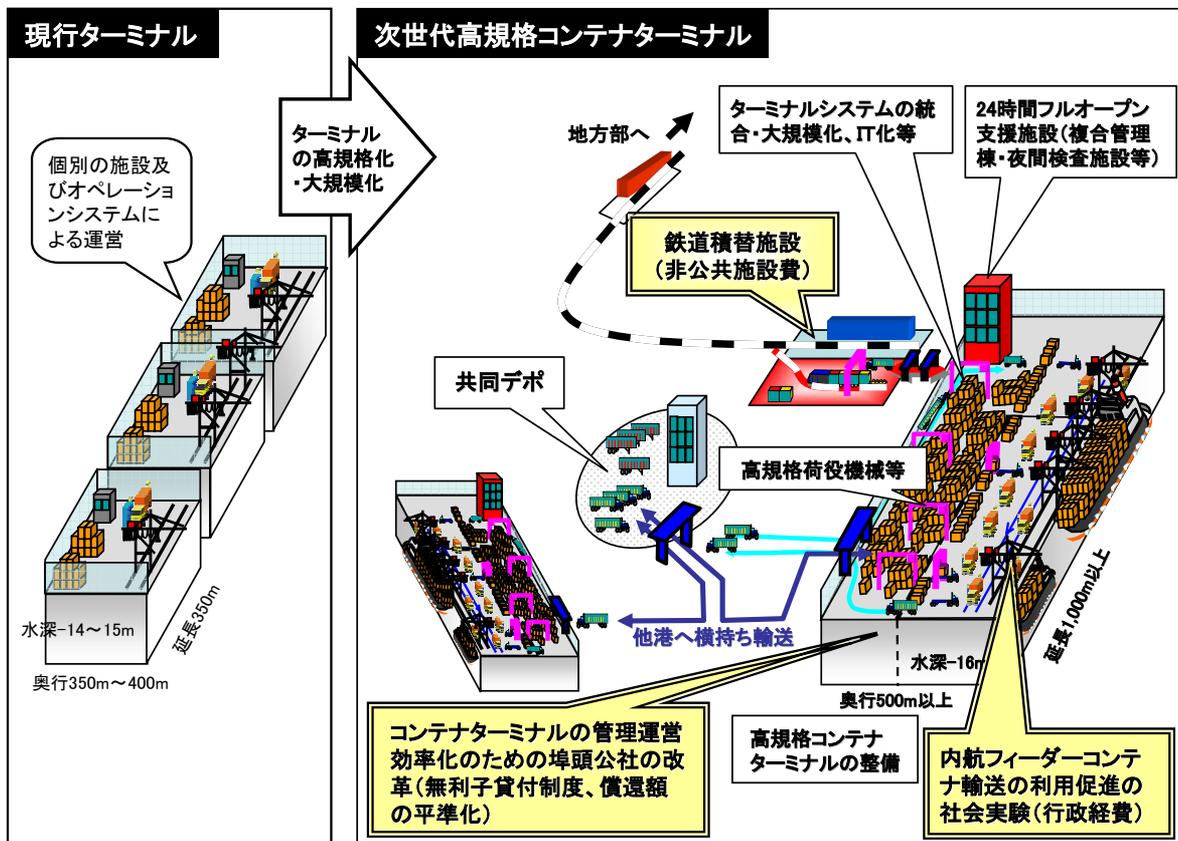
【概要】

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き続き推進する。

平成18年度は、以下の新規制度の創設等を行う。

- ・埠頭公社の民営化に伴う無利子貸付制度及び償還額の平準化[新設]
- ・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)[拡充]
- ・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[継続]

【次世代高規格コンテナターミナル形成支援事業】



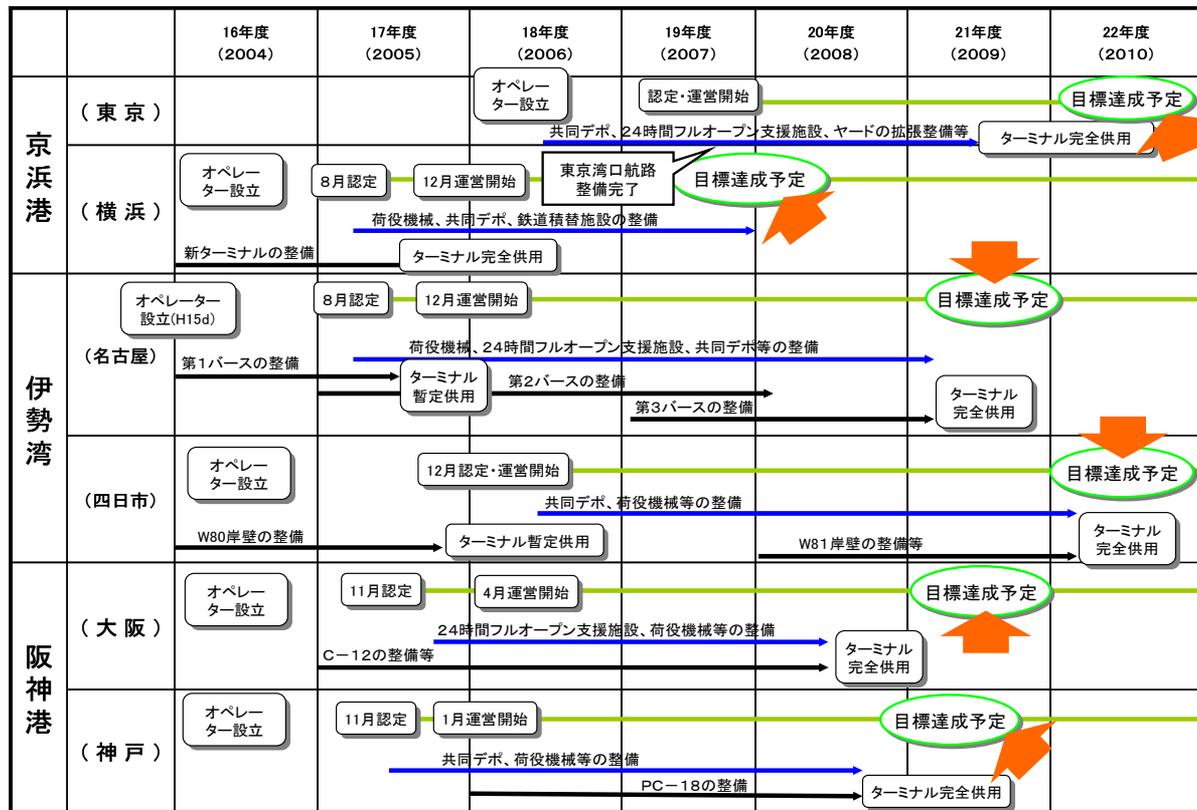
スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の早期達成

我が国の国際競争力の向上に直結するスーパー中枢港湾プロジェクトの3～5年での目標※達成を確実なものとするため、整備促進・運営効率化を図る。

※) 港湾コストを約3割低減、リードタイムを3～4日から1日程度まで短縮

- ✓ スーパー中枢港湾(東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港)及び東京湾口航路における平成18年度予算の事業規模は約**1,000億円**(港湾整備事業のおよそ**4分の1**を集中)
- ✓ そのうち、スーパー中枢港湾プロジェクトの目標達成に直接資する事業への投資は**対前年度比約1.4倍**へと大幅増
 - 平成17年度 278億円 ⇒ **平成18年度 381億円**(国費ベース)
- ✓ コンテナ船の大型化に的確に対応した水深16mターミナル(我が国最大)を、17年度の名古屋港、大阪港につづき、18年度は**神戸港において新規着工**
- ✓ **外貿埠頭公社の改革(民営化)**を18年度より本格的に開始し、ターミナル運営をさらに効率化

コスト・サービス水準について、**横浜港では19年度、名古屋港、大阪港、神戸港において21年度、東京港、四日市港では22年度の目標達成を目指す。**



港湾ロジスティクス・ハブ形成支援事業の創設

【概要】

経済のグローバル化に対応し、国際競争力強化及び環境負荷軽減を図るため、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル背後において、港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備を支援し、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する港湾ロジスティクス・ハブ（物流結節点）の形成を推進する。

・港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）を整備する第3セクターに対する無利子貸付制度の創設

