

平成 20 年 度
港 湾 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 19 年 8 月

国土交通省 港湾局

平成20年度予算概算要求の概要

第一部 港湾関係事業

第二部 海岸事業等

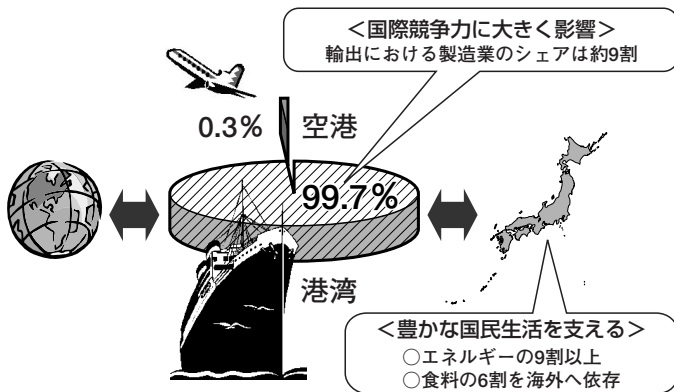
港の果たす役割

1 我が国の国際競争力強化及び国民生活の質の向上

エネルギーの9割以上及び食料の6割を海外に依存する資源小国である我が国においては、製造業をはじめとする産業の輸出や食料資源の輸入などの貿易が、経済活動及び国民生活を支えている。

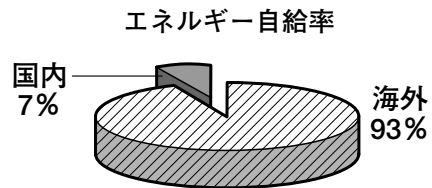
このため、輸出入貨物量のほぼ全て（99.7%）を扱う港湾を通して、コスト、スピード、安全性及び信頼性の面で国際水準を確保した物流体系を形成し、我が国の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図ることが極めて重要である。

■輸出入貨物量の99.7%を取扱う港湾



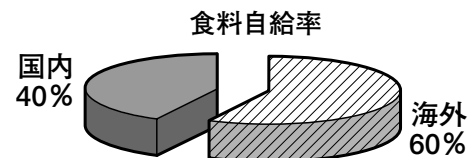
資料：輸出入貨物の物流動向調査
(調査期間2006年9月1日～9月7日) (財務省)

■エネルギーの93%は海外からの輸入に依存



資料：2005年度エネルギーバランス表 (資源エネルギー庁)

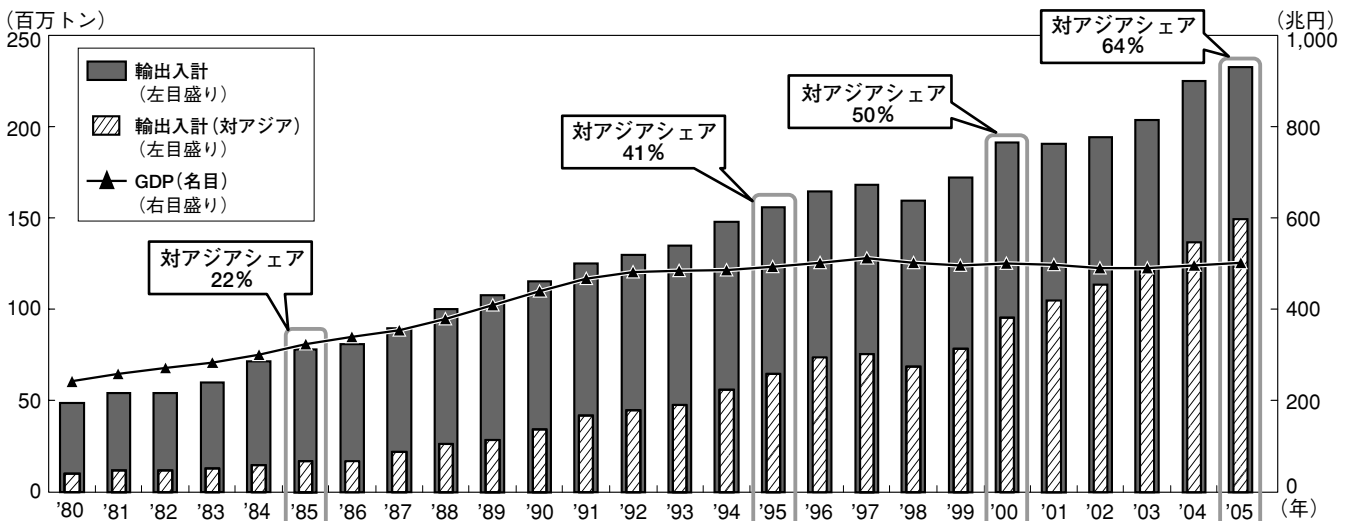
■食料の60%は海外からの輸入に依存



資料：平成17年度食料需給表 (農林水産省)

対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加

○GDPが伸び悩む近年においても、我が国のコンテナ輸出入貨物量は堅調な伸びを示している。なかでも、対アジア諸国のコンテナ取扱貨物量は大きく増大。



	輸出入計	対アジア輸出入計	GDP (名目)
'00→'05の5年間	1.21倍 (年平均伸び率 3.97%)	1.57倍 (年平均伸び率 9.45%)	1.00倍 (年平均伸び率 0.06%)
'95→'05の10年間	1.49倍 (年平均伸び率 4.07%)	2.31倍 (年平均伸び率 8.75%)	1.02倍 (年平均伸び率 0.18%)
'85→'05の20年間	2.99倍 (年平均伸び率 5.92%)	8.85倍 (年平均伸び率 11.52%)	1.55倍 (年平均伸び率 2.23%)

出典：内閣府経済社会総合研究所
(GDP)、
コンテナ輸出入貨物量
(国土交通省港湾局)

2 国民生活の安全・安心の向上

港湾は、国民生活や産業活動を支える重要な物流・生産基盤であり、また、背後には多くの人口・資産が集積しているため、高潮・津波等の災害から、人命・財産を直接防護する港湾海岸施設の役割は非常に重要である。

また、平成7年に発生した阪神・淡路大震災においては、内陸の交通手段が被害を受けたため、緊急物資等の輸送において海上輸送が重要な役割を担った。

各地で大規模地震の発生が切迫するなか、地域の防災力の向上と災害に強い海上輸送ネットワークの構築を図るため、大規模地震発生時に港湾・海岸に求められる防災機能を強化する施策の推進が必要である。

●背後地が大都市やみなとまち

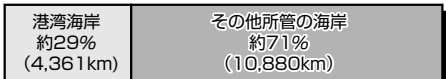


東京港海岸（東京都）



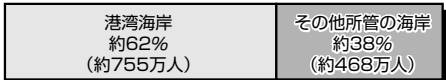
呉港海岸（広島県）

○防護が必要な海岸延長（15,241km）



資料：海岸統計（平成18年度版）より作成（値はH18.3時点）

○防護すべき人口（1,223万人）



資料：地方ブロックの社会資本の重点整備方針より作成（値はH15.11時点）

港湾海岸の背景には多くの人口が集中している。

●物流・産業機能が高密度に集積



大阪港海岸（大阪府）



千葉港海岸（千葉県）

○全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合（約38万km²）



資料：全国都道府県市区町村別面積調より作成（値はH17.10.1現在）

○全国の工業出荷額に占める港湾所在市区町村の割合（約269兆円）



資料：工業統計表（市区町村編）より作成（値はH15暦年値）

※港湾所在市区町村の整理は平成18年4月1日現在

港湾が所在する市区町村の工業出荷額は大きい。

【集積する人命・財産を守る港湾海岸】

●臨海部防災拠点のイメージ

災害時には、緊急物資の海上からの大量の搬入が可能で、搬入した物資の保管場所及び支援部隊のベースキャンプとしての用地の確保が可能であることから、臨海部の防災拠点として港湾の役割は重要である。

■臨海部防災拠点のイメージ



■平成19年新潟県中越沖地震の事例 柏崎港



【災害に強い海上輸送ネットワーク】

平成20年度港湾関係予算概算要求の規模（総括表）

事業区分	費目	平成20年度要求額 (A)	平成19年度予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾整備事業	事業費	(191億円) 4,488億円	(116億円) 3,864億円	1.162
	国費	(121億円) 2,740億円	(77億円) 2,341億円	1.170
	財政投融资	23億円	17億円	1.407
その他施設費	事業費	(23億円) 29億円	(18億円) 21億円	1.377
	国費	(8億円) 10億円	(6億円) 8億円	1.197
港湾関係民間連携事業	事業費	148億円	172億円	0.860
	財政投融资	57億円	60億円	0.949
港湾関係起債事業	事業費	1,176億円	1,315億円	0.895
	起債額	984億円	1,153億円	0.853
小計	事業費	(214億円) 5,823億円	(134億円) 5,345億円	1.089
	国費	(129億円) 2,749億円	(83億円) 2,349億円	1.170
	財政投融资等	1,064億円	1,229億円	0.866
港湾海岸事業	事業費	(26億円) 500億円	436億円	1.148
	国費	(13億円) 296億円	256億円	1.157
災害復旧事業等	事業費	14億円	14億円	0.987
	国費	13億円	13億円	1.000
合計	事業費	(239億円) 6,337億円	(134億円) 5,795億円	1.094
	国費	(142億円) 3,058億円	(83億円) 2,618億円	1.168
	財政投融资等	1,064億円	1,229億円	0.866

注1) 平成20年度要求額の上段（ ）内は重点施策推進要望額、平成19年度予算額の上段（ ）内は経済成長戦略推進施策分で内数である。

2) 要求額には内閣府分を含む。

3) 港湾関係民間連携事業と港湾整備事業には、双方に計上されている事業費（平成20年度：18億円、平成19年度：27億円）が含まれるため、小計及び合計では重複分を除いている。

4) 港湾関係民間連携事業の財政投融资は要求額である。

5) 港湾関係起債事業の起債額には、資本費平準化債、元利金債が含まれている。

6) 上記計数のほか、行政経費（非公共分）として、国費（平成20年度：85億円、平成19年度：32億円）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。

【港湾整備事業】

(単位：億円)

区 分	平成20年度 要 求 額	平成19年度 予 算 額	対前年度比
国際競争力の強化『活力』	2,274 (1,416) 51.7%	1,808 (1,179) 50.3%	1.26 (1.20)
地域の活性化『活力』	1,091 (691) 25.2%	906 (547) 23.4%	1.20 (1.26)
安全・安心の確保『安全』	207 (130) 4.7%	181 (108) 4.6%	1.15 (1.20)
地球環境問題と少子高齢化への対応『環境』『暮らし』	916 (503) 18.4%	969 (507) 21.7%	0.94 (0.99)
合 計	4,488 (2,740)	3,864 (2,341)	1.16 (1.17)

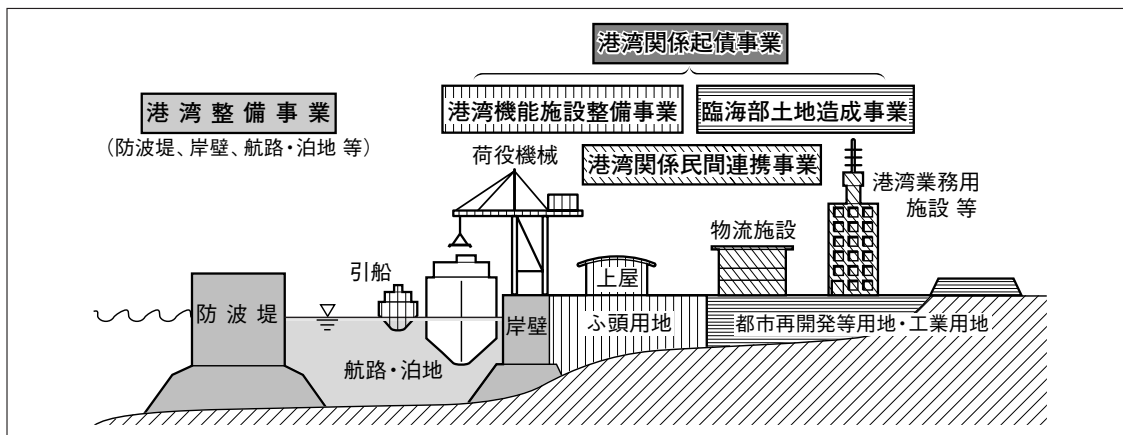
- 注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。
 2) 上記計数の平成20年度要求額には重点施策推進要望額(事業費：191億円、国費：121億円)、平成19年度予算額には経済成長戦略推進施策分(事業費：116億円、国費：77億円)が含まれている。
 3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【海岸事業】

(単位：億円)

区 分	平成20年度 要 求 額	平成19年度 予 算 額	対前年度比
安全・安心の確保『安全』	435 (261) 88.2%	374 (220) 86.0%	1.16 (1.19)
地域の活性化『活力』『暮らし』	55 (30) 10.3%	53 (32) 12.4%	1.04 (0.96)
地球環境問題と少子高齢化への対応『暮らし』『環境』	10 (4) 1.5%	9 (4) 1.6%	1.12 (1.07)
合 計	500 (296)	436 (256)	1.15 (1.16)

- 注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。
 2) 上記計数の平成20年度要求額には重点施策推進要望額(事業費：26億円、国費：13億円)が含まれている。
 3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。



【港湾整備に係る事業区分】

目 次

港の果たす役割	2
平成20年度港湾関係予算概算要求の規模（総括表）	4

第一部 港湾関係事業

I. 基本方針・要求規模	10
1 概算要求の基本方針	10
2 概算要求の規模	10
3 重点事項の要求額（内訳）	10
II. 重点事項	11
重点事項のポイント	11
1 国際競争力の強化『活力』	12
① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～アジア・ゲートウェイ構想の推進～	12
イ) 次世代高規格コンテナターミナルの形成	12
ロ) 臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成	13
② 東アジア物流の準国内輸送化への対応	14
イ) 国際ユニットロード輸送基盤の充実	14
ロ) 小口貨物輸送の効率化	14
③ 港湾サービスの高度化	15
イ) 輸出入及び港湾手続の効率化	15
ロ) 情報技術の活用による港湾物流の高度化・セキュリティ確保	15
ハ) 港湾運送事業の規制緩和の実施	15
ニ) コンテナターミナルの出入管理システムの構築	16
④ 我が国及び地域を支える物流基盤の整備	16
イ) 中枢・中核国際港湾の整備	16
ロ) 国際幹線航路の整備	16
2 地域の活性化『活力』	17
① 我が国の基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化	17
イ) 地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルの整備	17
ロ) 臨海部産業エリアの形成	17
ハ) 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	18
② みなとを核とした地域づくりへの支援	18
イ) 個性的で活力ある「みなと」の振興	18
ロ) 運河の魅力再発見プロジェクト	19
ハ) リサイクルポートプロジェクトの推進	20
3 安全・安心の確保『安全』	21
① 大規模災害への対応力強化	21
イ) 震災時における緊急物資の広域輸送への対応	21
ロ) 被災時の広域的な社会経済活動への影響の極小化	22
ハ) 沖合波浪観測体制の強化	22
② 港湾における保安・安全対策の推進	23
イ) 船舶の安全航行の確保（開発保全航路の指定範囲の拡大）	23
ロ) コンテナターミナルの出入管理システムの構築（再掲）	23
ハ) 国内旅客船・フェリーターミナルにおける保安対策の強化	23

二) メガポート・イニシアティブのパイロットプロジェクトの実施	24
③ 港湾施設の戦略的維持管理の推進	24
イ) 既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進	24
4 地球環境問題と少子高齢化への対応『環境』『暮らし』	25
① 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～	25
イ) リサイクルポートプロジェクトの推進 (再掲)	25
ロ) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出	25
ハ) 停泊・荷役中の船舶の環境負荷発生量の削減	25
② 海面処分場の計画的な確保	26
イ) 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の計画的な確保	26
③ バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～	26
④ 賑わい拠点の形成による豊かな暮らしの実現	27
イ) NPO等の市民団体との協働	27
ロ) 「みなとオアシス」の全国展開の推進	27
Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進	28
1 投資の重点化・効率化	28
① 投資のメリハリ	28
② 事業実施港数・箇所数	28
③ 「改良」による既存ストックの有効活用	29
④ 港湾統合の推進	29
⑤ 港整備交付金の活用	29
⑥ 総合的なコスト縮減の取組	30
⑦ 入札・契約手続きの改善	31
⑧ 公共工事の品質確保	31
⑨ 港湾施設の戦略的維持管理の推進 (再掲)	31
2 主な施策・事業の総合化	32
Ⅳ. 新規事項	33
1 主な新規着工施設	33
2 新規制度等	34
Ⅴ. 税制改正	36

第二部 海岸事業等

Ⅰ. 基本方針・要求規模	38
1 概算要求の基本方針	38
2 概算要求の規模	38
3 重点事項の要求額 (内訳)	38
Ⅱ. 重点事項	39
重点事項のポイント	39
1 安全・安心の確保『安全』	40
① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進	40
イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策	40

ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策	41
ハ) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策	41
二) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策	42
② 海岸保全施設の老朽化対策の推進	43
③ 人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実	44
④ 地球温暖化による気候変動への対応	44
⑤ 漂流・漂着ゴミ対策の推進	44
2 地域の活性化『活力』『暮らし』	45
① 海岸利用の活性化による魅力ある地域づくり	45
② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	45
3 地球環境問題と少子高齢化への対応『暮らし』『環境』	45
① 海辺の環境や景観の保全・創造	45
Ⅲ. 効率的・効果的な海岸事業の推進	46
1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現	46
Ⅳ. 新規事項	47
1 直轄事業の新規着工要求海岸	47
2 補助事業の新規着工要求海岸	47
3 新規制度等	48