貸付比率

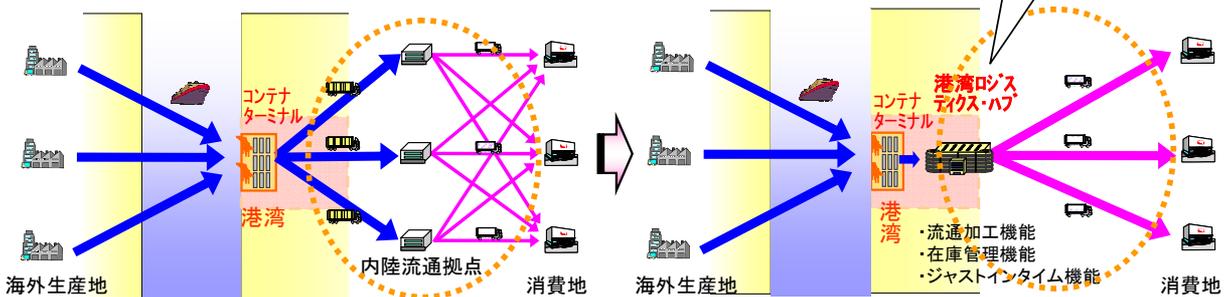
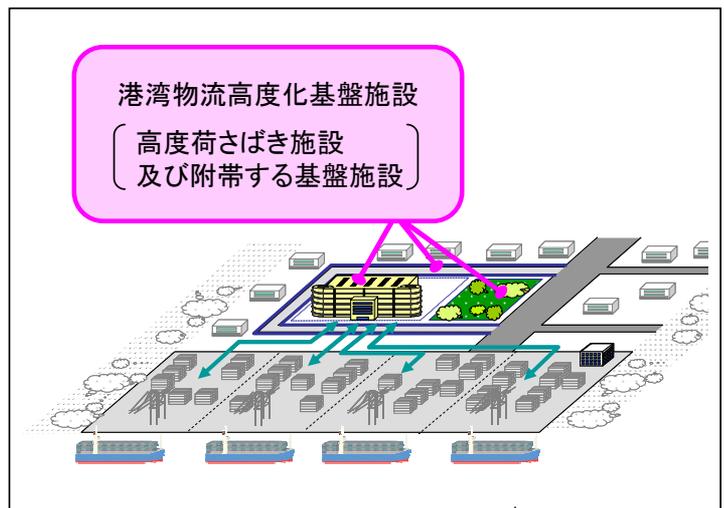
指定特定重要港湾 : 国 30%、港湾管理者 30%
 その他の中枢・中核国際港湾 : 国 20%、港湾管理者 20%

【効果】

- ・中間輸送の削減
- ・リードタイムの短縮
- ・輸送コストの削減



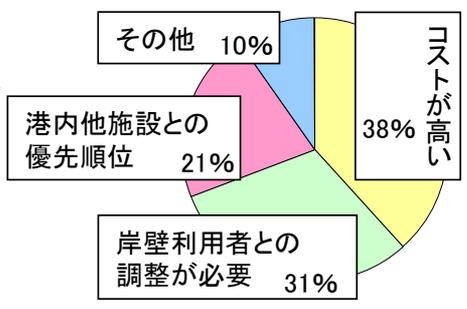
- ・国際競争力強化
- ・環境負荷の軽減



耐震強化岸壁の緊急整備 ～「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」の策定～

【現状】

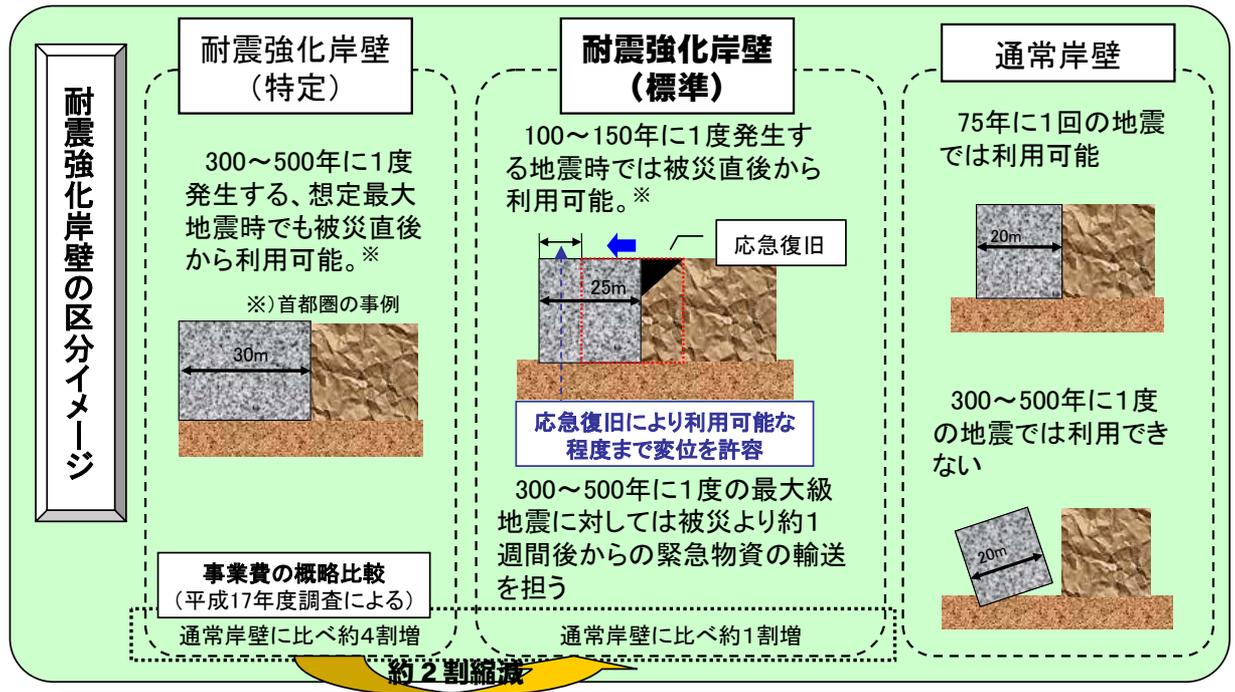
- 港湾局では、耐震強化岸壁の整備をはじめとする大規模地震対策を昭和50年代から推進してきた。しかしながら、大規模地震発生時に緊急物資の海上からの輸送を担う耐震強化岸壁の整備率は全国で54%程度(計画量 336バースに対し、整備済・整備中の岸壁が183バース)にとどまっている(平成17年4月末時点)。
- 低い整備率となっている要因として、通常岸壁と比較して耐震強化岸壁の整備が高コストである点があげられている。



耐震強化岸壁の整備に当たっての課題
(平成17年度財務省予算執行調査における港湾管理者アンケートより)

【新たな対応】

- 耐震強化岸壁を2種類に区分し適切に配置することで「早く」「安価に」、そして「耐震強化岸壁緊急整備プログラム(平成18～22年度)」に基づき、計画的・効率的に整備を促進する。



耐震強化岸壁緊急整備プログラム(平成18～22年度)

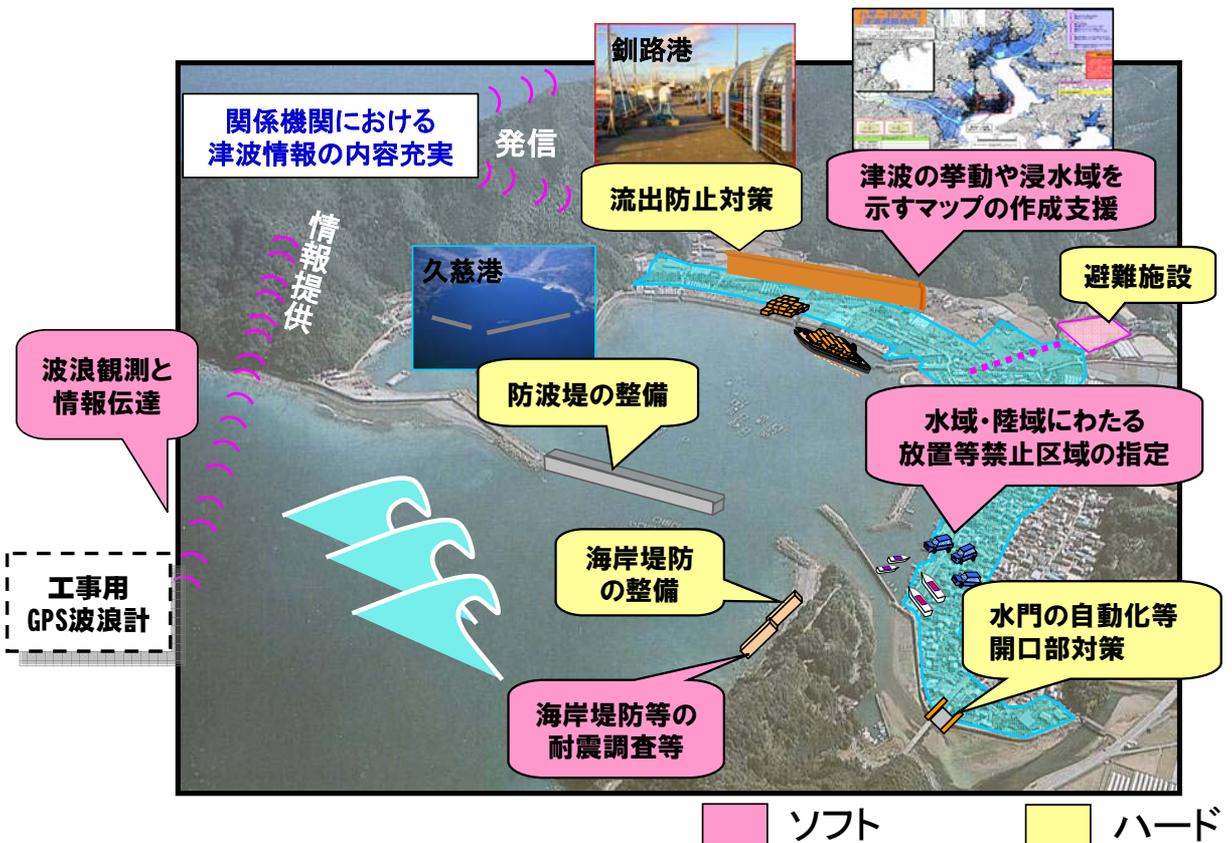
計画期間中に約50バースに新規着手(耐震強化岸壁(特定)、(標準)はほぼ半々)

- 全国の耐震強化岸壁整備率は**約70%へ向上**
- 臨海都道府県の**全て**で耐震強化岸壁を整備(整備中の岸壁を含む)
- 耐震強化岸壁が存在しない港湾を**30港解消**
- プログラム期間中に着手する耐震強化岸壁についてみると、必要バース全てを(特定)で整備する場合に比較して**概ね2割のコストを縮減**

総合的な津波対策の推進

【概要】 人口や産業が集積する港湾地区において、非常時の物流機能を確保し、背後地域の安全と安心を保持するために、津波対策を強力に推進

- 【内容】**
- ・津波被害軽減に資する防波堤の整備（久慈港他）
 - ・津波の挙動や浸水域を示すマップの作成支援
〔※港湾施設改良費統合補助の拡充：津波対策支援事業の追加〕
 - ・避難緑地（新宮港他）、避難路
 - ・流出防止対策（釧路港他）
 - ・水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定（港湾法改正を検討）
 - ・海岸堤防の整備
 - ・工事用GPS波浪計が捕捉した波浪情報の関係機関への伝達（三陸沖他）
 - ・水門の自動化、堤防護岸の破堤防止及びハザードマップ作成支援等
〔津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設〕



特定民間都市開発事業制度の拡充

【目的】

港湾再開発などに資する、民間事業者が行う民都法に基づく特定民間都市開発事業をより一層推進するため、採択要件の緩和等、事業制度を拡充する。

【概要】

- (1) 三大都市圏の一定地域(港湾区域及び臨港地区)を事業対象とする地域要件に係る特例措置の期限の3年間延長
(現行) 平成18年3月31日まで→(改訂)平成21年3月31日まで
- (2) 貸付等限度額の算定に係る特例措置(建築利便施設の整備費の全額算入)の期限の3年延長
(現行) 平成18年3月31日まで→(改訂)平成21年3月31日まで

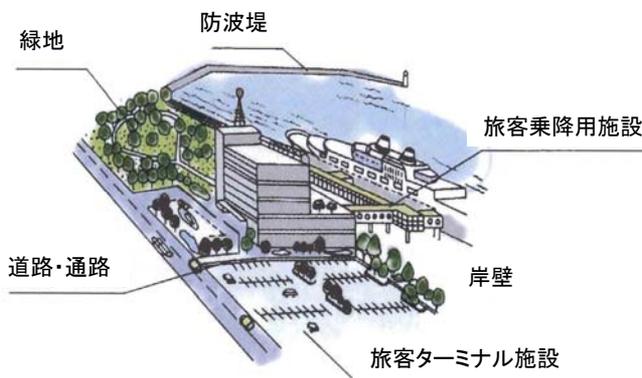
一 貸付限度額の算定範囲一

拡大前	拡大後
$\frac{\text{建築利便施設の整備費}}{2} + \text{都市利便施設の整備費} + \text{公共施設の整備費}$	$\text{建築利便施設の整備費} + \text{都市利便施設の整備費} + \text{公共施設の整備費}$

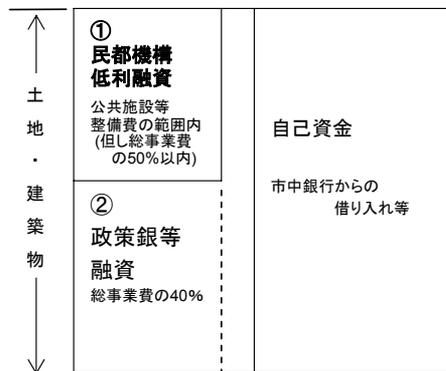
公共施設 : 道路、広場、緑地等公共施設としての公開性が確保されている施設
 都市利便施設 : 人工地盤、駐車場、旅客待合所等、周辺都市住居者等の利便に資する施設
 建築利便施設 : 給排水施設、消防・避難施設等、建築物の利用者の利便に資する施設

特定民間都市開発事業について

一 対象施設イメージ一



一 貸付制度概要一



← 公共施設 → ← その他施設 →

(注) ①②を併せて総事業費の70%まで借入可能

港整備交付金の制度拡充

【目的】

平成17年度に創設された港整備交付金について、地方公共団体の要望に応えた制度の拡充を行うことにより、地方公共団体からみて魅力があり、活用し易い制度にする。

【概要】

平成18年度より港整備交付金について下記の措置を講じる。

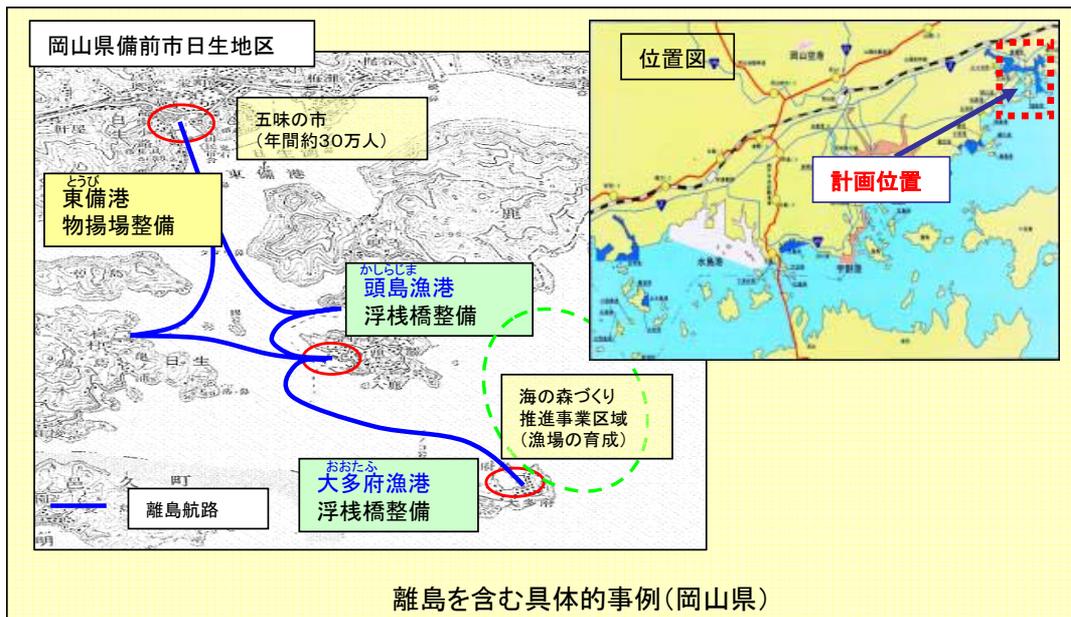
○ 離島において実施される事業に対する離島振興法と同等の交付率嵩上げ

(例) ・離島港湾における岸壁整備の交付率 10分の4 ⇒ 10分の6

・防波堤整備の交付率 10分の4 ⇒ 10分の8

○ 都道府県が港湾管理者である地方港湾の所在市町村による事業実施

○ 離島の地方港湾における交通機能(駐車場)用地の整備の交付対象化



離島を含む認定地域再生計画

計画名	作成主体
地場産業である漁業支援計画	岡山県
さぬき瀬戸内みなと交流計画	香川県、丸亀市、詫間町
“みなとまち八幡浜”再生計画	愛媛県、八幡浜市

神戸港 [PI (第2期)地区] 国際海上コンテナターミナル(-16m)(耐震)

1. 事業の概要

神戸港 ^{ポートアイランド} PI (第2期)地区において、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の入港が可能となるなど物流コストを削減するため、水深16mを有する国際海上コンテナターミナル(-16m)を新たに整備する。

2. 事業の必要性

本港は、大阪港とともに阪神港として、平成16年7月23日にスーパー中樞港湾として指定された。PI (第2期)地区において、ソフト支援施策の推進とともに、欧州航路等のコンテナ貨物量の増大や、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の大型化に対応するため、水深16mを有する国際海上コンテナターミナルを新たに整備する。

既に供用中のコンテナターミナル(PC-15~17)に、新規着手する新しいターミナルを加えた次世代高規格コンテナターミナルを港運5社が出資する神戸メガ・コンテナターミナル(KMCT)が一元的に運営し、スーパー中樞港湾の目標であるアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスレベルの実現を目指す。

3. 計画内容

- 整備内容 : 岸壁(-16m)400m、泊地(-16m)、航路(-16m)
- 予定整備期間 : 平成18年度 ~ 平成23年度
- 全体事業費 : 306億円 (港湾整備事業費 306億円 (うち国費 192億円))
- B / C : 3.8



博多港 [IC地区] 国際海上コンテナターミナル(-15m)(耐震)

1. 事業の概要

本港では、現コンテナターミナル(香椎PP地区及びIC地区)が、貨物の急増と輸送船の大型化が進むなかで利用限界に達しているため、IC地区に国際海上コンテナターミナル(-15m)を新たに整備する。