参 考

●事業別要求内訳	50
●港湾関連データ	51
●海岸関連データ	57
●政府の取組における港湾関連施策の位置づけ	58
●港湾局関係の業績指標の動向	61
●重要港湾位置図	62

第一部

港灣關係事業

I. 基本方針・要求規模

1 概算要求の基本方針

「経済財政改革の基本方針2007」や「経済成長戦略大綱」において重点的に取り組むべき課題とされている「国際競争力の強化」「地域の活性化」「安全・安心の確保」「地球環境問題と少子高齢化への対応」に資する港湾整備を重点的に行うことにより、現行社会資本整備重点計画に定められた我が国の目指すべき姿（「活力」に溢れ、「安全」で、よりよい「環境」のなかで、豊かな「暮らし」が保証された国）を確実に実現する。

2 概算要求の規模

事業区分	費目	平成20年度 要求額 (A)	平成19年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾整備事業	事業費	4,488億円	3,864億円	1.162
	国費	2,740億円	2,341億円	1.170
	財政投融资	23億円	17億円	1.407
その他施設費	事業費	29億円	21億円	1.377
	国費	10億円	8億円	1.197
港湾関係民間連携事業	事業費	148億円	172億円	0.860
	財政投融资	57億円	60億円	0.949
港湾関係起債事業	事業費	1,176億円	1,315億円	0.895
	起債額	984億円	1,153億円	0.853
合 計	事業費	5,823億円	5,345億円	1.089
	国費	2,749億円	2,349億円	1.170
	財政投融资等	1,064億円	1,229億円	0.866

3 重点事項の要求額（内訳）

（単位：億円）

重点事項	平成20年度 要求額	平成19年度 予算額	対前年度比
1 国際競争力の強化『活力』			
① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化	2,274	1,808	1.26
② 東アジア物流の準国内輸送化への対応	(1,416)	(1,179)	(1.20)
③ 港湾サービスの高度化	51.7%	50.3%	
④ 我が国及び地域を支える物流基盤の整備			
2 地域の活性化『活力』	1,091	906	1.20
① 我が国の基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化	(691)	(547)	(1.26)
② みなとを核とした地域づくりへの支援	25.2%	23.4%	
3 安全・安心の確保『安全』	207	181	1.15
① 大規模災害への対応力強化	(130)	(108)	(1.20)
② 港湾における保安・安全対策の推進	4.7%	4.6%	
③ 港湾施設の戦略的維持管理の推進			
4 地球環境問題と少子高齢化への対応『環境』『暮らし』	916	969	0.94
① 港湾行政のグリーン化の推進	(503)	(507)	(0.99)
② 海面処分場の計画的な確保	18.4%	21.7%	
③ バリアフリー化の推進			
④ 賑わい拠点の形成による豊かな暮らしの実現			
合 計	4,488 (2,740)	3,864 (2,341)	1.16 (1.17)

注1) 数値の上段は事業費、中段（ ）内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

2) 上記計数の平成20年度要求額には重点施策推進要望額（事業費：191億円、国費：121億円）、平成19年度予算額には経済成長戦略推進施策分（事業費：116億円、国費：77億円）が含まれている。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

II. 重点事項

重点事項のポイント

1 国際競争力の強化『活力』

- ①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～アジア・ゲートウェイ構想の推進～⇒12頁
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、次世代高規格コンテナターミナルの形成、臨海部物流拠点の形成等、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。
- ②東アジア物流の準国内輸送化への対応⇒14頁
急速な国際水平分業化の進む東アジア物流に対応するため、ソフト・ハードの融合により高速低廉な物流ネットワークの構築を図る。
- ③港湾サービスの高度化⇒15頁
輸出入及び港湾手続き関係業務のシステム最適化、国際コンテナ物流のセキュリティ確保、情報化による港湾物流の高度化など港湾の情報化の推進を図るとともに、港湾運送事業の規制緩和やコンテナターミナルの出入管理システムの構築を図る。
- ④我が国及び地域を支える物流基盤の整備⇒16頁
我が国全体と地域の経済・産業・生活を物流面から支えるため、中枢・中核国際港湾、国際幹線航路等の物流基盤の整備を推進する。

2 地域の活性化『活力』

- ①我が国の基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化⇒17頁
地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルを整備するとともに、臨海部産業エリアの形成を図る。
- ②みなとを核とした地域づくりへの支援⇒18頁
地域の活力回復や活性化促進のため、みなと振興交付金等の活用、リサイクルポート及び運河の魅力再発見プロジェクトへの支援により地域の活性化を推進する。

3 安全・安心の確保『安全』

- ①大規模災害への対応力強化⇒21頁
逼迫する首都圏・近畿圏における大規模地震に対応するため、基幹的広域防災拠点を確保するとともに、臨海部における耐震強化岸壁の速やかな整備など大規模災害への対応力強化を図る。
- ②港湾における保安・安全対策の推進⇒23頁
海上輸送ネットワークの安定性確保のため、国際旅客船に加え、国内旅客船、フェリーターミナルにおける保安対策の強化に取り組むほか、開発保全航路の指定の拡大により船舶安全航行の確保を図る。
- ③港湾施設の戦略的維持管理の推進⇒24頁
港湾施設について必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を促進する。

4 地球環境問題と少子高齢化への対応『環境』『暮らし』

- ①港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～⇒25頁
循環型社会の形成を図るため、リサイクルポートプロジェクトを推進するほか、地球温暖化対策としての船舶版アイドリングストップや港湾空間における自然環境の再生等に取り組む。
- ②海面処分場の計画的な確保⇒26頁
浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分問題の解決に不可欠な海面処分場を計画的に確保する。
- ③バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～⇒26頁
みなとを訪れた利用者にとって使いやすい施設となるよう、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。
- ④賑わい拠点の形成による豊かな暮らしの実現⇒27頁
NPO等の市民団体との協働を支援するほか、「みなとオアシス」の全国展開を推進するなど賑わい拠点の形成を図る。

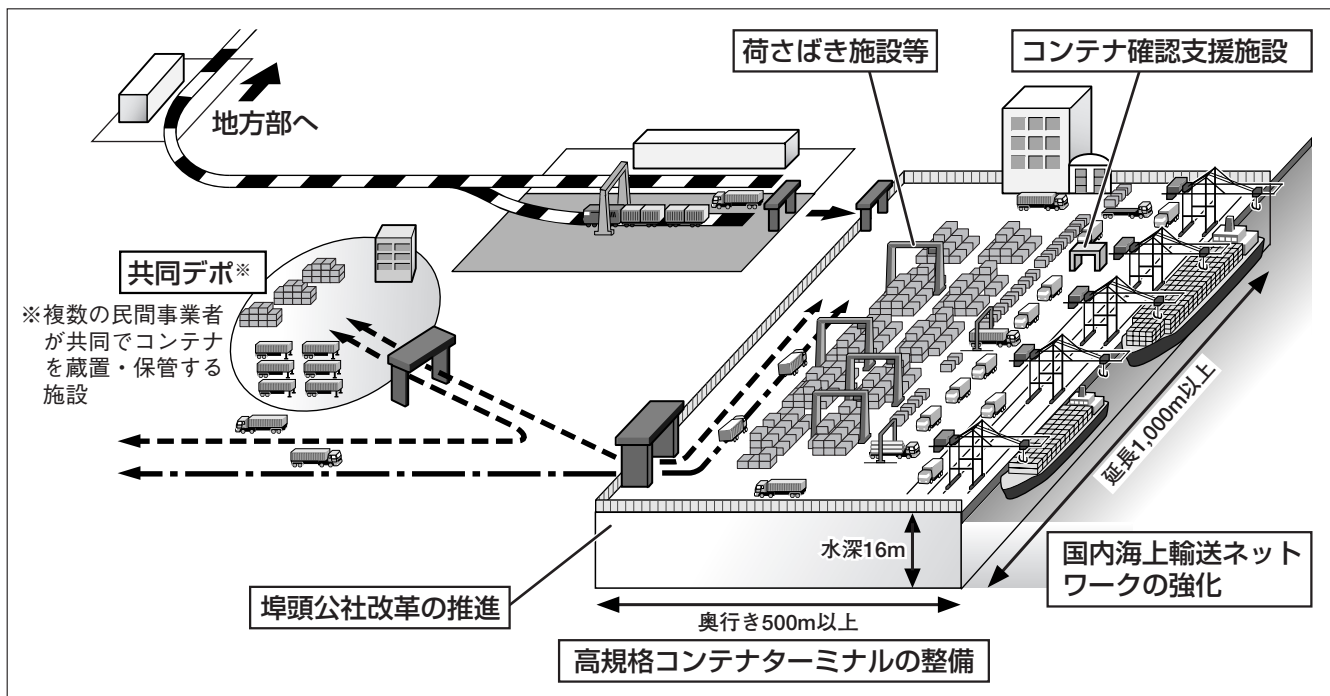
1 国際競争力の強化 『活力』

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～アジア・ゲートウェイ構想の推進～

イ) 次世代高規格コンテナターミナルの形成

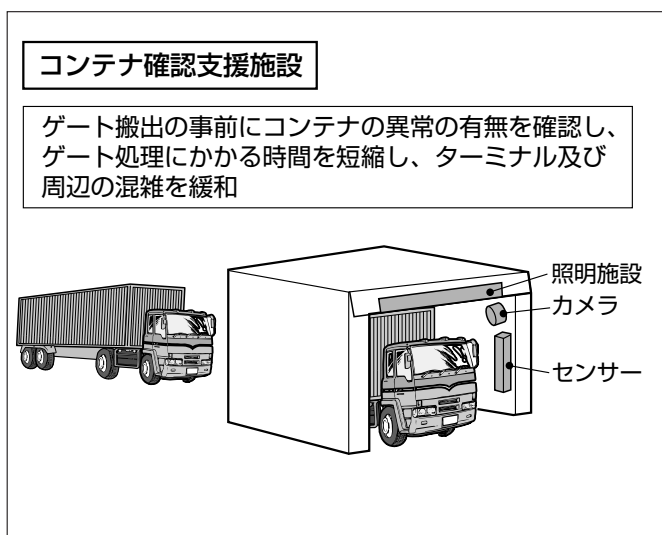
アジア・ゲートウェイ構想の実現に向け、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進しているスーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。 (東京港、横浜港等)

○事業費1,117億円 (対前年度比1.39)、国費640億円 (対前年度比1.22)

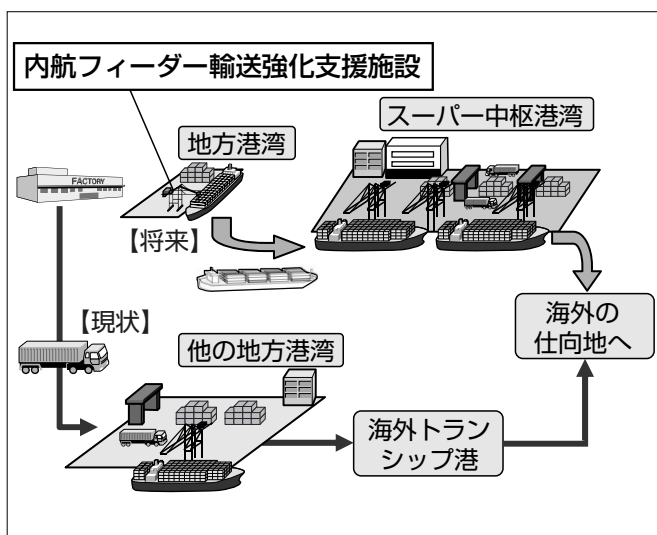


【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

また、国内ネットワーク等の強化を図るため、コンテナ確認支援施設及び内航フィーダー輸送強化支援施設の整備を行う。



【コンテナ確認支援施設のイメージ】



【内航フィーダー輸送強化支援施設のイメージ】

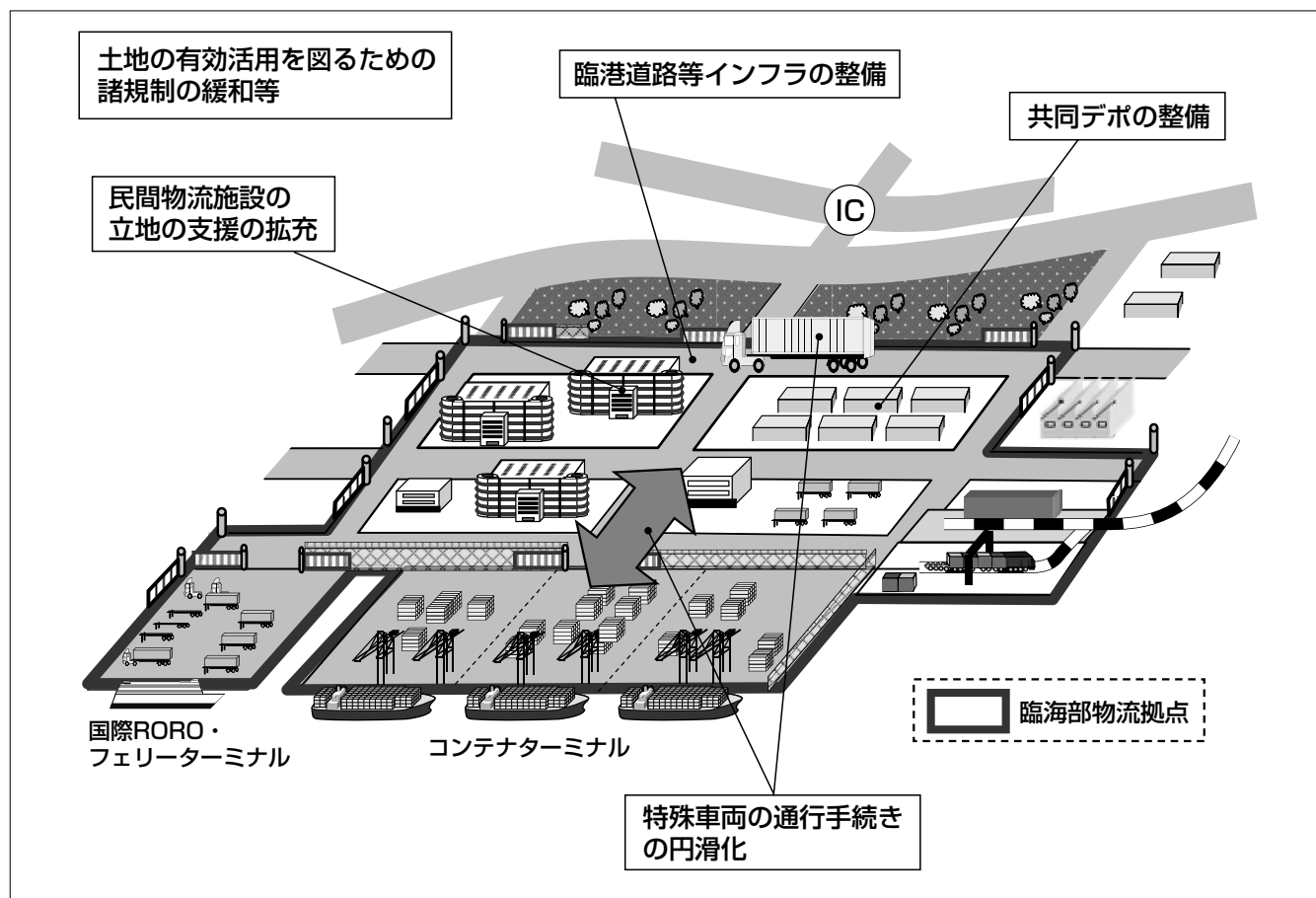
◇スーパー中枢港湾における国内ネットワーク等の強化

- ・内航フィーダー輸送強化支援施設の整備（新規）〔その他施設費〕
- ・コンテナ確認支援施設の整備（新規）〔その他施設費〕
- ・スピーディーでシームレスな港湾物流サービスの確保の検討〔行政経費〕
- ・国内物流ネットワーク構築に資する港湾物流サービスの検討〔行政経費〕

□ 臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成

コンテナターミナルの機能の拡充を図るため、スーパー中枢港湾等において、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。

○事業費（国費）1億円（対前年度比 皆増）



【臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の整備イメージ】

◇臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）における物流機能の向上

- ・物流施設を整備する民間事業者に対する支援の拡充（新規）〔民間都市開発推進機構による出資等〕
- ・臨港道路等インフラの整備〔公共〕
- ・共同デポの整備〔その他施設費〕
- ・臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制の緩和等
- ・特殊車両の通行手続きの円滑化