2. 事業の必要性

現コンテナターミナルは、船舶の大型化や貨物の増加による利用限界に達しているため、海外トランシップ貨物の増加や荷役効率の低下等により、多大な損失が発生している状況にある。

今後も地域産業の発展に伴う貨物の増加が見込まれ、ターミナルの負荷は一層高まっているため、IC地区に国際海上コンテナターミナル(-15m)を整備するものである。

本ターミナルが整備されることにより、港湾貨物流動の円滑化を通じ、物流コストの削減に資するとともに、九州地域の経済を支える中枢国際港湾として、我が国産業の国際競争力の確保に寄与する。

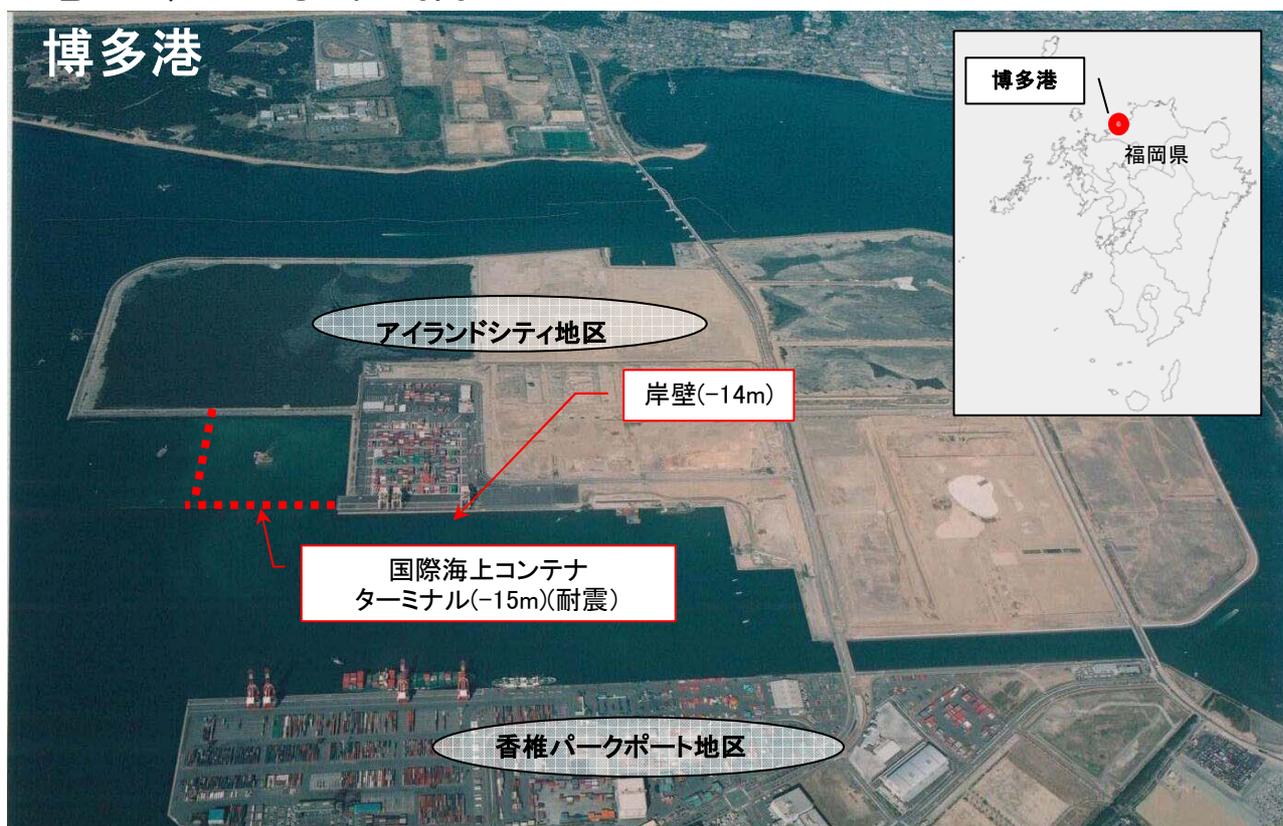
3. 計画内容

整備内容： 岸壁(-15m) 350m、泊地(-15m)、航路(-15m)、
用地造成一式、荷役機械一式

予定整備期間： 平成18年度 ～ 平成22年度

全体事業費： 339億円 (うち港湾整備事業費 220億円(うち国費 141億円))

B / C : 3.3



かなざわこう

おおのちく

金沢港 [大野地区] 多目的国際ターミナル整備事業

1. 事業の概要

金沢港大野地区において、建設機械や穀物等を取り扱う岸壁(-13m)の多目的国際ターミナルの整備を行う。

2. 事業の必要性

金沢港の背後圏には、建設機械、大型プレス機械等の産業機械メーカーが多数立地し、海外向けの機械等の生産を行っている。

現在の金沢港は、最大水深10mの岸壁しか無く大型船舶が入港できないため、大半を他港まで陸上輸送して輸出を行っており、地元企業は多大な陸上輸送コストを負担している。

このため、大型船舶の接岸に対応した多目的国際ターミナルの整備を行い、物流コストの削減を図ることにより、地域産業の国際競争力強化を支援するものである。

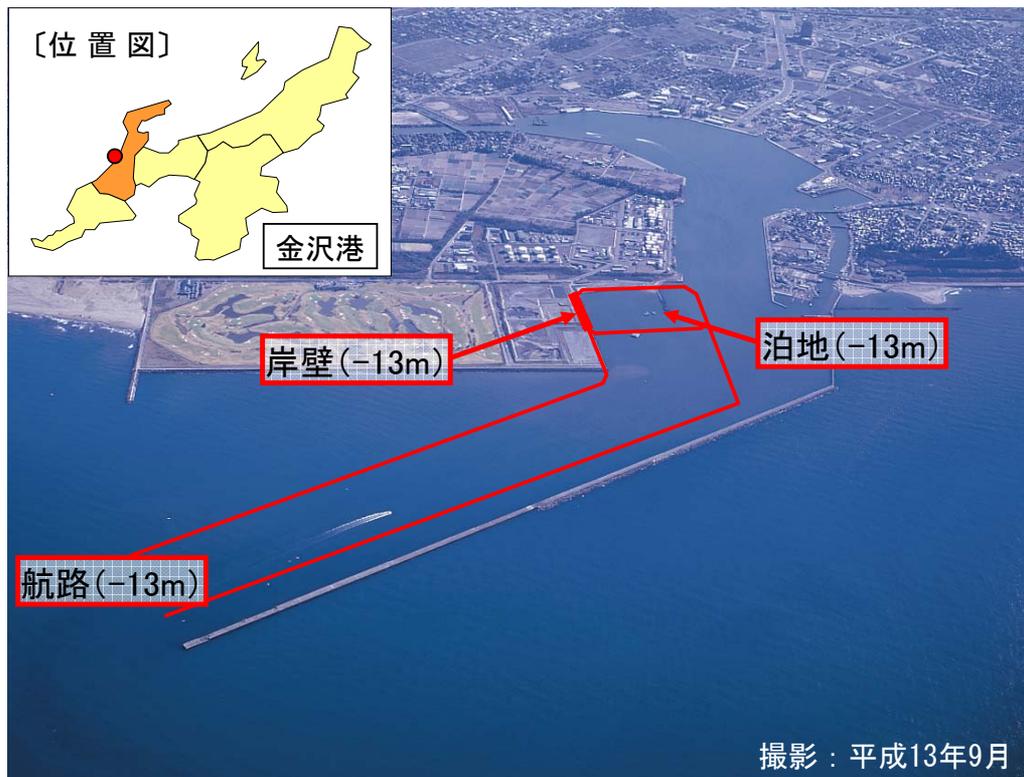
3. 計画内容

整備内容：岸壁(-13m)、航路(-13m)、泊地(-13m) 等

整備期間：平成18年度～平成27年度

総事業費：約167億円（うち港湾整備事業費 約161億円（うち国費 約94億円））

B/C : 3.8



かしまこう がいこうちく
鹿島港 [外港地区] 航路整備事業

1. 事業の概要

鹿島港外港地区において、航路の埋没が進行して大型船舶の航行に支障をきたしているため、エネルギー港湾制度により航路の浚渫を行う。

2. 事業の必要性

本航路は、エネルギー港湾制度により昭和44～53年度にかけて浚渫が行われ、水深22m及び24mの航路として整備された。

供用開始から26年が経過し、埋没が進行しているため、大型船舶が積載貨物量を減らして航行する喫水調整を余儀なくされており、非効率な輸送を強いられている。

このため、早期に航路の埋没を解消し、大型船舶の輸送効率を高め、物流コストの削減を図ることにより、背後圏の石油化学コンビナート等の産業競争力強化に資するものである。

3. 計画内容

整備内容：航路(-22m)

整備期間：平成18年度～平成20年度

総事業費：約34億円（受益者負担：約25億円）

〈港湾整備事業費 約34億円(うち国費 約5億円)〉

B/C : 4.5



かんもんこうろ きたきゅうしゅうこう とばたちく
 関門航路/北九州港 [戸畑地区] 航路整備事業

1. 事業の概要

関門航路及び戸畑航路において埋没が進行し、大型船舶の航行に支障をきたしているため、鉄鋼港湾制度により航路の浚渫を行う。

2. 事業の必要性

本航路は、鉄鋼港湾制度により昭和44～46年度にかけて浚渫が行われ、水深17mの航路として整備された。

供用開始から34年が経過し埋没が進展しているため、大型船舶が積載貨物量を減らして航行する喫水調整や潮待ちによる滞船を余儀なくされており、非効率な輸送を強いられている。

このため、早期に航路の埋没を解消し、所定の航路機能を回復することにより、大型船舶の輸送効率を高め、輸送コストの削減を図ることにより、背後圏の鉄鋼関連企業等の産業競争力強化に資するものである。

3. 計画内容

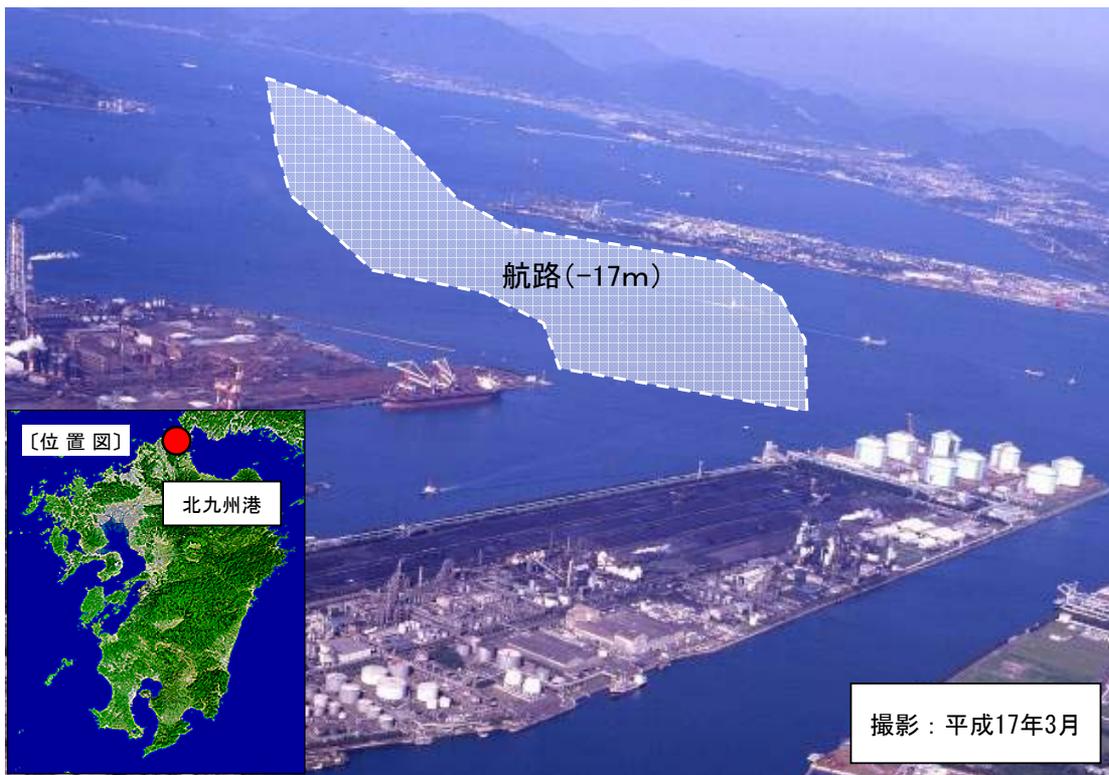
整備内容：航路(-17m)

整備期間：平成18年度

総事業費：約7.6億円（受益者負担：約5.1億円）

〈港湾整備事業費 約7.6億円(うち国費 約2.2億円)〉

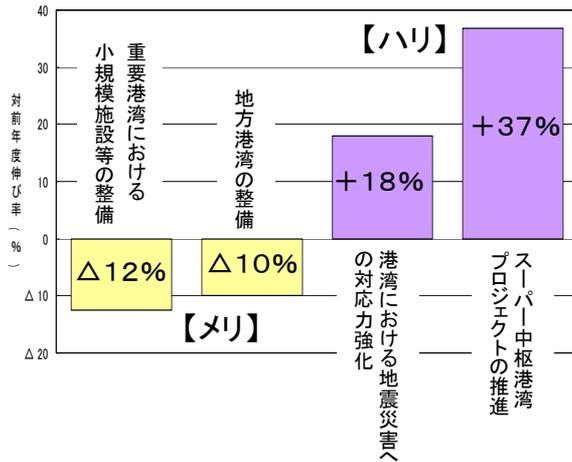
B/C : 4.9



港湾整備における投資の重点化

1. 18年度予算における投資のメリハリ

- ・国際の競争力の強化、安全・安心の確保という現下の政策課題に対し、港湾分野において対応すべき重点課題である「物流改革の推進」及び「災害対応力の強化」に予算配分を重点化
- ・重要港湾における小規模施設等や地方港湾の整備のための投資を抑制



ハリ	平成18年度 予算(案)	平成17年度 予算(当初)	増△減
スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	381億円	278億円	103億円
港湾における地震災害への対応力強化	128億円	108億円	19億円

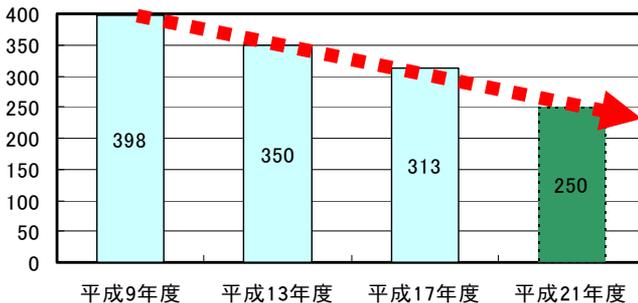
メリ	平成18年度 予算(案)	平成17年度 予算(当初)	増△減
地方港湾の整備	364億円	405億円	$\Delta 41$ 億円
重要港湾における小規模施設等の整備	214億円	245億円	$\Delta 30$ 億円

2. 重点化推進のための取組み

(1) 直轄事業の抜本の見直し

- ・直轄基準の見直し
⇒国内海上輸送網の形成の直轄施設整備を水深7.5m以深のものに限定
- ・実施箇所数の管理を徹底
⇒新規事業着工に際しては継続事業の終了を原則化等
- ・継続事業の抜本点検
⇒残事業についてプロジェクトの規模・範囲、設計見直し等の工夫、重点配分等により事業費縮減と完了時期前倒しを実現

効果



- ・直轄事業を向こう5年間で20%削減(17年度313箇所→21年度250箇所程度)
- ・事業の重点化により優先施策の効果を早期発現(事業期間を平均2割短縮)