② 東アジア物流の準国内輸送化への対応

イ) 国際ユニットロード輸送基盤の充実

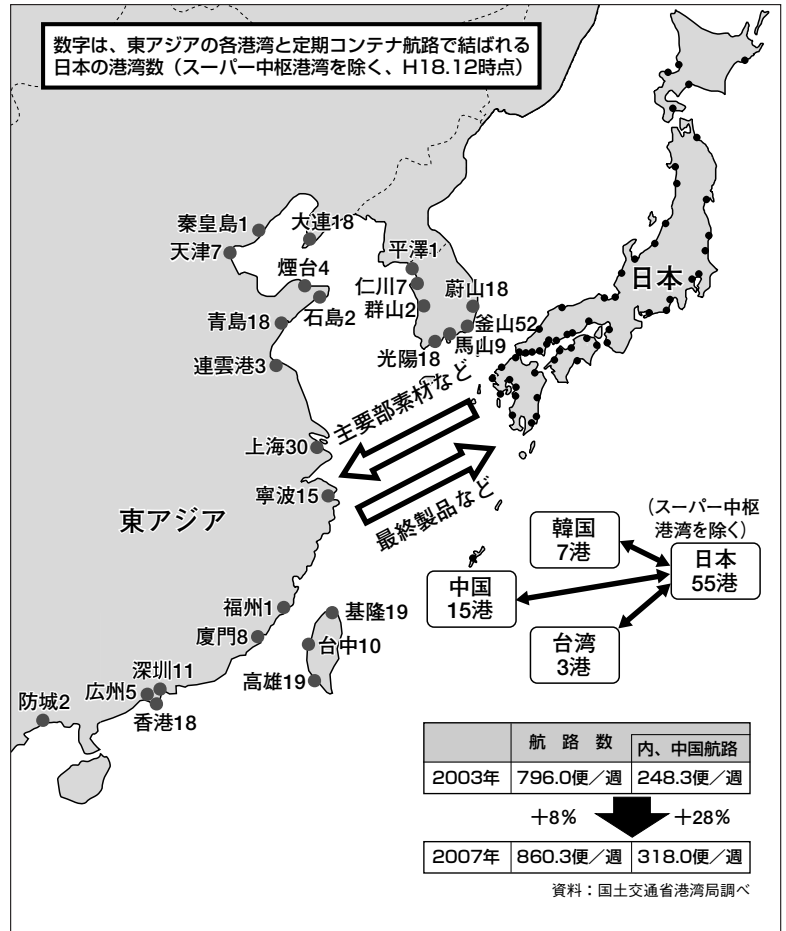
経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした東アジアの物流が急激に増加している。距離的に国内物流と大差ない圏域で行われている東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルの整備等を行う。

- 事業費698億円 (対前年度比1.19)、
国費417億円 (対前年度比1.18)



国際ユニットロードターミナル

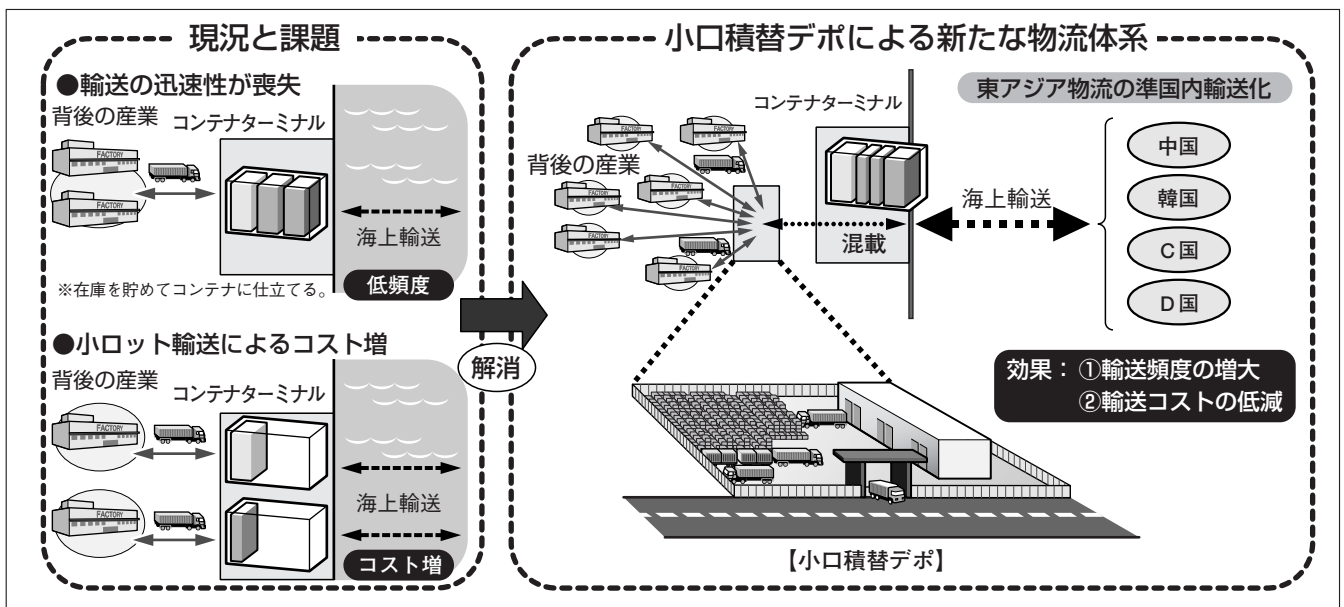
物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）、積み卸しする輸送体系に対応したターミナル



【東アジア物流の準国内輸送化】

ロ) 小口貨物輸送の効率化

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、小ロット・多頻度貨物を国際海上コンテナ、シャーシ等へ円滑に積み替えるための施設、コンテナ・シャーシ等を蔵置するための施設や、コンテナの迅速かつ円滑な搬出を支援するための立体式コンテナ蔵置施設を整備し、高速で円滑な国際・国内一体となった物流の実現を図る。〔その他施設費〕



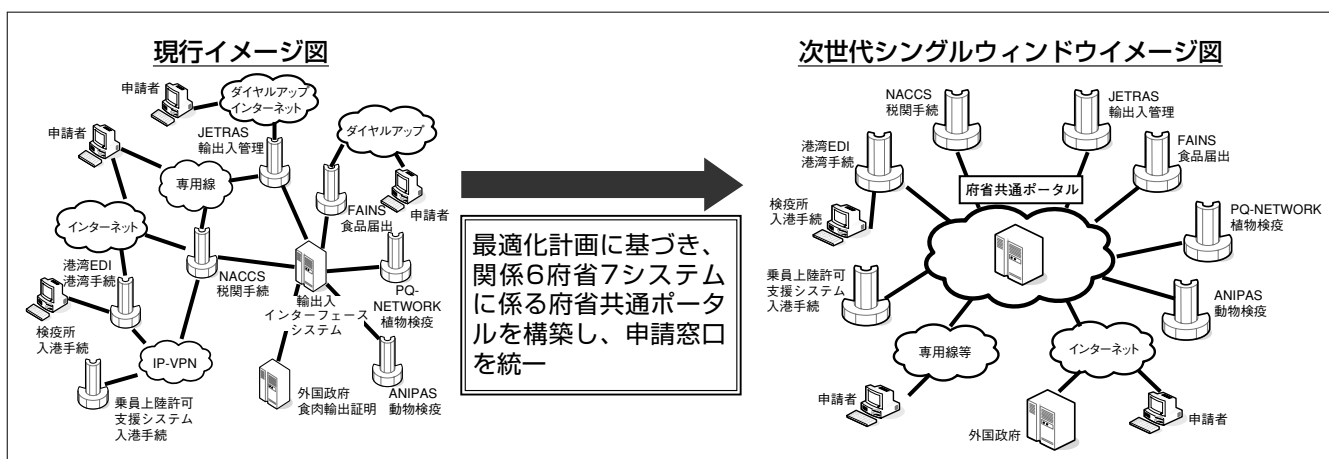
【小口積替デポのイメージ】

③ 港湾サービスの高度化

イ) 輸出入及び港湾手続の効率化

アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」に位置づけられた「港湾手続の統一化・簡素化」や「次世代シングルウィンドウの構築」を推進するとともに、事業者間ネットワークの構築を推進し、港湾関係手続の効率化を図る。

- 府省共通ポータルに対応するための港湾EDIの改修〔公共〕
- アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」の「港湾手続の統一化・簡素化」を実現するためのシステム改良等手続電子化にかかる補助制度の創設（新規）〔公共〕
- 港湾物流事業者間ネットワークの展開検討〔行政経費〕



【次世代シングルウィンドウの構築】

ロ) 情報技術の活用による港湾物流の高度化・セキュリティ確保

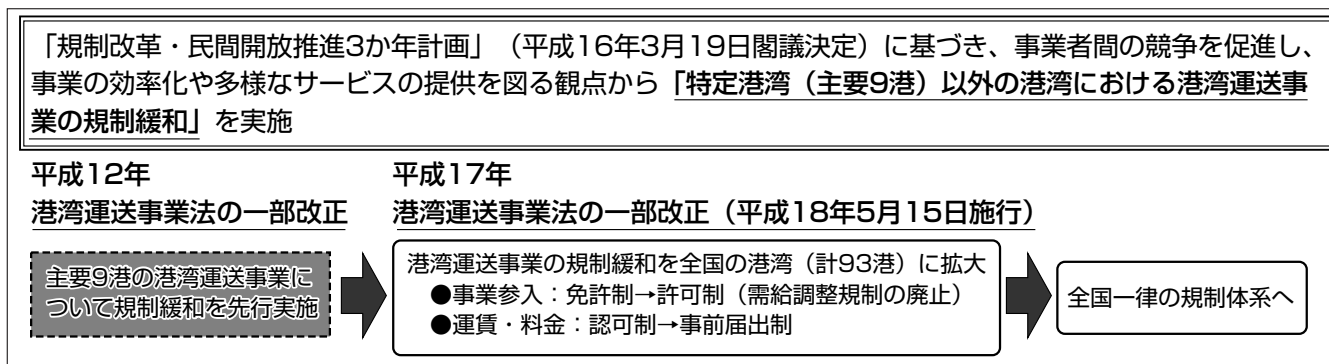
- 船舶自動識別装置（AIS）から得られる船舶動静を、フォワーダー、トラック、ターミナル等の、港湾物流事業者者にタイムリーに提供し、事業者の人・物の手配を効率化し、港湾物流全体のコストダウンを目指す。〔行政経費〕
- 物流の効率化とセキュリティ強化に資するため、米国主導で開発が進められている海上コンテナ用電子タグの調査を行う。〔行政経費〕

ハ) 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（平成18年5月15日施行）により全国の港湾（計93港）へ拡大された。

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〕

*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



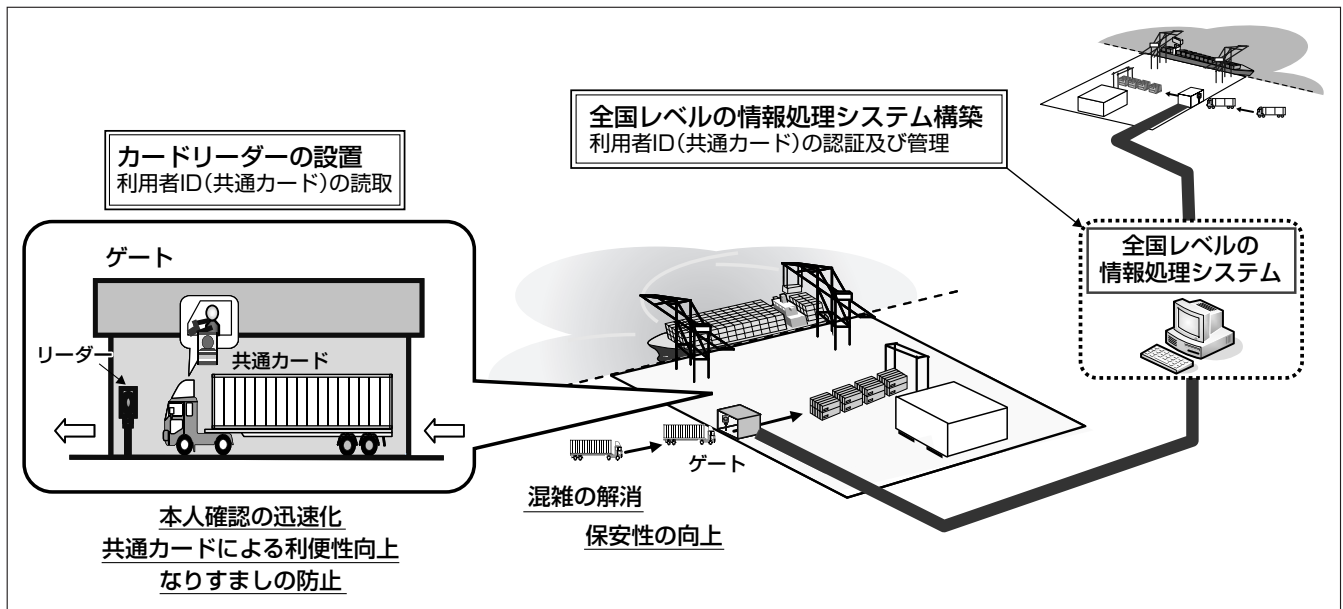
【港湾運送事業の規制緩和】

二) コンテナターミナルの出入管理システムの構築

『出入管理システム』の構築により、各ターミナルにおいて共通カードによる出入管理を実施し、コンテナターミナルの効率性・利便性・保安性の向上を図る。

○事業費（国費）4億円（対前年度比 皆増）

- 全国レベルの情報処理システムの整備
- ターミナルのカードリーダーの整備



【出入管理システムのイメージ】

④ 我が国及び地域を支える物流基盤の整備

○事業費511億円（対前年度比1.00）、国費397億円（対前年度比1.03）

イ) 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。

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比 4.5%減(H18)→H14比 5%減(H19)】

中枢国際港湾：東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域

中核国際港湾：北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域

ロ) 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)→84%(H18)→90%(H19)】

2 地域の活性化『活力』


① 我が国の基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化

イ) 地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルの整備

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、穀物等のばら積み貨物や機械の安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域の経済と雇用を支援するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。
(金沢港、中津港等)

○事業費1,010億円(対前年度比1.20)、国費649億円(対前年度比1.20)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比4.5%減(H18)→H14比5%減(H19)】

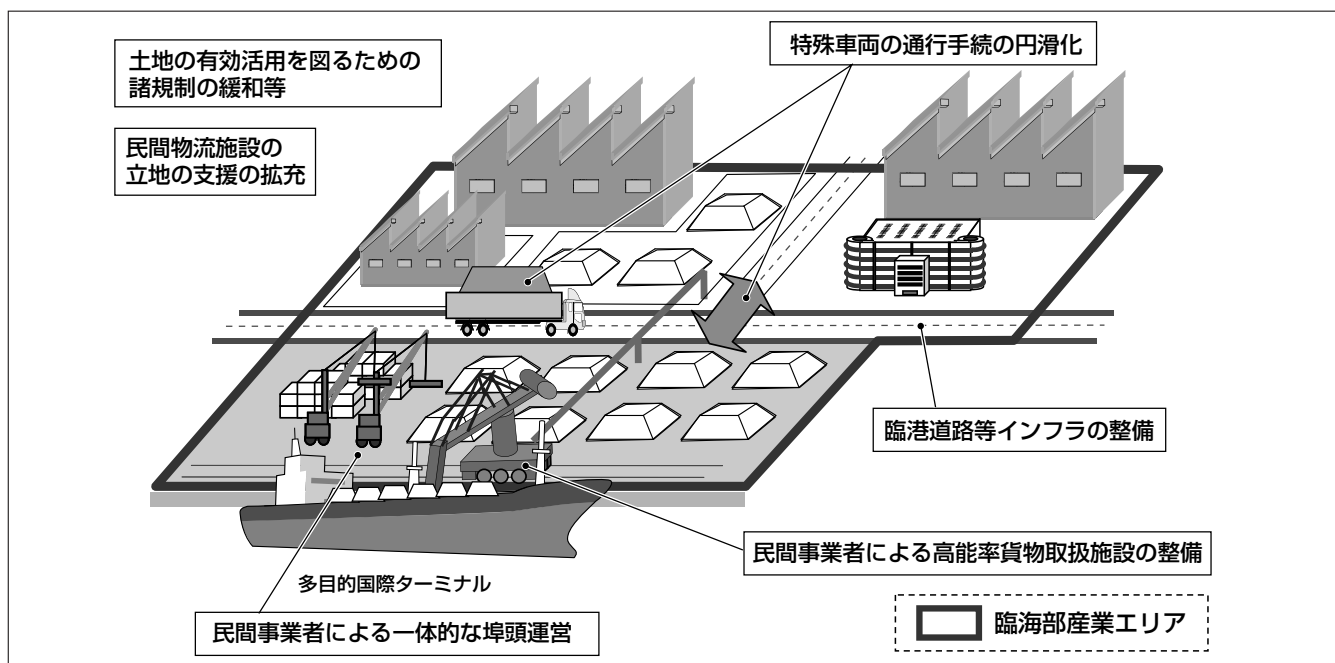
	公共事業の概要	港湾整備事業費	約388億円
		事業期間	H8～H24
		整備施設	岸壁(-8m)、岸壁(-11m)、防波堤、航路、泊地等
	民間投資の概要	主要企業の投資額	約25億円(H16～H17)
		雇用創出の直接効果	約200人

【多目的国際ターミナルの整備イメージ(中津港)】

ロ) 臨海部産業エリアの形成

効率的な産業物流と、産業の活性化・立地促進を実現するため、民間による効率的な埠頭運営を行うとともに、埠頭と隣接地域との一体的な活用を図り、産業競争力の高い臨海部産業エリアを形成する。

○事業費5億円(対前年度比 皆増)、国費3億円(対前年度比 皆増)



【臨海部産業エリアの整備イメージ】

◇臨海部産業エリアにおける物流機能の向上

- ・民間事業者による一体的な埠頭運営
- ・民間事業者による高能率貨物取扱施設の整備に対する支援(新規)〔その他施設費〕
- ・物流施設を整備する民間事業者に対する支援の拡充(新規)〔民間都市開発推進機構による出資等〕
- ・臨港道路等インフラの整備〔公共〕
- ・臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制の緩和等
- ・特殊車両の通行手続の円滑化