直轄事業実施箇所数(重要港湾)の推移

(2) 事業実施港・箇所数の絞込み

地方港湾における事業を厳に抑制

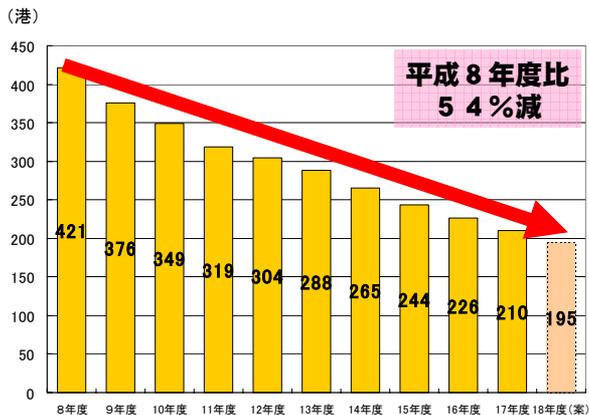
⇒事業実施港数【図1】

平成18年度 195港(予定): 対前年度比▲15港、平成8年度比▲54%

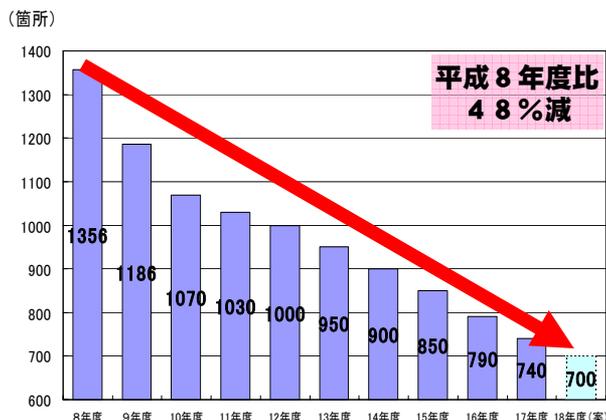
重要港湾の小規模施設等の新設は厳に抑制

⇒事業実施箇所数【図2】

平成18年度 700箇所(予定): 対前年度比▲40箇所、平成8年度比▲48%



【図1】地方港湾における事業実施港数



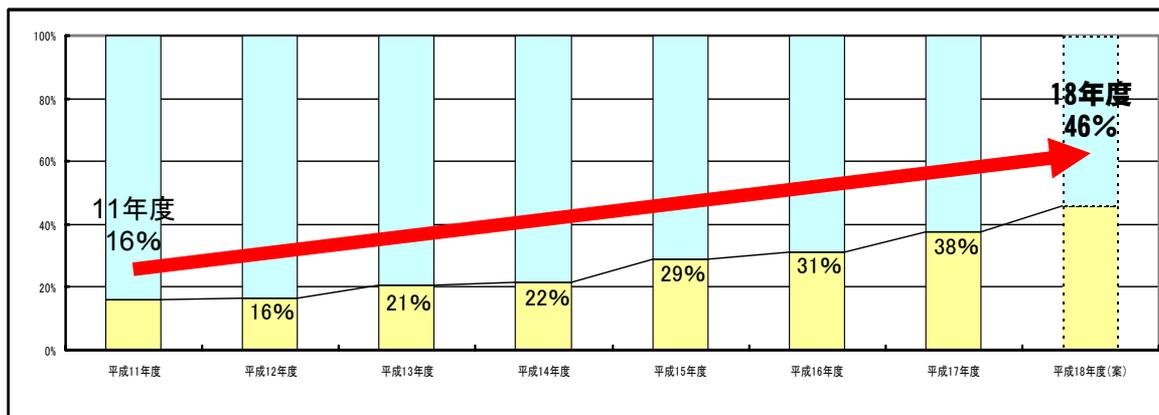
【図2】重要港湾における事業実施箇所数

(3) 既存ストックを有効活用

・新規施設の「建設」のみならず、既存ストックを「改良」することによって、その質を減ることなく有効に活用していく。

⇒係留施設の建設工事に占める改良工事のシェアは、この7年間でほぼ3倍に

(11年度:16% → 18年度案:46%)【図3】



【図3】改修事業に占める改良のシェア

(4) 地方港湾統合の推進による投資の縮減

⇒約40港(約50港→8港程度)の港数削減を予定

(約40億円の後年度事業費の縮減、港湾管理事務コストを約3割縮減)

港湾統合の推進

<目的>

港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資などの解消を図ることによる効率的・効果的な港湾の投資・運営をめざす。

<統合による効果>

・港湾の施設などの投資効率化

→ 適切な機能の分担、配置計画、整備計画

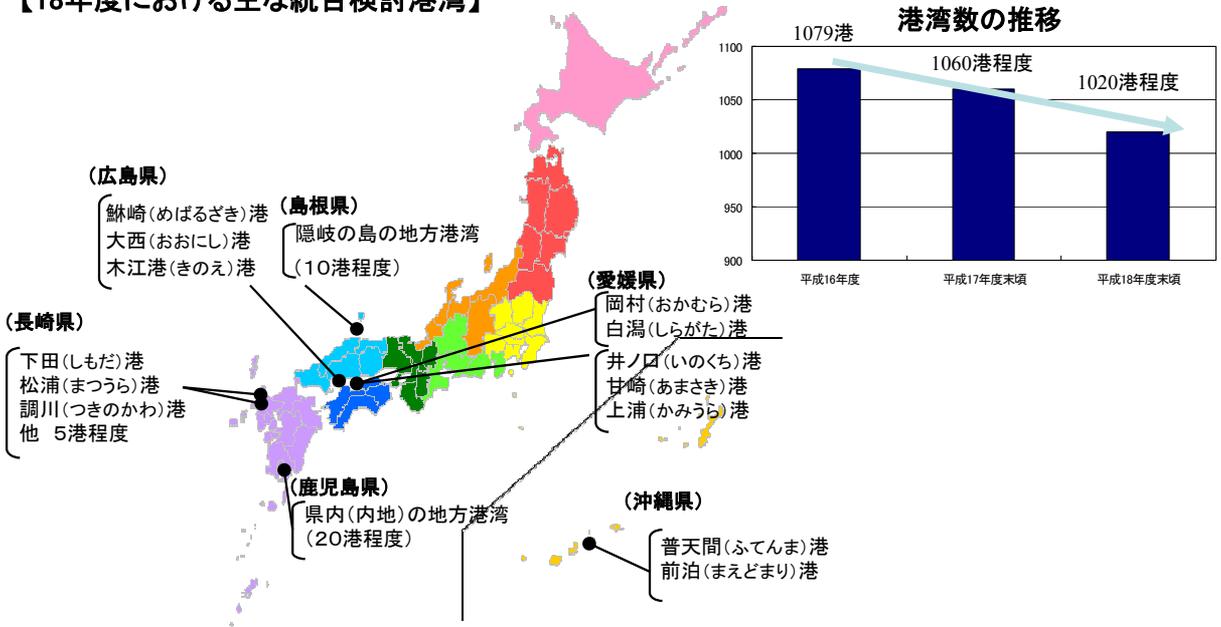
・港湾運営の効率化

→ 各種手続、事務の省力化

想定される各港湾管理者等のメリット

- 港湾の広域的な機能分担、港湾投資の重点化を図ることができる。
- 港湾の運営上、柔軟な利用環境を提供できる。
- 港湾統計調査や港湾計画策定など、各種の事務手続が省力化される。 等

【18年度における主な統合検討港湾】



港湾統合支援措置（港湾施設改良費統合補助）

- 市町村管理港湾に係る補助採択基準の引き上げ（H16：5,000万円→H18：8,000万円）に際し、平成17～19年度の3年間に国土交通大臣が同意した事業計画に基づく事業については引続き5,000万円のまま据え置き。
- 事業計画を優先的に採択。

「津波・高潮危機管理対策緊急事業」の創設（海岸省庁共同）

1. 目的

米国ではハリケーンカトリーナに伴う高潮によりニューオーリンズ市のゼロメートル地帯が壊滅的な被害を受けたところである。わが国においても、特に三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）のゼロメートル地帯等においては、一旦大規模な浸水被害が生じると壊滅的な被害に結びつくことから、津波と同様に人命の優先的な防護が喫緊の課題である。

したがって、津波及び高潮発生時における人命の優先的な防護の推進を目的として、従来の津波危機管理対策緊急事業を高潮対策にも拡充するものである。

2. 内容

一連の防護区域を有する海岸において、地方が作成する津波・高潮危機管理対策緊急事業計画に基づき、5年以内に、以下の対策を総合的に推進する。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| ①水門の自動化・遠隔操作化等 | ⑤津波情報提供施設の設置 |
| ②津波防災ステーションの整備 | ⑥避難対策としての管理用通路の整備 |
| ③堤防護岸の破堤防止 | ⑦避難用通路の設置 |
| ④津波・高潮ハザードマップ作成支援 | |

※ ゼロメートル地帯における高潮対策について拡充

3. 科目

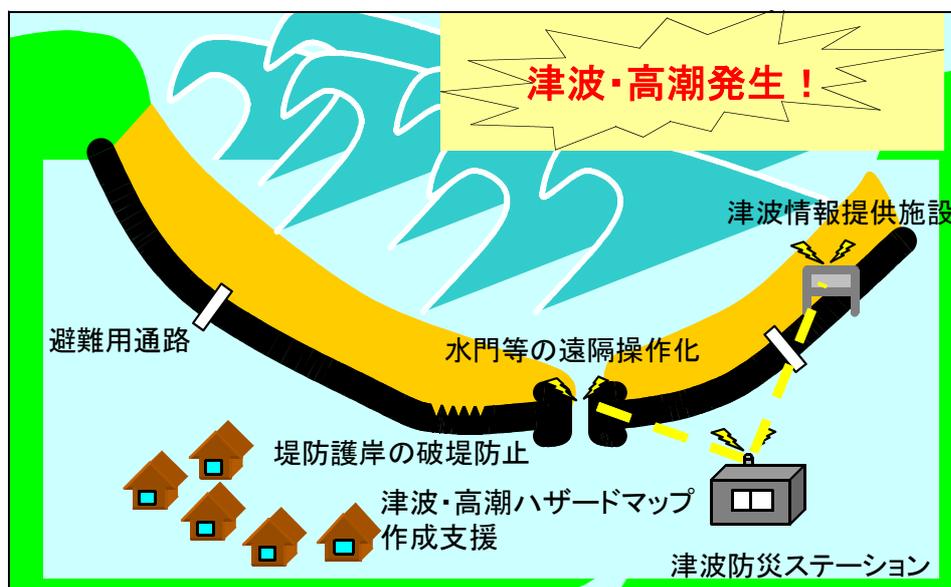
（項）海岸事業費

（目）津波・高潮危機管理対策緊急事業費統合補助

（目細）津波・高潮危機管理対策緊急事業費統合補助

4. 補助率

1 / 2



撫養港海岸直轄海岸保全施設

1. 事業の概要

切迫する東南海・南海地震及び地震津波により甚大な被害の発生が危惧されるため、海岸防護機能の確保を目的とした堤防の液状化対策等を行う。

2. 事業の必要性

撫養港海岸背後は、鳴門市の中心市街地が広がる人口密集地であり、昭和36年の第二室戸台風では高潮被害等により甚大な被害を受けた地域である。第二室戸台風後整備された既存の堤防は老朽化が進行し、現状では亀裂の発生や水叩きが陥没する等、危険な状況である。