ハ) 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。(和歌山下津港、福山港等)

② みなとを核とした地域づくりへの支援

イ) 個性的で活力ある「みなと」の振興

知恵と工夫をこらし“みなと”の振興を通じて地域の活性化を図る港湾所在市町村等の取り組みを支援するため、平成19年度に創設した「みなと振興交付金」を拡充し、その一層の活用を図る。(平成19年度14プロジェクトを認定済)

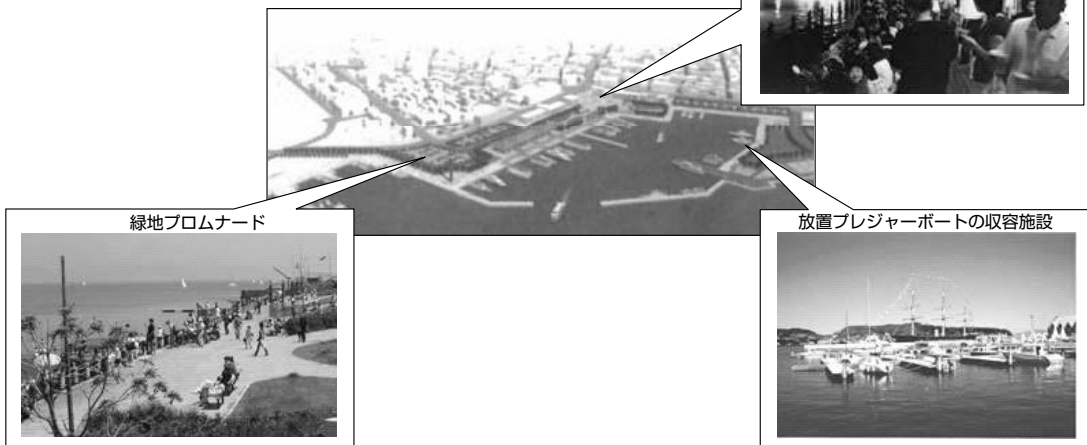
概要

港湾所在市町村等が作成する「みなと振興計画」に基づき実施される事業の費用に充当するための交付金

- 事業主体(交付先)：港湾所在市町村(港湾管理者との連携も可)
- 交付対象事業等：◇基幹事業：係留施設、緑地、臨港道路等の港湾施設の整備
◇提案事業：地域の提案に基づく事業であって、基幹事業の整備と相まって、「みなと振興計画」の目標を達成するのに必要不可欠な事業(全体事業費の2割以内)
- 交付限度額等：交付限度額は基幹事業の事業費と事業毎の既存制度の補助率に基づき算出し、これを基幹事業及び提案事業に充当
- 認定：5年以内達成する目標及びそのための事業等を記載した「みなと振興計画」を一括して認定
- 採択基準：全体事業費1億円以上

活用イメージ

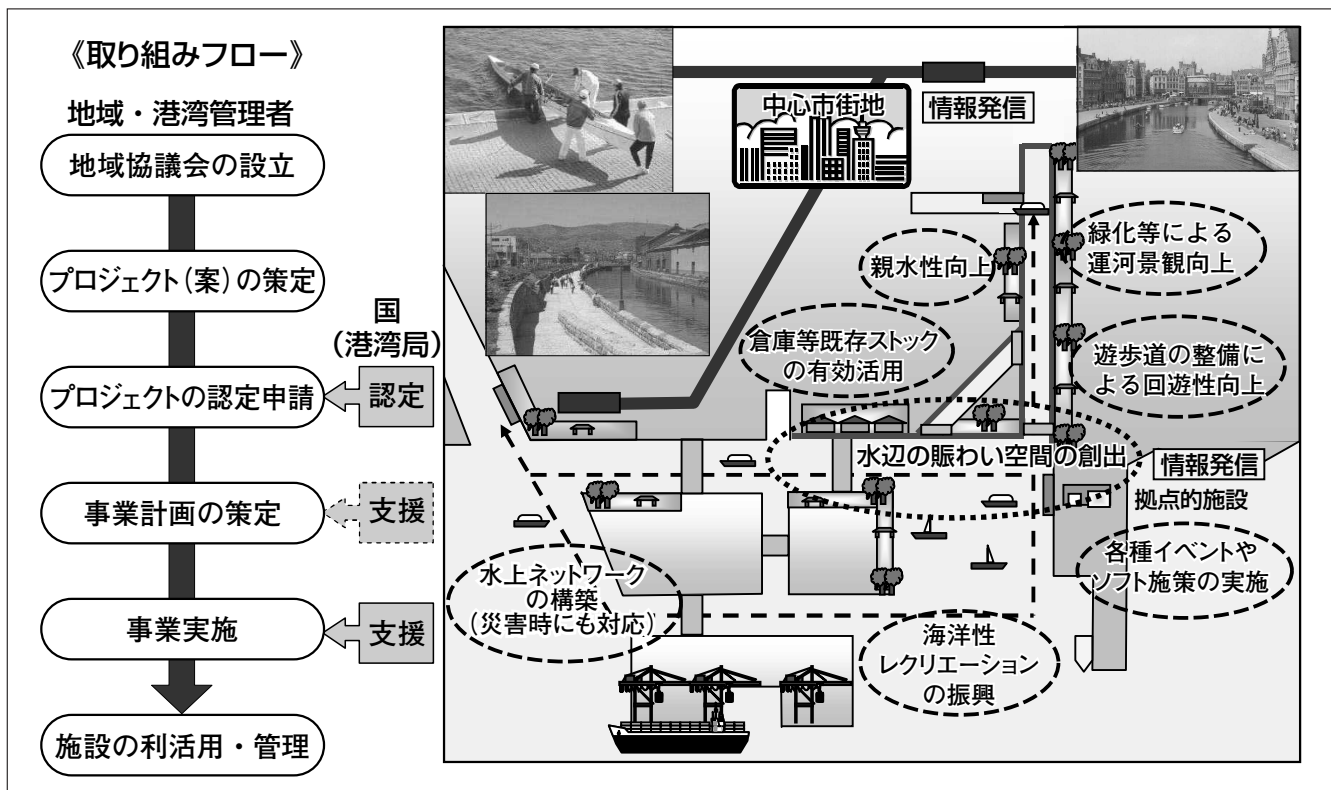
- ◆施設整備と併せた社会実験等の実施による賑わい空間づくり
- ◆複数港の連携による交流拠点づくり
- ◆「みなとオアシス」の支援等



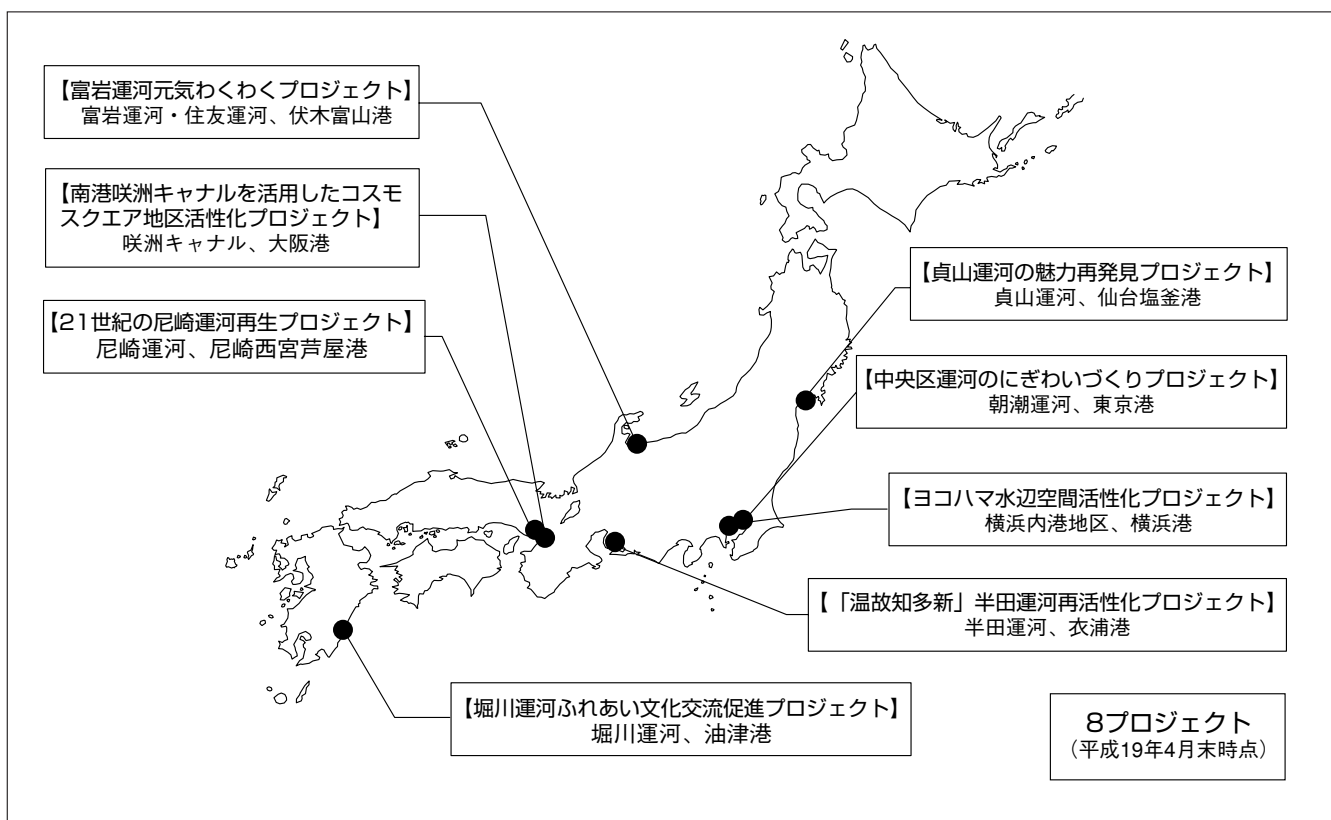
施策の効果 地域の知恵と工夫を活かして効率的かつ効果的にみなとの振興、地域の活性化を実現

ロ) 運河の魅力再発見プロジェクト

地域と港湾管理者等が主体となって、「運河」の魅力再発見し、地域の個性を活かした水辺の賑わい空間づくりや水上ネットワークの構築、防災機能の強化等を図り、「運河」を核とした魅力ある地域づくりへの取り組みを支援する。(平成19年4月に8プロジェクトを第1次認定)



【「運河の魅力再発見プロジェクト」のイメージ】



【「運河の魅力再発見プロジェクト（第1次認定）」の認定運河位置図】

八) リサイクルポートプロジェクトの推進

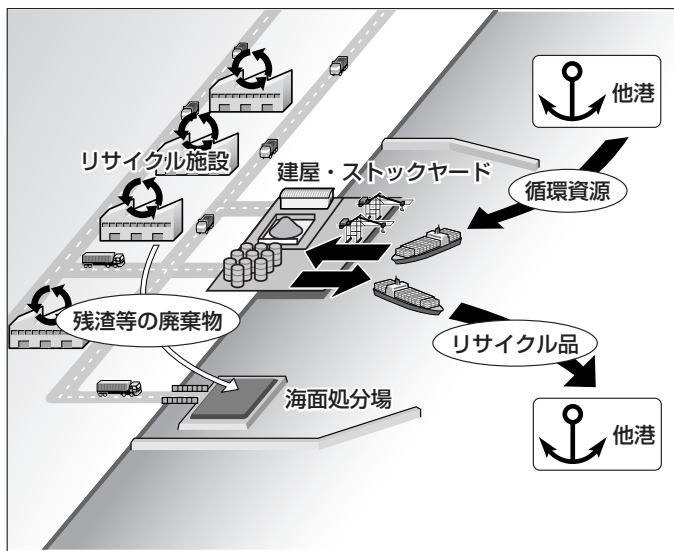
●リサイクルポートの形成

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、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、臨海部の活性化を図るためにリサイクル産業の拠点化を進め、総合物流静脈拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。（川崎港、舞鶴港等）

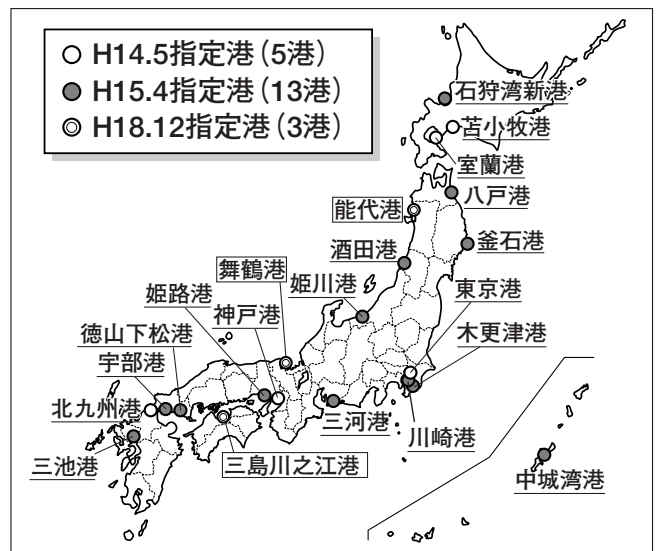
- 情報交換の場の提供や支援等、官民連携を促進し、静脈物流システムの構築を推進
- 循環資源を取扱う岸壁等の港湾施設整備を推進
- 建屋・ストックヤード等の循環資源取扱支援施設の整備を推進〔その他施設費〕

指標：循環資源国内輸送コスト低減率【(H14)→H14比約9%減(H18)→H14比約1割減(H19)】

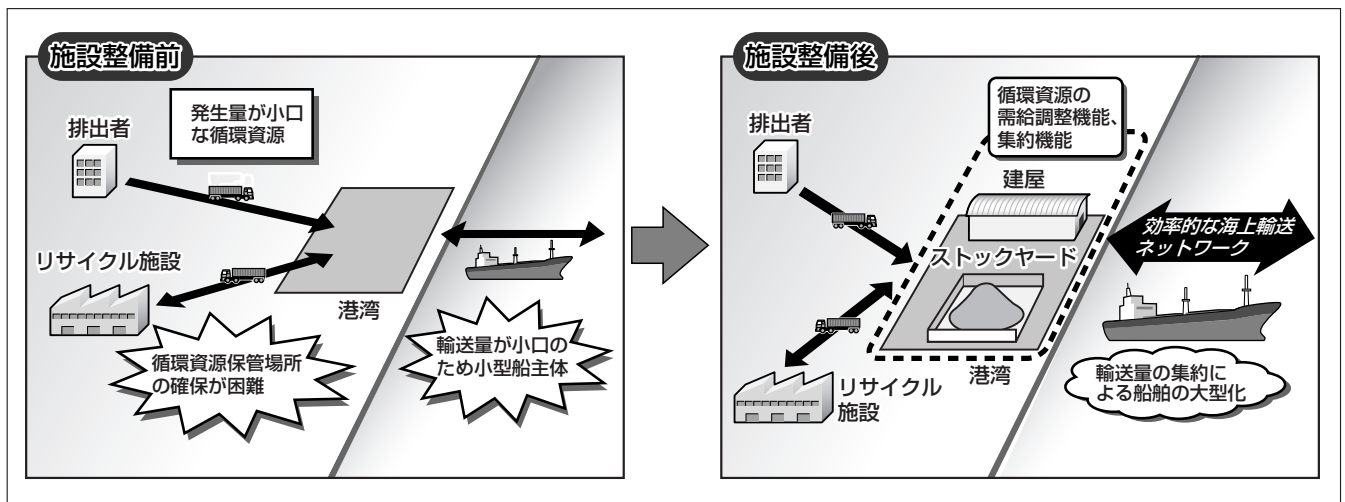
○事業費25億円(対前年度比1.32)、国費10億円(対前年度比1.28)



【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】



【港湾における循環資源取扱支援施設のイメージ】

3 安全・安心の確保 『安全』

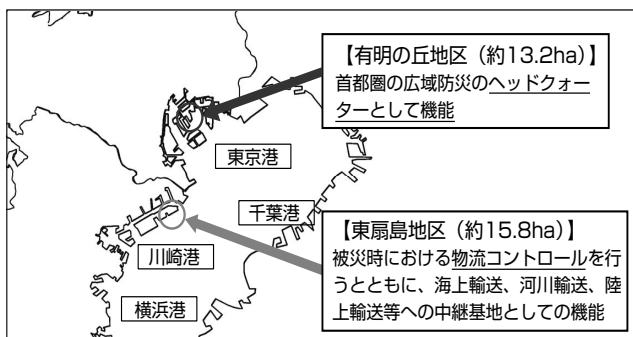
① 大規模災害への対応力強化

イ) 震災時における緊急物資の広域輸送への対応

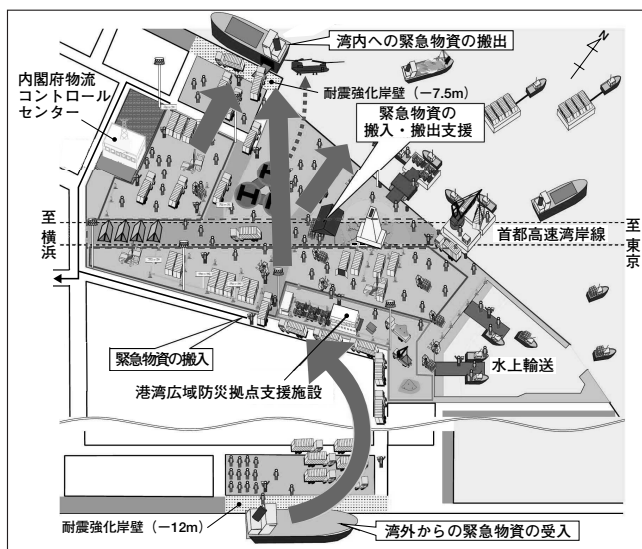
●首都圏における基幹的広域防災拠点の運用体制の強化

切迫性が指摘されている首都直下型地震に対応するため、平成19年度中に整備が完了する川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点について、有明の丘地区の基幹的広域防災拠点と連携するとともに、災害発生後は、国が主導で緊急物資の輸送活動の支援や応急復旧活動が円滑に実施できるよう、東扇島基幹的広域防災拠点業務継続計画（仮称）に基づく訓練を実施する等、運用体制の強化を図る。

- ・災害発生時の運用体制強化等にもつれた制度整備
- ・港湾広域防災拠点支援施設の維持管理費及び災害発生時に備えた訓練費の確保〔行政経費〕



【有明の丘地区と東扇島地区の機能】

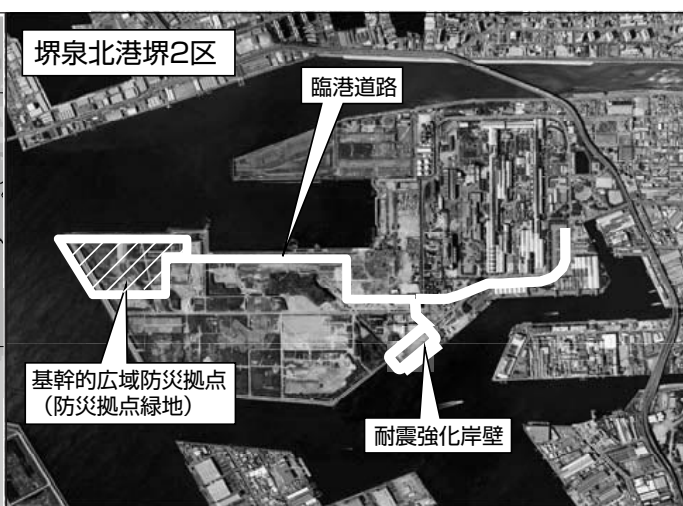


【東扇島地区基幹的広域防災拠点の運用イメージ】

●近畿圏における基幹的広域防災拠点の整備

東南海・南海地震やその前後で発生する可能性が指摘されている近畿圏の内陸直下型地震等の大規模地震に対応するため、首都圏における川崎港東扇島地区での整備に引き続き、堺泉北港堺2区において基幹的広域防災拠点の整備に着手する。

緊急物資輸送イメージ（直下型地震の場合）



【堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点のイメージ】

ロ) 被災時の広域的な社会経済活動への影響の極小化

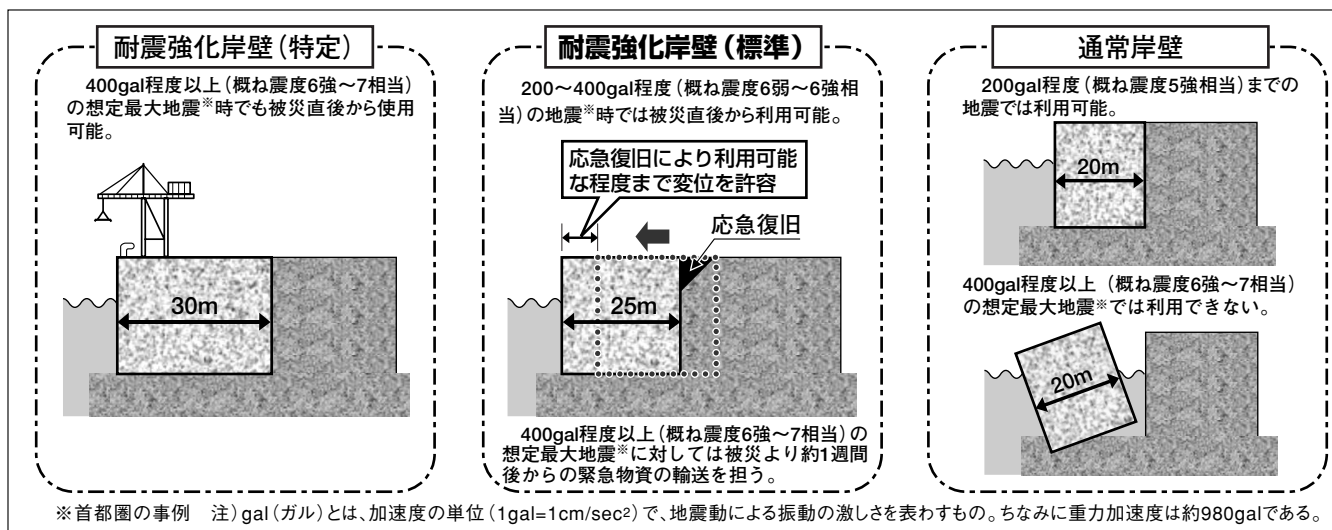
人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペースの確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。

○事業費291億円(対前年度比1.15)、国費184億円(対前年度比1.19)

指標：港湾による緊急物資供給可能人口【約1,900万人(H14)→約2,050万人(H18)→約2,600万人(H19)】

●耐震岸壁緊急整備プログラムの着実な推進

全国各地で大規模地震の発生が切迫するなか、平成18年3月に「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定。①耐震強化岸壁が整備されていない県、②耐震強化岸壁が未整備である港湾での整備などに優先順位を与えつつ速やかな耐震強化岸壁の整備を実施する。



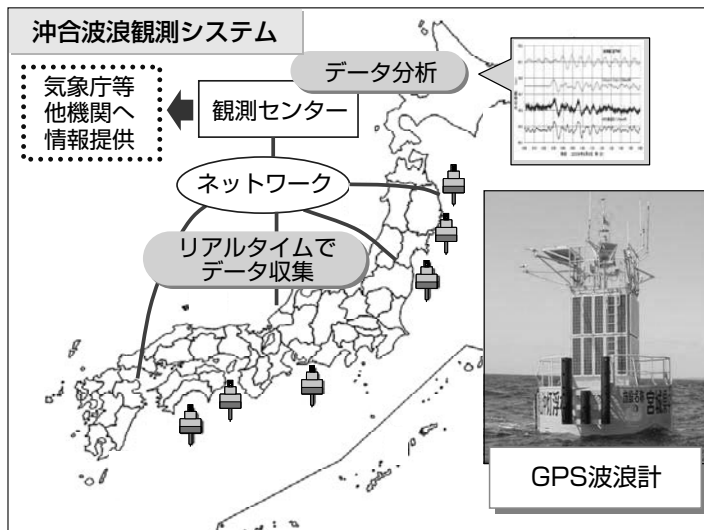
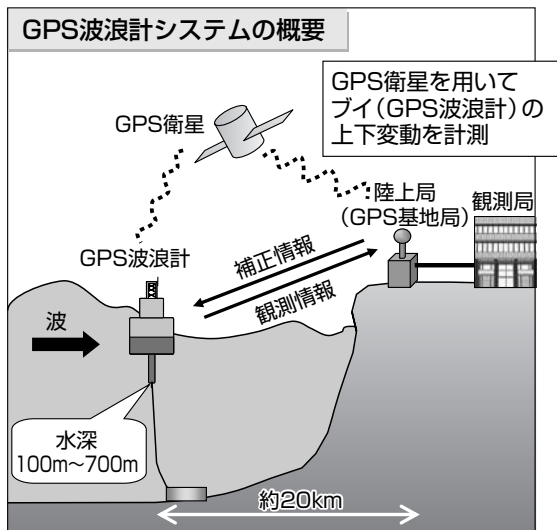
【耐震強化岸壁の区分イメージ】

『耐震強化岸壁緊急整備プログラム』のポイント

- ◆平成18年度から22年度の5年間で耐震強化岸壁の整備率を概ね70%へ向上(現況6割程度)
- ◆臨海都道府県の全てで耐震強化岸壁を整備
- ◆耐震強化岸壁を性能から2種類(特定、標準)に区分するとともに、既存岸壁の改良を組み合わせ、従来型の新規整備に比べ、3割程度残事業費を削減

ハ) 沖合波浪観測体制の強化

港湾整備に必要な沖合の波浪を精度良く観測するGPS波浪計の整備を推進し、沖合波浪観測体制の強化を図る。なお、地震発生時には気象庁等関係機関と連携することにより、港湾を含む沿岸域での迅速な津波災害対策にも活用する。

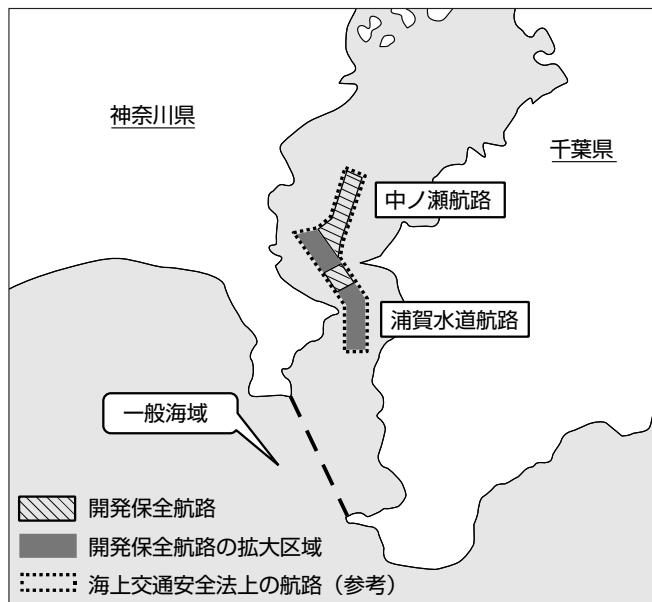


② 港湾における保安・安全対策の推進

イ) 船舶の安全航行の確保（開発保全航路の指定範囲の拡大）

船舶の安全かつ効率的な航行を確保する上で、一体的に保全することが必要な海域を開発保全航路として指定するとともに、航行の障害となる沈船等の障害物の除去制度の拡充を図る。

- ◇ 保全を行う航路についても、開発保全航路として指定範囲を拡大
- ◇ 必要に応じて速やかに沈船等の障害物を除去する制度の拡充
- ◇ 開発保全航路の開発・保全・管理の根拠となる開発保全航路計画を国土交通大臣が策定



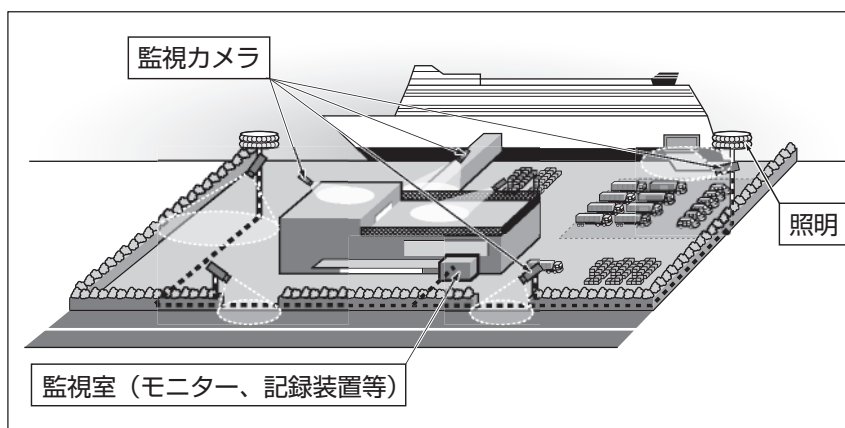
【東京湾における指定のイメージ】

ロ) コンテナターミナルの出入管理システムの構築（再掲）（16頁参照）

『出入管理システム』の構築により、各ターミナルにおいて共通カードによる出入管理を実施し、コンテナターミナルの効率性・利便性・保安性の向上を図る。

ハ) 国内旅客船・フェリーターミナルにおける保安対策の強化

人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある国内旅客船及びフェリーターミナルにおける保安対策を強化するため、監視カメラを用いた保安対策の実施を支援する。〔その他施設費〕



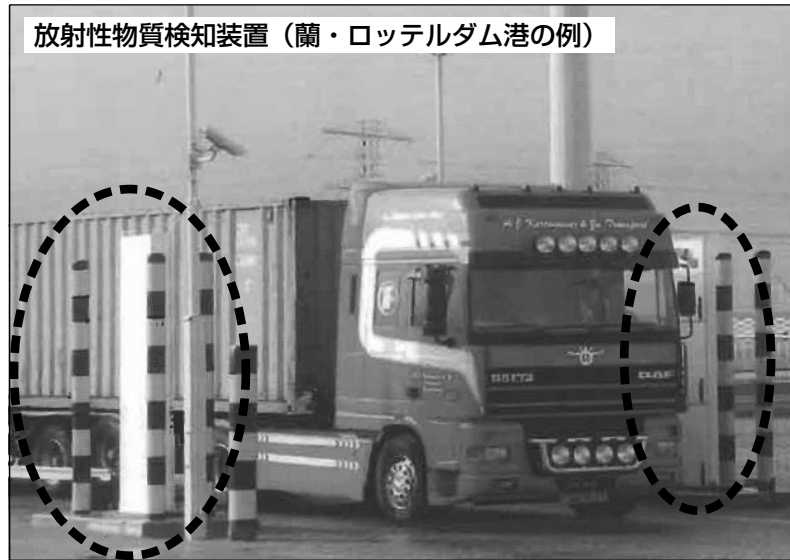
【保安施設（監視室等）のイメージ】

二) メガポート・イニシアティブのパイロットプロジェクトの実施

米国からのメガポート・イニシアティブ (MI)※に対応したパイロットプロジェクト実施の要請を踏まえ、コンテナゲートに放射性物質検知装置を設置し、輸出入コンテナ100%放射性物質検知のための検知方法、運用体制の検討等を行う。

- 放射性物質検知装置 (γ線検知装置、中性子線検知装置) の設置
- 管理棟にアラーム表示装置を設置し、これと放射性物質検知装置を接続
- 検査方法、運用体制の検討

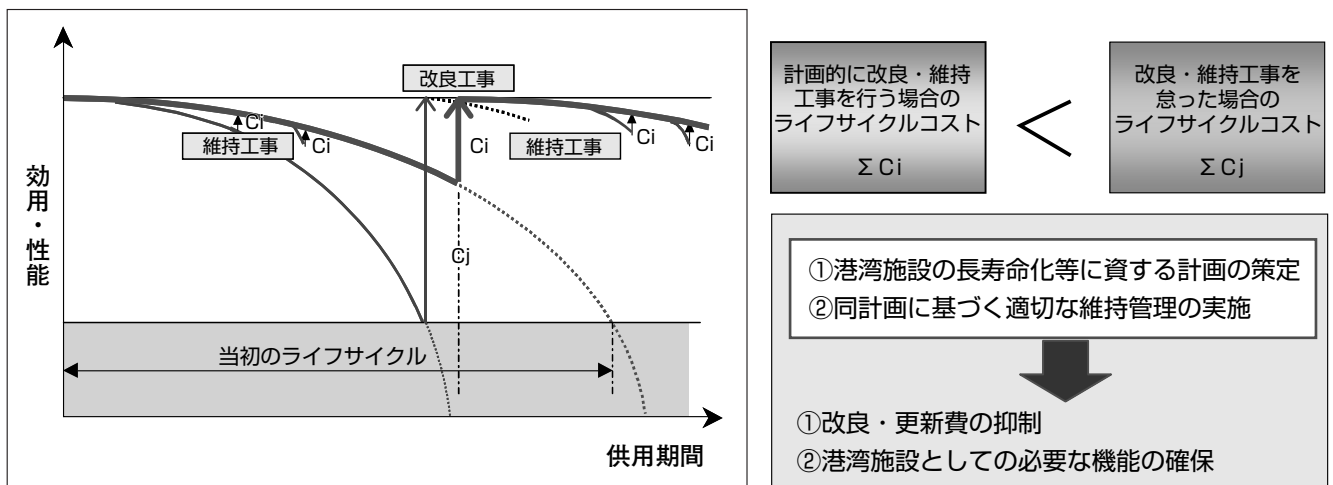
※メガポート・イニシアティブ (MI) : 世界の主要港に放射性物質検知装置を設置することにより、港における積荷の検査能力を強化し、もって核物質その他の放射性物質の拡散を防止することを目的とする、米国政府が推進する取り組み。



③ 港湾施設の戦略的維持管理の推進

イ) 既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進

港湾施設については、高度経済成長時代に集中投資した施設の老朽化が進行することから、必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を促進する。



【ライフサイクルマネジメントの概念図】

4 地球環境問題と少子高齢化への対応『環境』『暮らし』

① 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～

イ) リサイクルポートプロジェクトの推進（再掲）（20頁参照）

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、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、臨海部の活性化を図るためにリサイクル産業の拠点化を進め、総合物流静脈拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。（川崎港、舞鶴港等）

ロ) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出

「21世紀環境立国戦略」等を踏まえ、港湾空間における水環境の改善、自然環境の再生・創出を図る。（東京港、堺泉北港等）

- ・ 青潮等の発生と関連があるとされる深掘跡の埋戻しや干潟・海浜の保全・再生・創出等の自然再生を効率的に実施するため、浚渫土砂の品質調整手法等の実現に向けた現地実証施設のモニタリングを実施