さらに、今後50年以内に80%程度で発生すると予測されている東南海・南海地震の発生により、既存の堤防は沈下、倒壊すると予想され、その後に来襲する地震津波により、商工業地や住宅が密集した背後地では甚大な被害の発生が危惧される。

このため、海岸防護機能の確保を目的とした堤防の液状化対策等を早急に実施する必要がある。

3. 計画内容

整備内容：堤防（改良）

整備期間：平成18年度～平成27年

総事業費：約135億円（うち国費 約90億円）

B/C : 3.2

【整備箇所】



撫養港海岸（徳島県）

海岸事業における投資の重点化

【平成18年度予算におけるメリハリ】

切迫する大規模地震による津波災害及び昨今頻繁している深刻な高潮災害に対応して、緊急津波・高潮対策への投資の重点化を図る一方、小規模事業及び海岸環境整備事業の投資の縮減を図る。（図1）

⇒緊急津波・高潮対策における投資の重点化は、18年度予算案では、昨年度予算に比べ28億円増(対前年度比 23.3%増)

⇒小規模事業・環境整備事業における投資の縮減は、18年度予算案では、昨年度予算に比べ7億円減(対前年度比 ▲25.1%)

【事業実施箇所数の絞り込み】

コスト縮減と事業実施箇所の選択と集中とを一層推進し、供用効果の早期発現を図る。

⇒事業実施箇所数（図2）

216 海岸（対前年度比▲21 海岸、平成8年度比▲40%）

図1 18年度予算におけるメリハリ

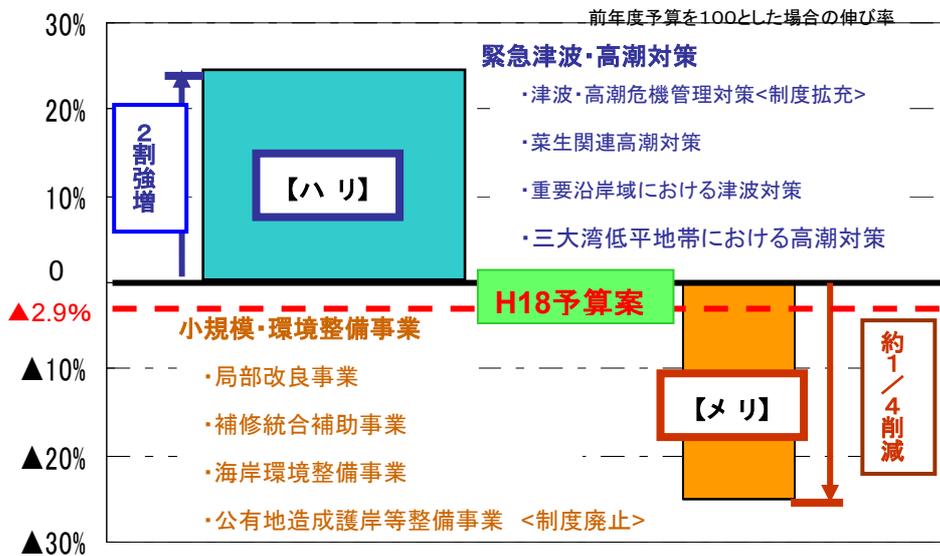


図2 事業実施箇所数

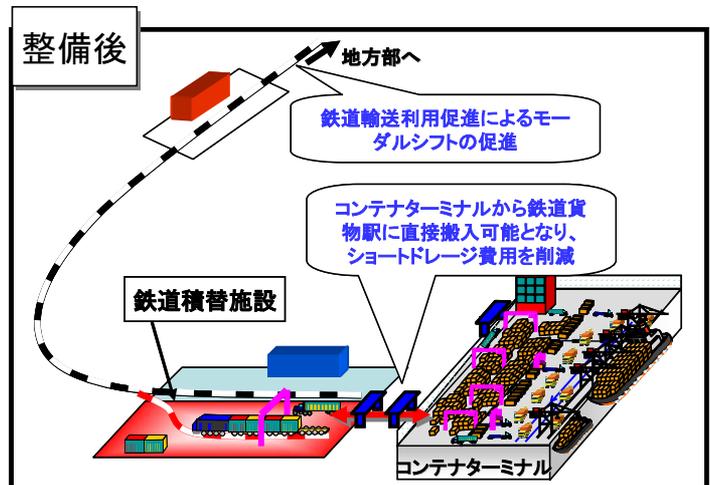
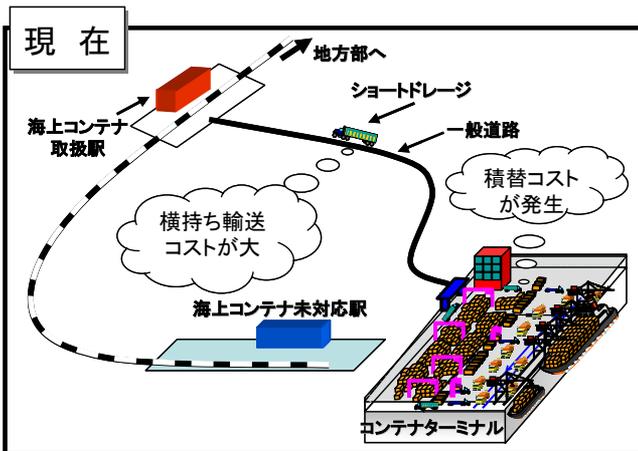


鉄道積替施設の整備(平成18年度新規)

○スーパー中枢港湾における国際物流拠点機能の強化を図るため鉄道・道路・内航輸送を活用した国内マルチモーダルネットワークとの連携強化が重要。

○しかし、鉄道貨物駅とターミナル間の横持ち輸送に係るコスト増や、形状の大きい国際海上コンテナを取り扱う施設が整備されていない等、港湾と鉄道輸送との連携が十分でないケースが多いことから、コンテナ貨物の鉄道利用が進展しない原因となっている。

○そのため、コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する「**鉄道積替施設**」を整備する。

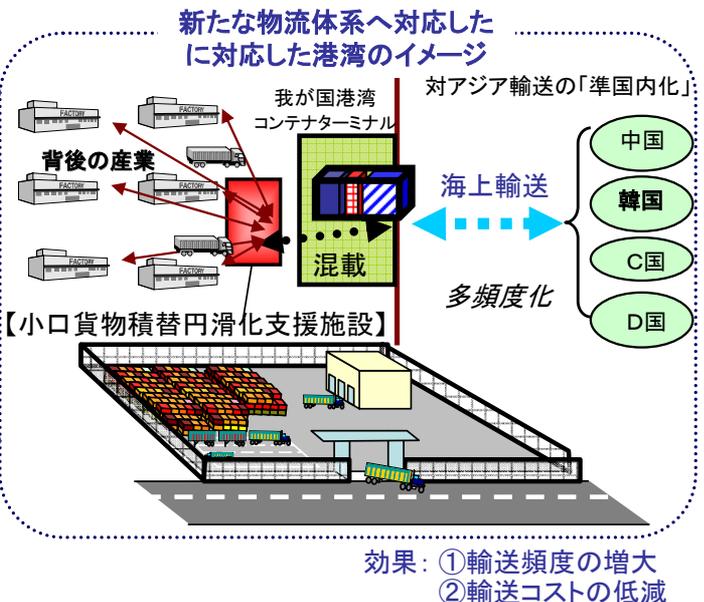
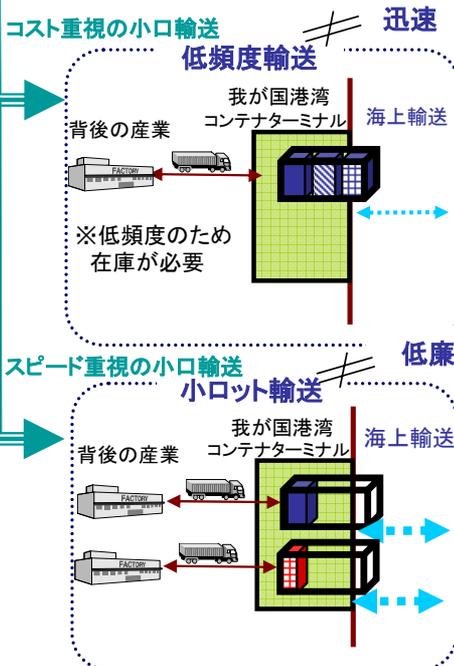
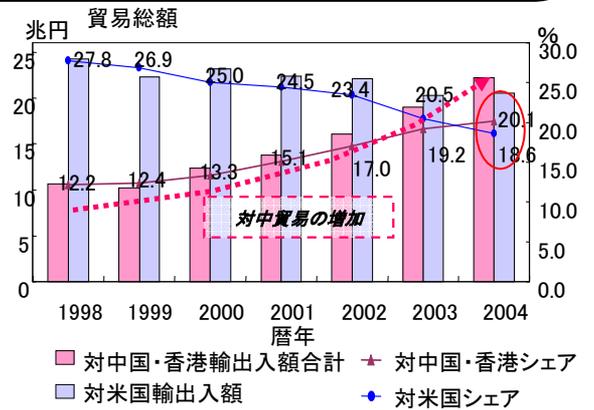