三河港蒲郡地区

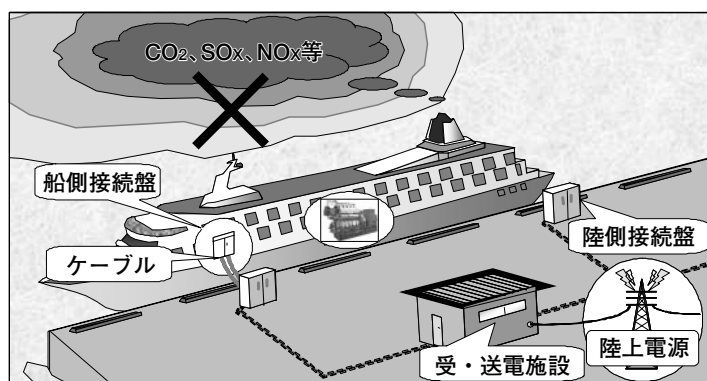
【港湾整備により発生した良質の土砂を有効活用し、良好な水環境と多様な生物の生息場を創出】

指標：失われた湿地・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(H18)→約3割(H19)】
 指標：湾内青潮等発生期間の短縮【(H14)→H14比約15%減(H17)※→H14比約5%減(H19)】（※当指標は気象・海象等にも影響される）

ハ) 停泊・荷役中の船舶の環境負荷発生量の削減

接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設による供給に切り替えること（船舶版アイドリングストップ）を推進することにより、港湾地域におけるCO₂、SO_x、NO_x等の排出ガスを削減し、大気環境の改善を図る。

- ・ 需要に応じた電気料金設定方法等の検討
- ・ 導入の前提となる安全上、技術上の課題の整理
- ・ 陸上電力供給設備の国際規格づくりへ参画



【船舶版アイドリングストップのイメージ】



【現地実証実験の状況】

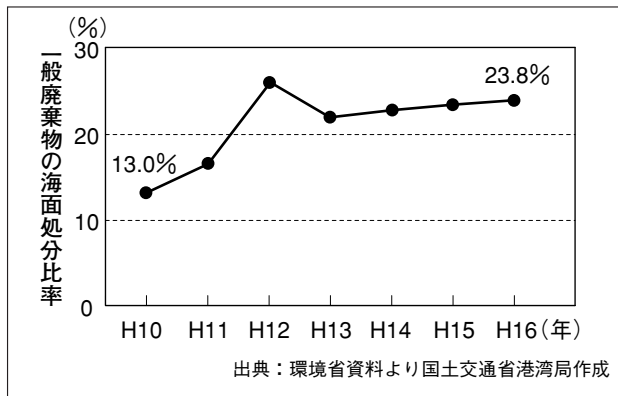
② 海面処分場の計画的な確保

イ) 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の計画的な確保

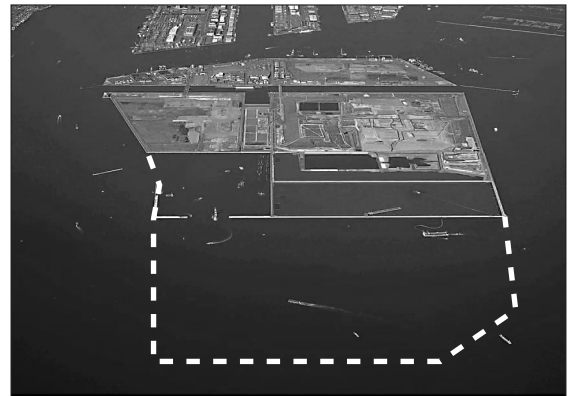
港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。

- 地方自治体等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、広域処分場の整備を推進（大阪湾フェニックス）

○事業費346億円（対前年度比1.24）、国費97億円（対前年度比1.30）



【一般廃棄物の海面処分比率(全国)の推移】



【東京港 海面処分場】

指標：廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数【約4年(H18)→約7年(H23)】

③ バリアフリー化の推進 ～バリアフリーポートの形成～

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、みなとを訪れた移動制約者を含むすべての利用者にとって使いやすい施設となるよう、平成18年12月の新バリアフリー法の施行を踏まえ、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。

- 揺れにくい浮棧橋、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人以上の旅客施設等のバリアフリー化の割合

【旅客施設の段差解消：39.3%（H14）→56.5%（H17）→7割強（H19）】

【視覚障害者誘導用ブロック：72.0%（H14）→82.8%（H17）→8割強（H19）】



【三河港 浮棧橋（マンボウ）】

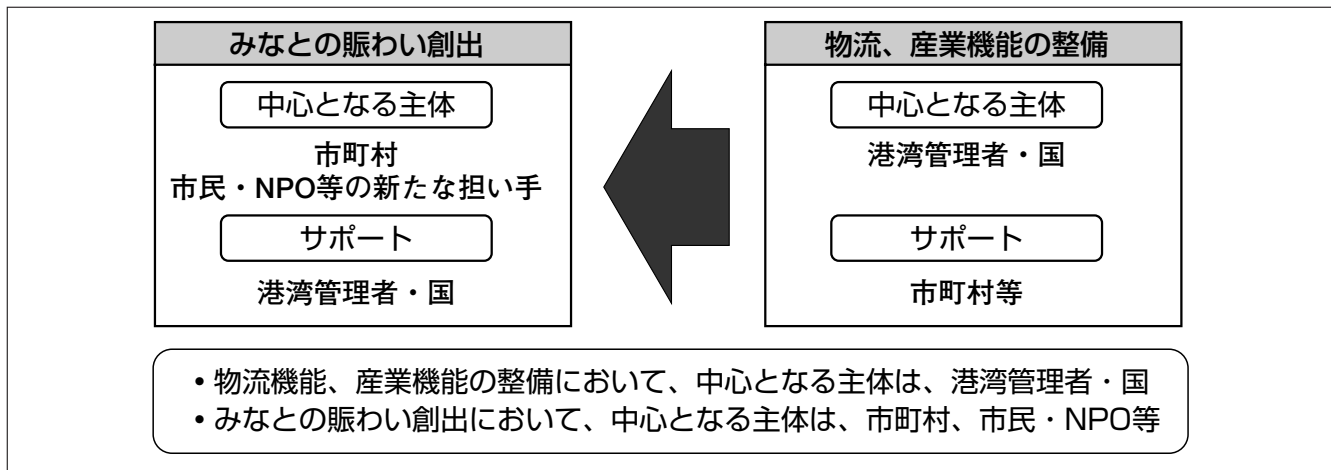


【石垣港 旅客船ターミナル】

④ 賑わい拠点の形成による豊かな暮らしの実現

イ) NPO等の市民団体との協働

住民参加のみなとづくりによって、賑わい拠点を形成するため、市町村による地域の「新たな担い手」の育成や、市町村と地域の担い手との協働を支援する。



ロ) 「みなとオアシス」の全国展開の推進

みなと・海岸を活用して、地域内外の人が交流することができる“賑わい交流拠点”をつくりだす「みなとオアシス」の効果をもっと広域的なものとするため、全国での制度化を推進する。

みなとオアシス
シンボルマーク

現在39港
(仮登録含む)

(登録港位置図)

■ 「みなとオアシス」の主な支援施策

- 事業計画策定への支援
- 「みなとオアシス」シンボルマーク使用の許可の運営支援
- 港湾・海岸事業による支援
- 公的地図等関連事業での支援 等

大分港

みなとオアシスかんたん港園

地元NPOが中心に、フリーマーケット、音楽ライブ等を実施
(平成19年4月25日登録)

三河港

みなとオアシスがまごおり

ヨット乗船体験等のマリナーレジャー体験等の体験学習を実施
(平成19年4月27日登録)

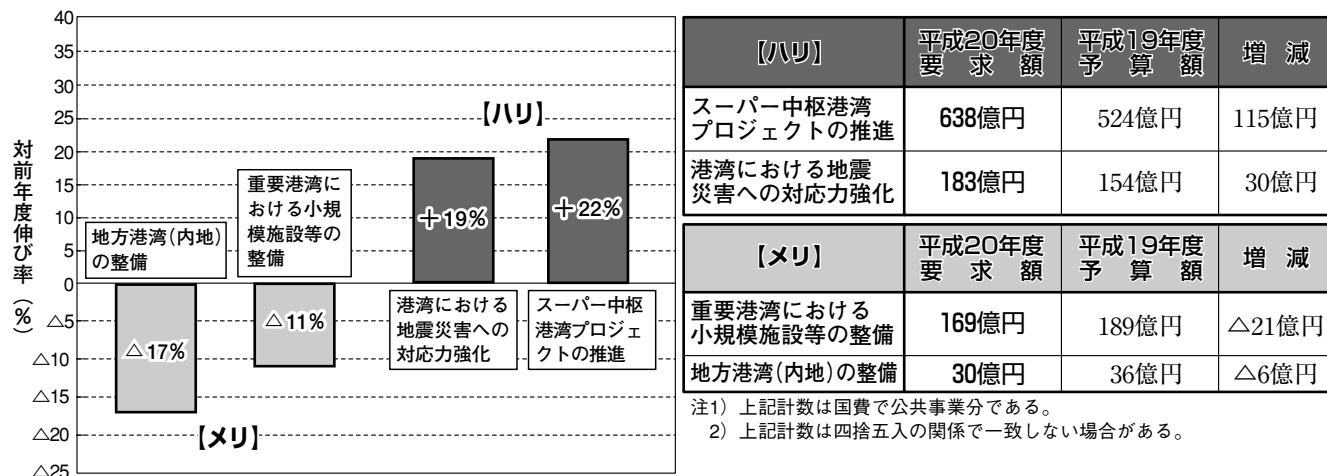
Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進

1 投資の重点化・効率化

① 投資のメリハリ

事業の「選択と集中」により予算要求の重点投資をさらに進め、より一層効率的・効果的な事業実施に努める。

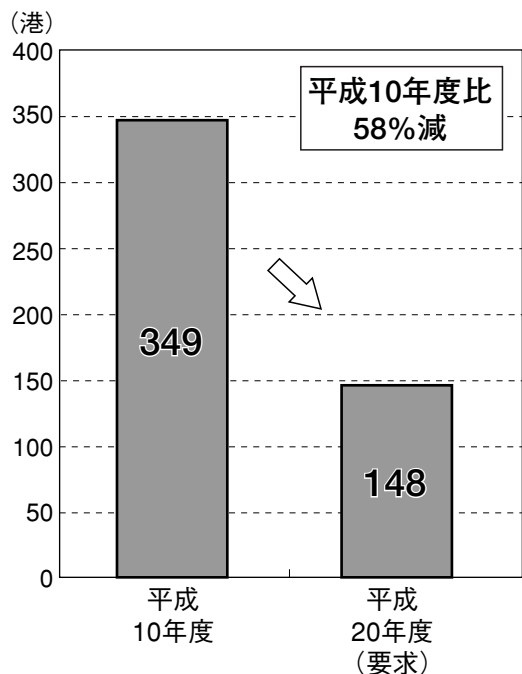
●平成20年度予算要求における投資のメリハリ



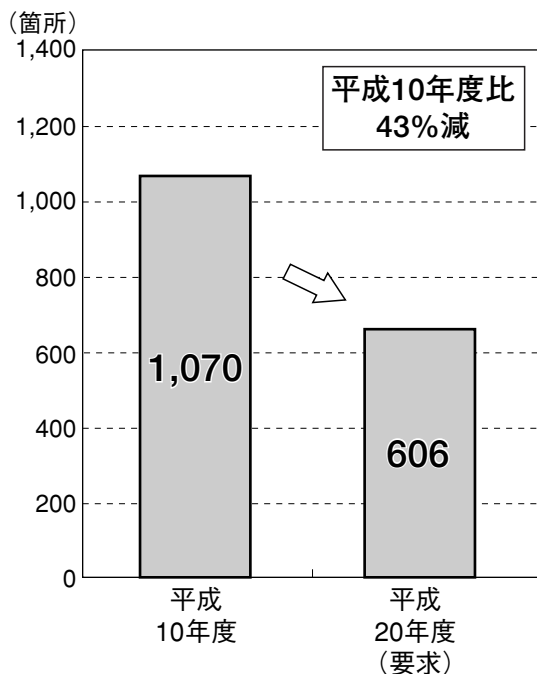
② 事業実施港数・箇所数

我が国全体での歳出改革が重要な課題となっているなか、限られた予算により政策課題へ適切に対応し、整備の緊急性や官と民、国と地方の役割分担等の観点から投資の重点化を図るため、地方港湾への新規投資の抑制、重要港湾における事業実施箇所数の一層の削減を図る。

●地方港湾における事業実施港数の削減

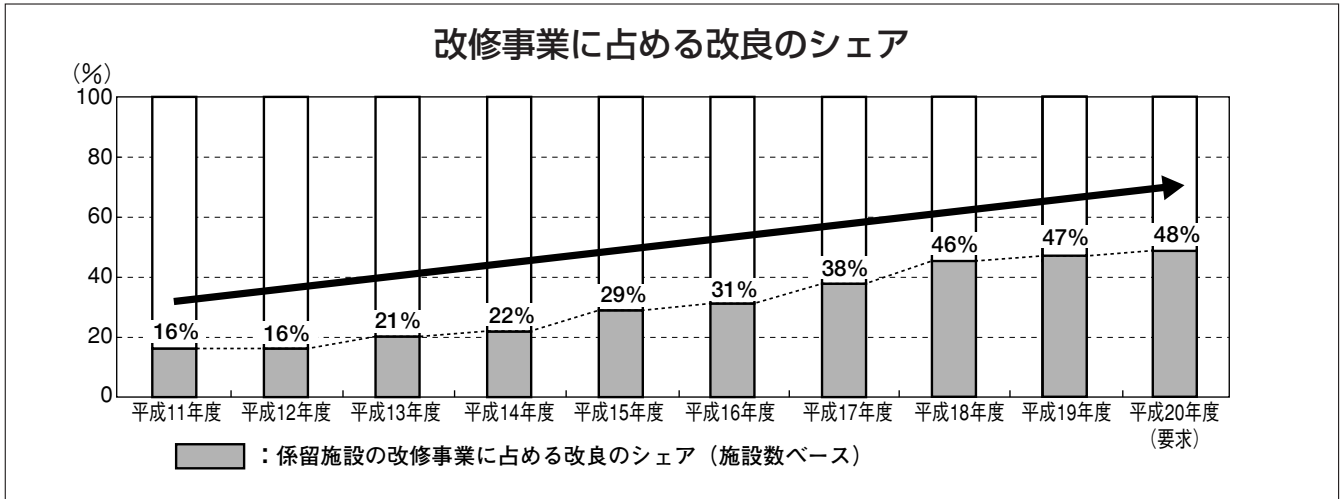


●重要港湾における事業実施箇所数の削減



③ 「改良」による既存ストックの有効活用

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、その質を減することなく有効に活用していく。



④ 港湾統合の推進

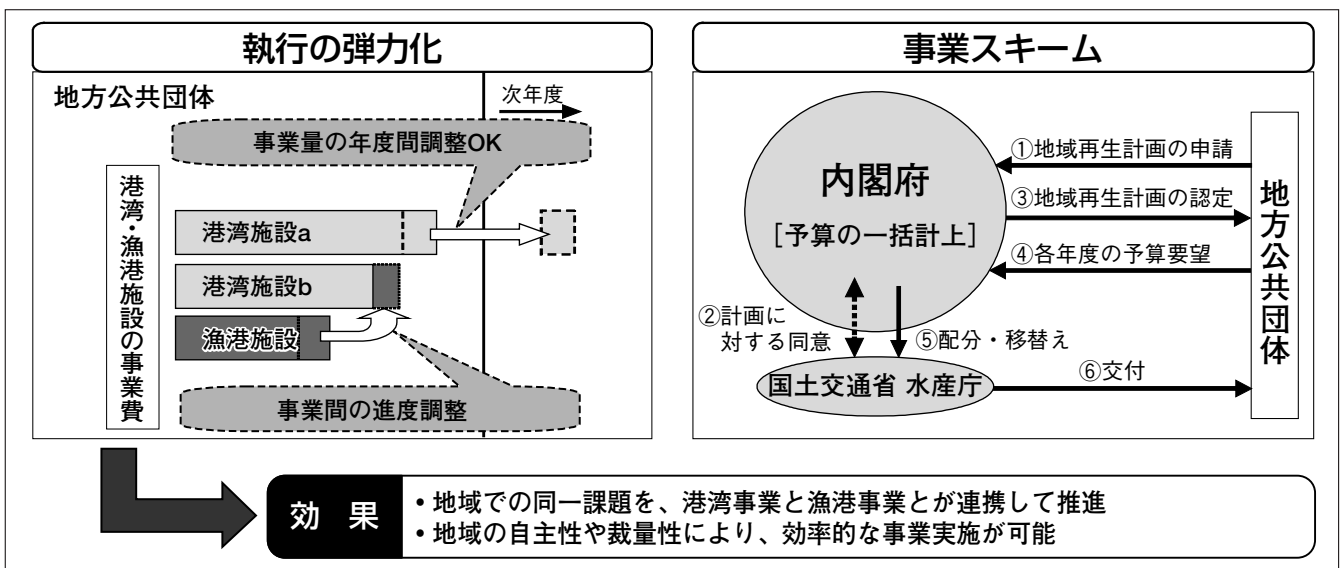
港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資の解消を図ること等により効率的・効果的な港湾の投資・運営をめざす。

<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、配置計画及び整備計画
- 港湾運営の効率化 → 各種手続き、事務の省力化

⑤ 港整備交付金の活用

水産庁との連携により地方港湾・第一種漁港の施設整備を効率的に実施するために、事業間での融通や年度間での事業量の変更が可能な港整備交付金(地域再生基盤強化交付金の一環として内閣府に一括計上)について、地方の実情に配慮しつつ、その一層の活用を進める。



【港整備交付金のスキーム】

⑥ 総合的なコスト削減の取組

これまでの「公共工事コスト削減対策に関する新行動計画」（平成13年3月）や「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」（平成15年3月）の総合的なコスト削減の取り組みを継続するとともに、今後策定予定の新たな計画に基づく取り組みを推進する。

これまでの取組

新行動計画	①工事コストの低減（19施策） ②工事の時間的コストの低減（1施策） ③ライフサイクルコストの低減（3施策） ④工事における社会的コストの低減（4施策） ⑤工事の効率性向上による長期的コストの低減（3施策）	合計30施策
構造改革	①事業のスピードアップ（8施策） ②計画・設計から管理までの各段階における最適化（14施策） ③調達の最適化（12施策）	合計34施策

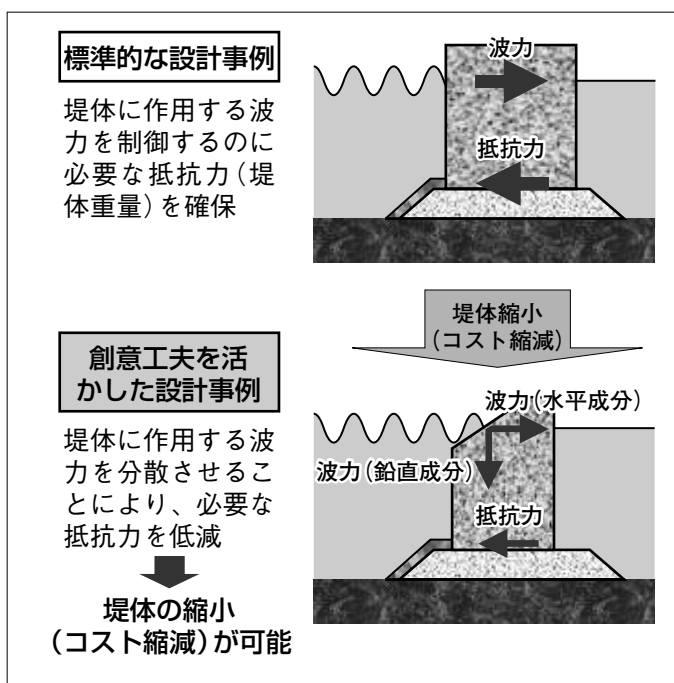
充実を図る取組

- ①計画、設計から施工、維持管理に至る、港湾関係事業のすべての段階を通じた総合的なコスト削減の取り組みの一層の充実
- ②民間企業の技術力を活用する多様な公共調達手法の採用

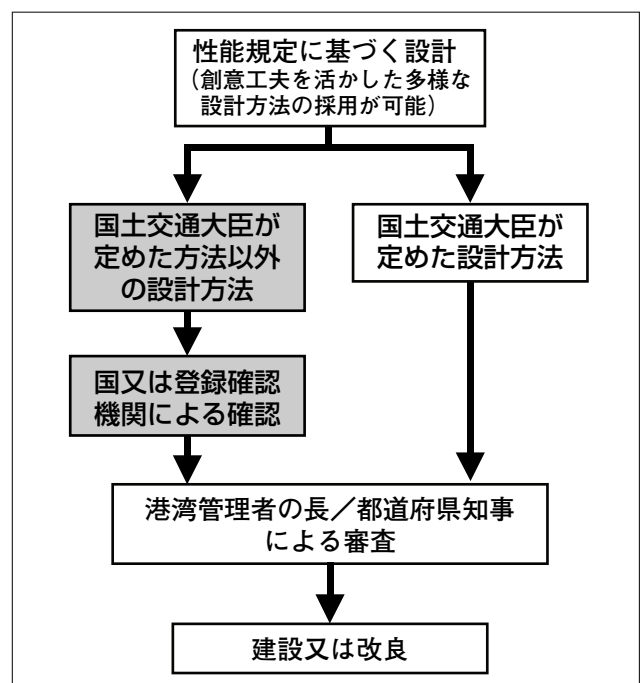
主要な取組

～技術基準の性能規定化によるコスト削減の推進～

港湾構造物のコスト削減などの観点から、平成19年度より港湾の施設の技術上の基準を従来の仕様規定から性能規定に変更した。また、設計の技術基準との適合性を国又は第三者機関が確認する登録確認機関制度も併せて創設し、港湾施設の安全確保に対し万全を期している。



【技術基準の性能規定化のメリット】



【多様化した設計に対応した基準適合性の確保】

⑦ 入札・契約手続きの改善

公共工事の入札・契約手続における一層の透明性及び競争性の確保、公共工事の品質確保の促進等を図るため、一般競争入札の対象を1億円以上の工事まで拡大するとともに、全工事発注件数の6割相当以上において総合評価方式を実施する。

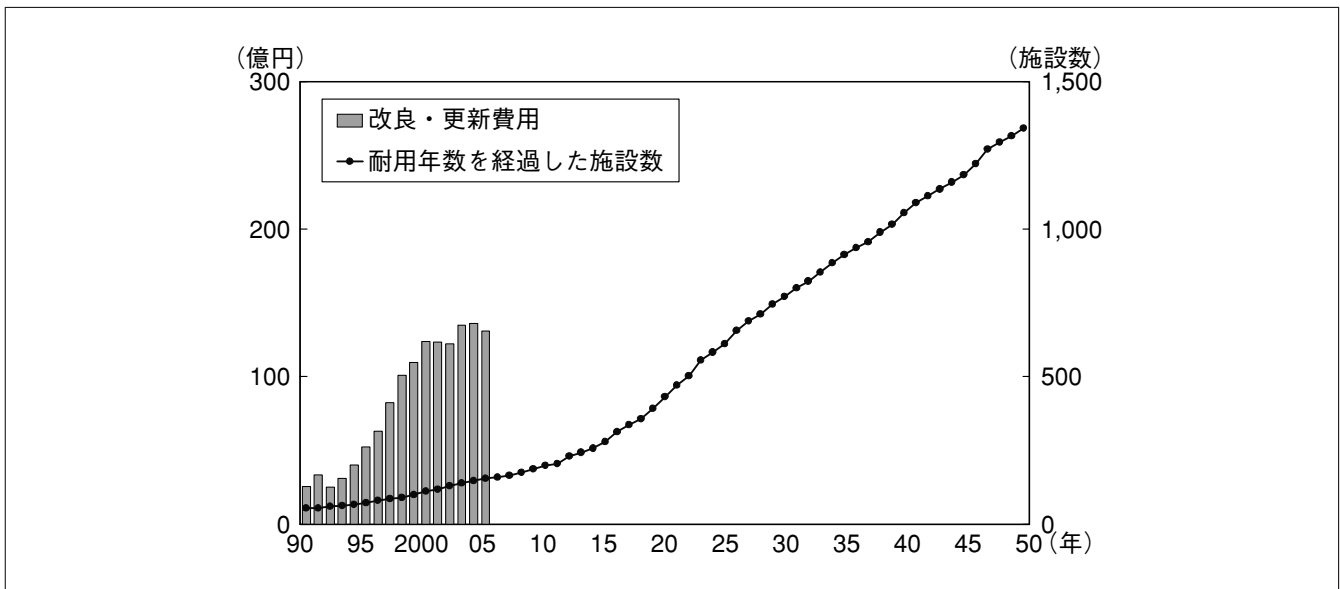
⑧ 公共工事の品質確保

公共工事の入札段階での資格審査・総合評価方式の的確な運用を図るとともに、工事の施工段階において、より確実な品質確保を図るため、施工プロセスを通じた検査・監督の強化（日々の品質監視、段階的な検査の導入等）について、所要の試行工事を実施しつつ、制度の改善を図る。

また、公共工事において極端な低価格による受注が行われた場合、工事品質の確保に支障を及ぼしかねないだけでなく、下請業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の悪影響が懸念されることから、入札段階を中心とした低価格入札対策についても引き続き実施する。

⑨ 港湾施設の戦略的維持管理の推進（再掲）

港湾施設の長寿命化等に資する計画の策定を推進し、計画に基づく予防保全的な維持管理（点検診断・維持補修等）の実施により、今後増大が予想される改良・更新コストの抑制を図る。



【岸壁数（水深7.5m以上）の改良・更新投資と耐用年数を経過する施設数の推移】

2 主な施策・事業の総合化

港湾関係以外の様々な施策・事業との連携・総合化を進め、港湾行政単独では実施することの困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ～省内各局、関係省庁との連携～

スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の早期達成を目指し、次世代高規格コンテナターミナルの整備を実施するとともに、国内ネットワーク等の強化を図るため内航フィーダー輸送強化支援施設等に対する支援を実施し、国内から幅広く貨物を集め、スーパー中枢港湾の国際物流拠点機能を強化する。

② 次世代シングルウィンドウの構築とアジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」の着実な実施 ～省内各局、関係省庁との連携～

関係6省庁が連携し構築する、利便性が高く簡素で効率的な次世代シングルウィンドウの実現に向け、NACCSと港湾EDIを統合するとともに、「貿易手続改革プログラム」を踏まえ、港湾手続の統一化・簡素化を推進する。

③ 物流セキュリティ及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究 ～省内各局、関係省庁との連携～

関係7省庁が連携してとりまとめた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」で示されたセキュリティ強化と物流効率化の両立に向けた施策方針に基づき、米国主導で開発されている海上コンテナ用電子タグの技術的課題、運用課題の検証等を行う。

④ AISを活用した新たな港内管制及び港湾物流の効率化 ～海上保安庁との連携～

海上保安庁と連携し、平成20年6月末までに総トン数500トン以上の船舶へ搭載が義務づけられる船舶自動識別装置（AIS）のデータを活用し、船舶の運行効率の向上と港湾物流の効率化の双方を実現する。

⑤ 臨海部基幹的広域防災拠点の運用体制の強化 ～都市・地域整備局、内閣府（防災担当）との連携～

東京湾臨海部において、東京港有明の丘地区と連携し、川崎港東扇島地区における基幹的広域防災拠点の運用体制を強化する。

⑥ メガポート・イニシアティブの推進 ～財務省、外務省等との連携～

港湾における積荷の検査能力を強化し、放射性物質等の拡散を防止することを目的としたメガポート・イニシアティブの円滑な推進を図るため、関係省庁と連携しながら、輸出入コンテナ貨物の放射性物質の有無の検知にかかる試行実験を行い、放射性物質等の検知にかかる運用体制や検知レベルの設定などの技術的事項について検討を行う。

⑦ 全国海の再生プロジェクト ～都市・地域整備局、海上保安庁、河川局、農林水産省、経済産業省、環境省との連携～

水質汚濁が慢性化している閉鎖性海域の水質環境改善を図るため、関係行政機関の連携により策定した行動計画に基づき、総合的に施策を推進する。

⑧ 地域ネットワーク型体験活動の推進に資する海浜等の整備 ～文部科学省との連携～

子供たちの豊かな人間性をはぐくむため、関係機関や団体等が協働して行う体験型環境学習の場ともなる海浜等を整備する。

IV. 新規事項

1 主な新規着工施設

事業名 [事業主体]	整備期間 (年度)	港湾整備 事業費 (億円)	事業内容
新潟港 東港区西ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [北陸地方整備局]	H20 ~ H23	55	外貿コンテナ貨物の増加に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより約29億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [中部地方整備局]	H20 ~ H27	161	外貿コンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより約42億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
堺泉北港 堺2区 基幹的広域防災拠点 整備事業 [近畿地方整備局]	H20 ~ H22	71	京阪神都市圏における大規模震災発生時に対応するため、基幹的広域防災拠点の整備を行う。震災時における被害の低減に関する便益約120億円が得られる。
水島港 玉島地区 多目的国際ターミナル・ 臨港道路整備事業 [中国地方整備局]	H20 ~ H29	470	外貿コンテナ船の大型化や飼肥料貨物の効率的な輸送に対応するため、多目的国際ターミナルの整備を行う。これにより約31億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
小名浜港 東港地区 多目的国際ターミナル 整備事業 [東北地方整備局]	H20 ~ H25	295	石炭、金属鉱等のばら積み貨物の増加に対応するため、多目的国際ターミナルの整備を行う。これにより約66億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。
三島川之江港 金子地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 [四国地方整備局]	H20 ~ H25	40	内貿ユニットロード貨物の増加や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送に対応した国内輸送ターミナルの整備を行う。これにより約12億円/年の輸送費用の削減効果が得られる。

2 新規制度等

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

スーパー中枢港湾の更なるサービスの向上及び一層のコンテナ貨物の取り扱いの増大を推進するため、コンテナ外部の状態の効率的チェックに資する施設整備に対する補助制度を創設する。また、スーパー中枢港湾と国内海上ネットワークを構成する港湾において、内航フィーダー船による効率的な物流体系の構築に資する施設整備に対する補助制度を創設する。

さらに、国際コンテナ埠頭等を一体的に運営することによる港湾機能の高度化を促進するため、港湾法第50条の4に基づく認定を受けた者をその他施設費の交付対象事業者に拡充する。

また、コンテナターミナルの機能の拡充を図るため、ターミナルと一体的に機能する高度で大規模な臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）において物流施設を整備する民間事業者に対し、民間都市開発推進機構が出資等により支援する制度を創設する。

② 臨海部産業エリアの形成

民間による効率的な埠頭運営を行うとともに、埠頭と隣接地域との一体的な活用を図り、産業競争力の高い臨海部産業エリアを形成するため、埠頭の一体貸付制度を創設するとともに、貸付を受けた者をその他施設費の交付対象事業者に拡充する。また、同エリアにおける効率的な物流の実現を支援するため、物流施設を整備する民間事業者に対し、民間都市開発推進機構が出資等により支援する制度を創設する。

③ 次世代シングルウィンドウの稼動に向けた港湾管理者システム改修支援

アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」や「規制改革推進のための3か年計画」に位置づけられた、次世代シングルウィンドウへの輸出入・港湾手続の一元化のために必要な港湾管理者システムの改修費用を、新たに「改修（統合補助）事業」の対象とする。

④ コンテナターミナルの効率性・利便性・保安性向上のための出入管理システムの構築

『出入管理システム』の構築により、各ターミナルにおいて共通カードによる出入管理を実施し、コンテナターミナルの効率性・利便性・保安性の向上を図る。

⑤ 「みなと振興交付金」の交付対象市町村の拡充

連携による地域の活性化や投資の効率化の観点から、「みなと」を地域づくりの拠点として広域的に活用し、地域振興を図ることができるよう、みなと振興交付金の交付対象市町村について、従来の港湾所在市町村から、これと一体的な取り組みを行う関連市町村に拡充する。

⑥ 臨海部基幹的広域防災拠点の運用体制の強化

平成19年度中に整備が完了する川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点について、災害発生時の運用体制の強化に向けた制度整備を進める。

⑦ 開発保全航路の指定範囲の拡大 ～船舶の安全航行の確保～

船舶の安全かつ効率的な航行を確保する上で、一体的に保全することが必要な海域を開発保全航路として指定するとともに、航行の障害となる沈船等の障害物の除去制度の拡充を図る。

⑧ 既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進

港湾施設については、高度経済成長時代に集中投資した施設の老朽化が進行することから、必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を促進する。

⑨ 港湾管理者の財政負担の軽減

港湾管理者の財政負担軽減を図りつつ、港湾の国際競争力強化に資するため、以下により港湾管理者の財政負担の軽減を図る。

◇港湾整備事業債の貸付条件の改定

港湾整備事業の埠頭用地について、大水深、耐震化等の国際競争力強化に資する場合は償還期限の延長を可能とする。

◇港湾整備事業債への高金利の公債費負担の軽減対策の拡充

平成19年度に創設された公債費負担の軽減対策について、港湾整備事業についても、公的資金の繰上償還（補償金なし）を可能とする。

V. 税制改正

事 項	税 制 改 正 内 容
1. PFI法の選定事業として整備される公共荷さばき施設等に係る特例措置 <拡充及び延長>	○PFI事業者による効率的なコンテナターミナルの整備・運営を推進するため、平成11年度より講じられてきた公共荷さばき施設等に係る特例措置を延長するとともに、港湾管理者の認定を受けた民間事業者が整備する公共荷さばき施設等に対象を拡充する。 ・不動産取得税・固定資産税・都市計画税：課税標準 1 / 2
2. 外貿埠頭公社からコンテナ埠頭を承継する指定会社等が取得する固定資産に係る特例措置 <拡充>	○外貿埠頭公社が指定会社等に移行した後に、国の無利子貸付制度の適用を受けて整備を行った施設について、特例措置を拡充する。 ・固定資産税・都市計画税 (現行) 公社から指定会社等へ承継したコンテナ埠頭に係る措置 ・旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭 課税標準 3 / 5 (承継後10年間) ・公社が解散までに取得したコンテナ埠頭 (上記除く) 課税標準 1 / 2 (承継後10年間) (拡充) 指定会社等が国の無利子貸付制度の適用を受けて整備を行った施設 課税標準 1 / 2 (承継後10年間)
3. 外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置 <延長>	○外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置の適用期限を2年延長する。 ・固定資産税・都市計画税： 旧公団から承継した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準 3 / 5 平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準 1 / 2 平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得した大規模コンテナ埠頭 課税標準 1 / 5 (当初10年間)、1 / 2 (その後) 平成18年4月1日から平成22年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭 課税標準 1 / 2
4. 廃油処理施設の油水分離装置等に係る特例措置 <延長>	○廃油処理施設の油水分離装置等に係る以下の特例措置の適用期限を延長する。 ・所得税・法人税：特別償却14% (ただし、構築物については10%) ・固定資産税：価格の 1 / 6 (新設の場合) 価格の 2 / 3 (優良更新の場合)