小口貨物積替円滑化支援施設の整備(平成18年度新規)

○経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした対東アジアの物流が急激に増加。

○対東アジアの物流は、距離的に国内物流と大差ない圏域で行われており、その分、迅速かつ低廉な物流体系の構築が求められる。

○さらに対東アジアの物流では、多頻度小ロット輸送のニーズが増加しており、複数の小口貨物の積替えを行うための「小口貨物積替円滑化支援施設」(小口積替デポ)施設の整備が必要。



内航旅客(フェリー)ターミナルにおける保安・安全向上施設整備(平成18年度新規)

○内航フェリーターミナルは、改正SOLAS条約及びその国内法である国際船舶港湾保安法の対象外であり、保安対策の実施が義務付けられていない。

○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件に対応して採択されたG8グレンイーグルズサミットのテロ対策共同声明や、国際テロ組織アルカイダ等から我が国が敵国視されていることを踏まえて、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多数の旅客が利用する内航旅客(フェリー)ターミナルにおいて、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、監視施設の整備に要した費用の一部を補助する。

旅客輸送の利用に供する交通機関に対するテロの高まり



監視カメラが捉えたロンドン同時テロ実行犯4人



ロンドン同時爆破テロにより破壊された2階建てバス=AP

最近のテロ事案

- 04年2月6日
モスクワの地下鉄で爆発。

- 04年2月27日
フィリピン「Superferry 14」爆発火災テロ事件。

- 04年3月11日
マドリードで列車爆破テロ。

- 04年8月24日
ロシアで旅客機2機が爆発。

- 05年7月7日**
ロンドンで地下鉄、バスを対象とした同時爆破テロ。

我が国の内航旅客(フェリー)ターミナルにおいて保安対策が全く講じられていない。

テロに対し脆弱

テロの標的に

対象: 大阪港等



ターミナルにおいて監視カメラ、照明等を設置し保安対策を強化

港湾施設の出入管理の高度化

—ゲート効率化の実施に向けた検討調査—

【目的】

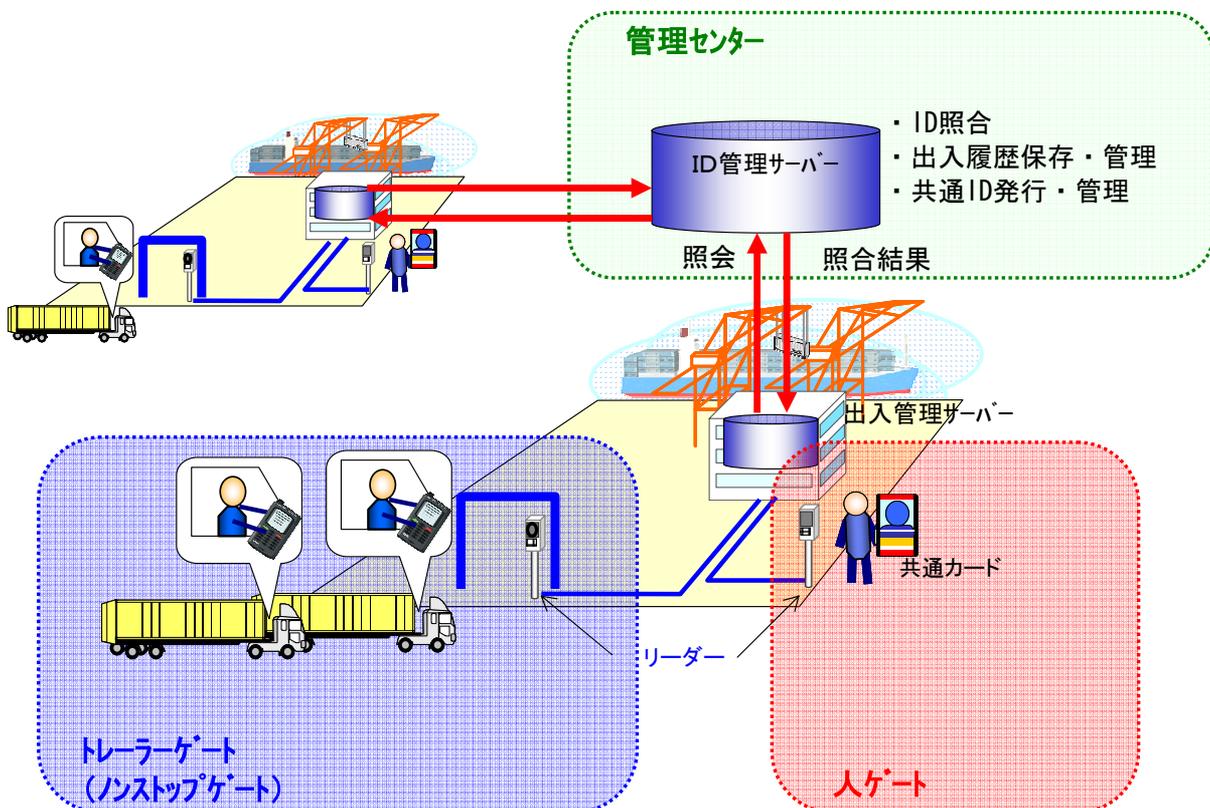
港湾における保安性の確保と物流の効率化の両立。

【概要】

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の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。

- ・コンテナ搬出入手続きの自動化
- ・出入者・車両確認の自動化
- ・出入者・車両確認システムの全国共通化

- ・迅速な入構
- ・出入者・車両確認の徹底

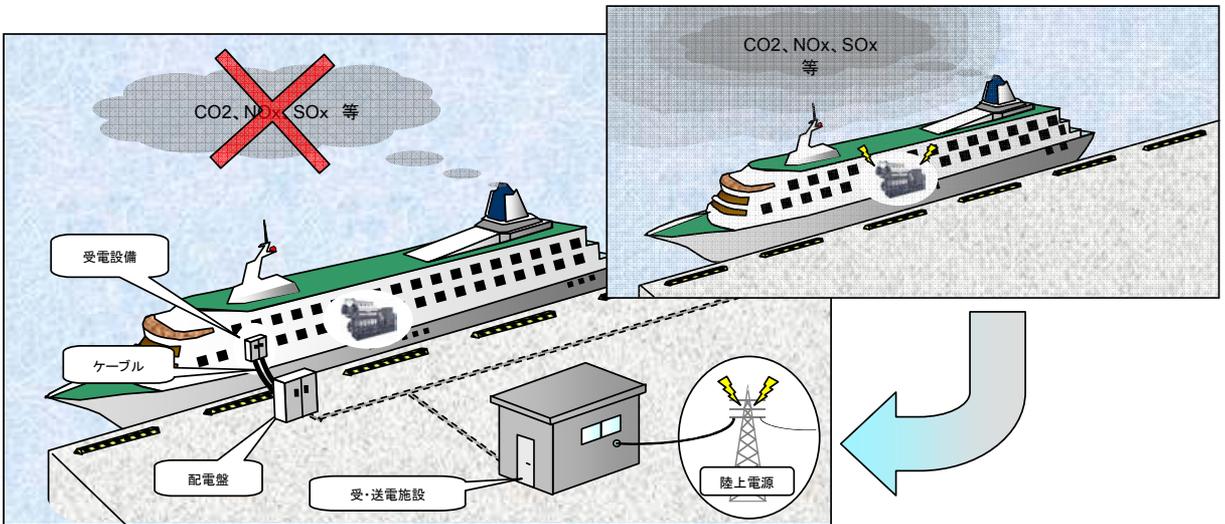


港湾地域における排出ガス対策の推進

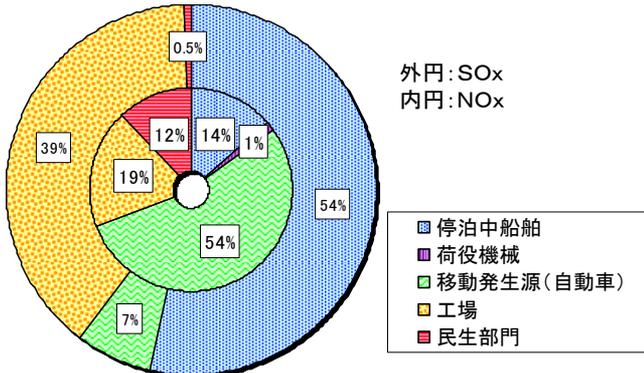
【概要】

CO₂等の温室効果ガスの排出による地球温暖化がクローズアップされ、京都議定書の発効、京都議定書目標達成計画の策定等、その対策が急務となっており、また、NO_x、SO_xなどは港湾背後地域の大气汚染の原因として注目されていることから、港湾における排出ガス対策のひとつとして接岸中の船舶への電力供給のための陸上施設の整備について、平成18、19年の2か年で検討を行う。

●陸上電力供給のイメージ



●東京港内及び沿岸6区における 大气汚染物質の排出量推計結果割合



※沿岸6区沿岸6区(江戸川区、江東区、中央区、港区、品川区、大田区)
出展: 「船舶等による大气汚染対策検討委員会報告書」
(東京都環境局、H17.3)を基に作成