第二部

海岸事業等

I. 基本方針・要求規模

1 概算要求の基本方針

地球温暖化の進行による気候変動が顕在化する中、切迫する大規模地震・津波災害や頻発する深刻な高潮災害等に対して国民の安全・安心を確保するための海岸整備を最重要課題とし、ハード・ソフト一体となって強力に推進する。

特に、各地域において、浸水リスクに対して脆弱であり、人口・資産が集積したゼロメートル地帯や地震防災対策推進地域等を中心に、想定される被害の深刻さを鑑み緊急的に老朽化対策や耐震対策に取り組む。

また、海洋基本法の成立を踏まえ、侵食対策や海岸利用の促進、漂流・漂着ゴミ対策等についても推進する。

2 概算要求の規模

事業区分	費目	平成20年度 要求額(A)	平成19年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	500億円	436億円	1.148
	国費	296億円	256億円	1.157
災害復旧事業等	事業費	14億円	14億円	0.987
	国費	13億円	13億円	1.000

注1) 要求額には内閣府分を含む。

注2) 上記計数の平成20年度要求額には重点施策推進要望額（事業費：26億円、国費：13億円）が含まれている。

3 重点事項の要求額（内訳）

（単位：億円）

重点事項	平成20年度 要求額	平成19年度 予算額	対前年度比
1 安全・安心の確保『安全』			
① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進	435 (261)	374 (220)	1.16 (1.19)
② 海岸保全施設の老朽化対策の推進	88.2%	86.0%	
③ 人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実			
2 地域の活性化『活力』『暮らし』			
① 海岸利用の活性化による魅力ある地域づくり	55 (30)	53 (32)	1.04 (0.96)
② 地域住民・NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	10.3%	12.4%	
3 地球環境問題と少子高齢化への対応『暮らし』『環境』			
① 海辺の環境や景観の保全・創造	10 (4)	9 (4)	1.12 (1.07)
1.5%	1.6%		
合計	500 (296)	436 (256)	1.15 (1.16)

注1) 数値の上段は事業費、中段（ ）内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

注2) 上記計数の平成20年度要求額には重点施策推進要望額（事業費：26億円、国費：13億円）が含まれている。

注3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ. 重点事項

重点事項のポイント

1 安全・安心の確保『安全』

①災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進 ⇒ 40頁

イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策 ⇒ 40頁

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積する三大湾等のゼロメートル地帯における高潮対策を推進する。

ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策 ⇒ 41頁

深刻な高潮災害を経験した海岸や激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸等において、緊急的な再度災害防止対策を推進する。

ハ) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策 ⇒ 41頁

平成16年の台風23号の高波による菜生海岸堤防倒壊災害を踏まえ、同様の危険性を有する海岸において、緊急的に海岸保全施設の補強を図る。

二) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策 ⇒ 42頁

切迫する大規模地震と津波の発生に対し、壊滅的人的・物的被害の発生を防ぐため、地震防災対策推進地域等を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。また、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な耐震対策を推進する。

②海岸保全施設の老朽化対策の推進 ⇒ 43頁

海岸堤防等海岸保全施設は、築造後50年近く経過したものが多く、部材経年劣化や波浪等の影響による損傷や機能低下が進行している。このため、老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸保全施設の老朽化対策を計画的に推進する。

③人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実 ⇒ 44頁

津波及び高潮発生時において、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するため、水門の自動化・遠隔操作化、ハザードマップの作成支援などハード・ソフト一体となった取り組みを地方の裁量を活かしつつ一体的に推進する。

2 地域の活性化『活力』『暮らし』

①海岸利用の活性化による魅力ある地域づくり ⇒ 45頁

海岸利用の促進により地域活性化に寄与するため、複数の海岸を広域的に捉え、多様なニーズを踏まえた計画に基づいた海岸利用に資する施設整備を促進する。

②地域住民・NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり ⇒ 45頁

地域住民やNPOとの連携強化により、地域の自然環境や地域固有の歴史を活かした海辺と人々とのつながりの密接化を促進し、かつての多様で豊かな海辺と人々とのつながりを現代の暮らしに叶う形で蘇らせる「里浜づくり」を推進する。

3 地球環境問題と少子高齢化への対応『暮らし』『環境』

①海辺の環境や景観の保全・創造 ⇒ 45頁

多様な生物の生息・生育や優れた自然環境の形成など自然環境の積極的な保全や快適な海岸利用の促進及び生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

1 安全・安心の確保 『安全』

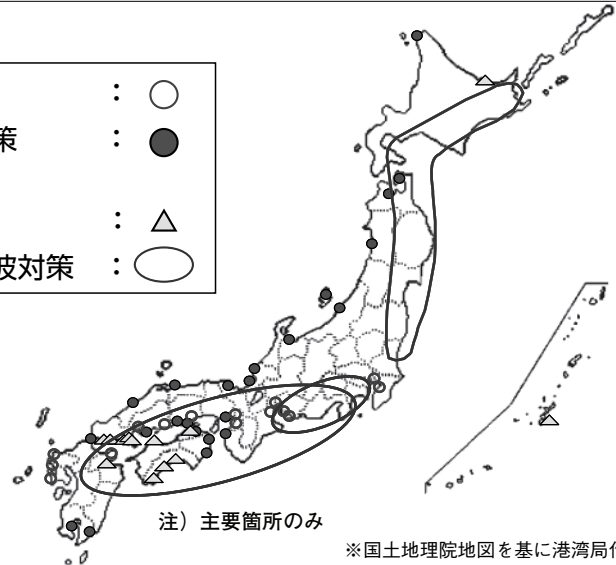
指標：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積【約15万ha(H14)→約12万ha(H18)→約10万ha(H19目標値)】
 指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消【約13,000ha(H14)→約10,500ha(H18)→約10,000ha(H19目標値)】

○事業費約435億円（対前年度比1.16）、国費約261億円（対前年度比1.19）

① 災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策の推進

各地域において、浸水リスクに対して脆弱であり、人口・資産が集積したゼロメートル地帯や大規模地震の発生が危惧される地震防災対策推進地域等を中心に、国民の安全・安心を確保するための緊急津波・高潮対策を推進する。

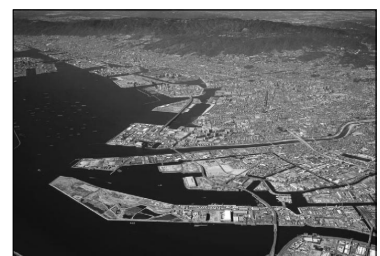
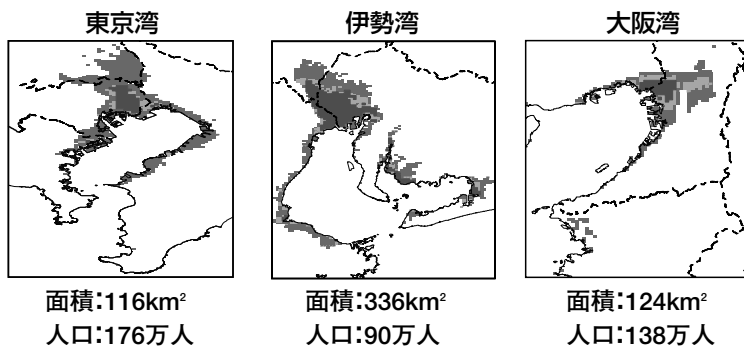
- イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策 : ○
- ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策 : ●
- ハ) 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策 : △
- 二) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策 : ○



イ) ゼロメートル地帯等における緊急高潮対策

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積する三大湾等のゼロメートル地帯における高潮対策を推進する。 (東京湾海岸、広島湾海岸等)

○三大湾等のゼロメートル地帯には人口・資産等が集積。
 一方、ゼロメートル地帯を守る海岸保全施設は老朽化が進行し、耐震性の不足も見られる。

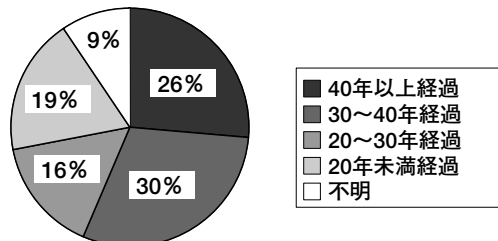


新潟西宮芦屋港海岸



福山港海岸

【三大湾における海岸堤防の築造経過年数】



※国土地理院地図を基に港湾局作成 H17.9国土交通省、農林水産省調べ

ロ) 高潮被害等の再度災害防止のための緊急対策

深刻な高潮災害を経験した海岸や激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸等において、緊急的な再度災害防止対策を推進する。(高松港海岸等)

●災害対策重点海岸等に対する再度災害防止

- 平成16年に観測史上最多の10個の台風が上陸。全国各地で高潮被害が発生し、全国で21,086棟の床上・床下浸水被害が発生したことを受けて、災害対策重点海岸に対し、予算の重点配分等を行う。
- 過去において高潮等による甚大な災害を受けた海岸について、他事業との連携等も考慮しつつ効果的な対策を推進する。

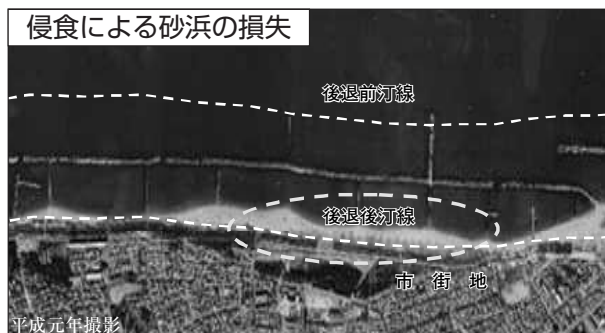


【広島県呉市の浸水状況】

●侵食対策の推進

激しい冬期波浪等により深刻な侵食被害を受けている海岸において、面的防護工法による抜本的な侵食対策を推進する。

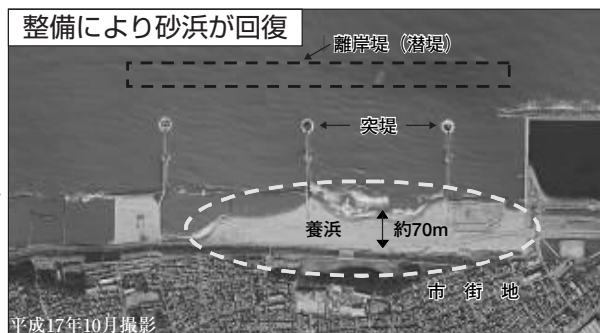
【整備前】



侵食による砂浜の損失

平成元年撮影

【整備後】



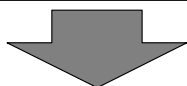
整備により砂浜が回復

平成17年10月撮影

ハ) ^{なばえ} 菜生海岸堤防倒壊災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策

平成16年の台風23号の高波による菜生海岸堤防倒壊災害を踏まえ、同様の危険性を有する海岸において、緊急的に海岸保全施設の補強を図る。(徳山下松港海岸等)

- 計画波高を超える観測史上最大の高波により、海岸堤防が約30mにわたって倒壊・流出。
- 家屋13棟が崩壊し、3名が死亡、4名が負傷。



菜生海岸堤防倒壊災害と同様な危険性を有する施設において、概ね5年間で壊滅的被害の防止対策を実施。

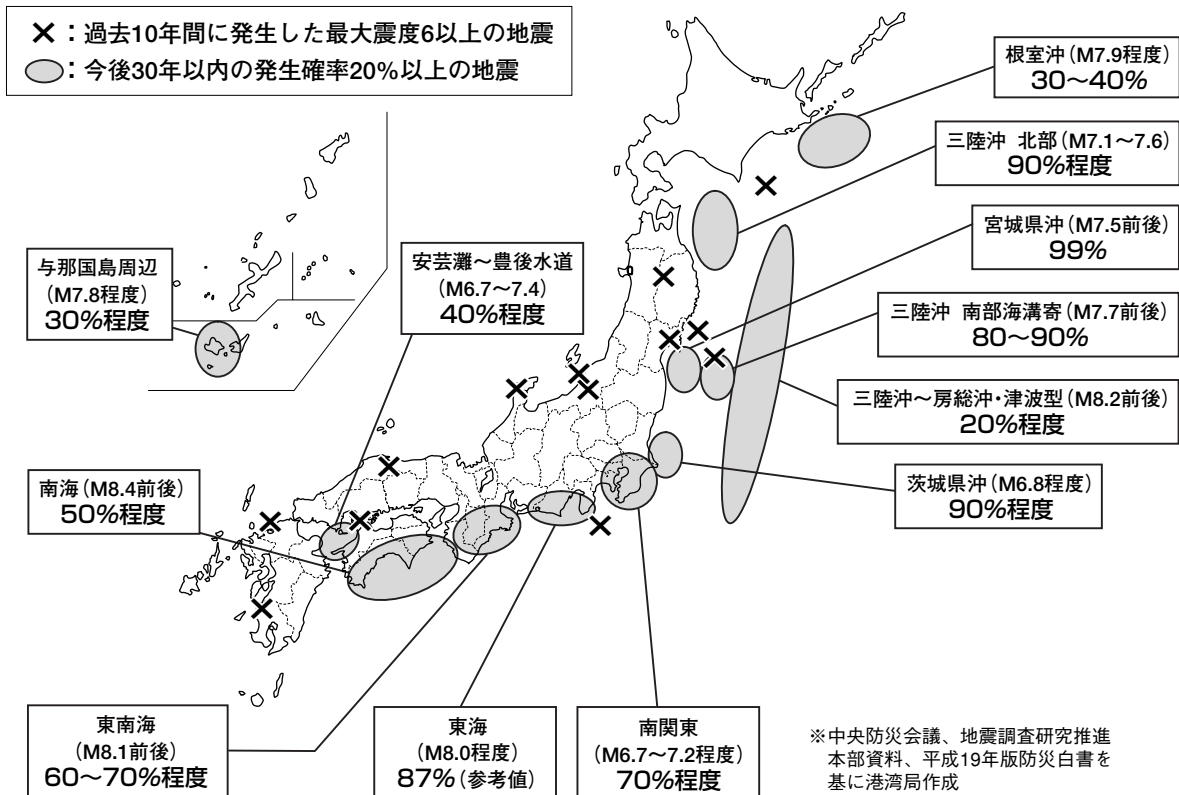


【高知県室戸市 菜生海岸】

二) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策

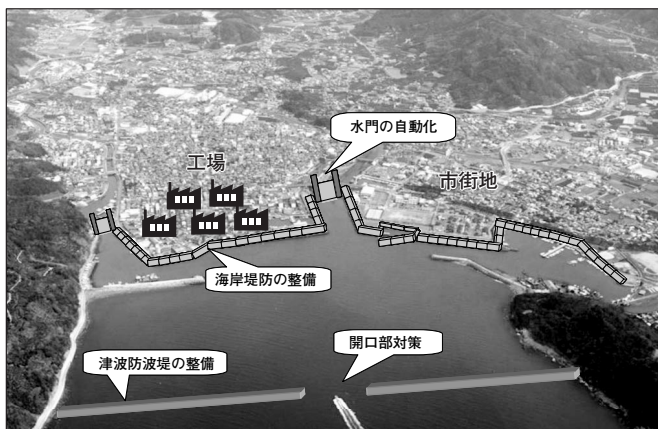
切迫する大規模地震と津波の発生に対し、壊滅的人的・物的被害の発生を防ぐため、東南海・南海地震防災対策推進地域等を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。特に、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な耐震対策を要する海岸保全施設について、耐震化対策を計画的に推進する。
(撫養港海岸等)

【過去10年間に発生した最大震度6以上の地震及び今後30年以内の発生確率20%以上の地震】



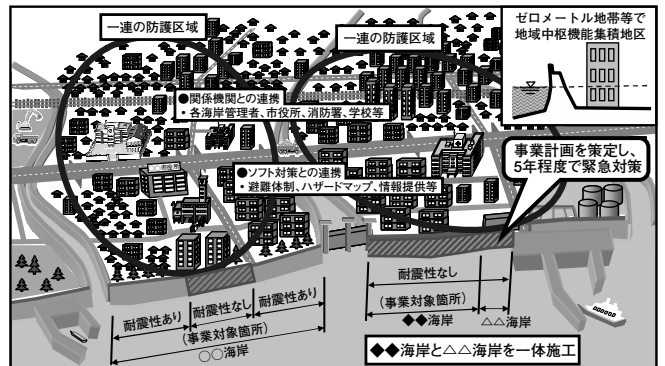
津波による壊滅的人的・物的被害の防止

津波による壊滅的人的・物的被害の発生を防止し港湾背後の安全・安心を確保するため、人口や産業が集積する地域において、総合的な津波対策を推進する。



海岸保全施設の耐震化

地震発生後の堤防・護岸の防護機能低下による浸水被害から人命や資産の防護を図るため、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、海岸耐震対策緊急事業計画に基づき、堤防・護岸の耐震対策を緊急的に推進する。

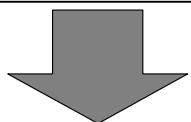


② 海岸保全施設の老朽化対策の推進

海岸堤防等海岸保全施設は、築造後50年近く経過したものが多く、部材経年劣化や波浪等の影響による損傷や機能低下が進行している。一方、地球温暖化の影響等による高潮被害の増加や海岸侵食の進行、破堤による壊滅的な被害などが懸念されている。

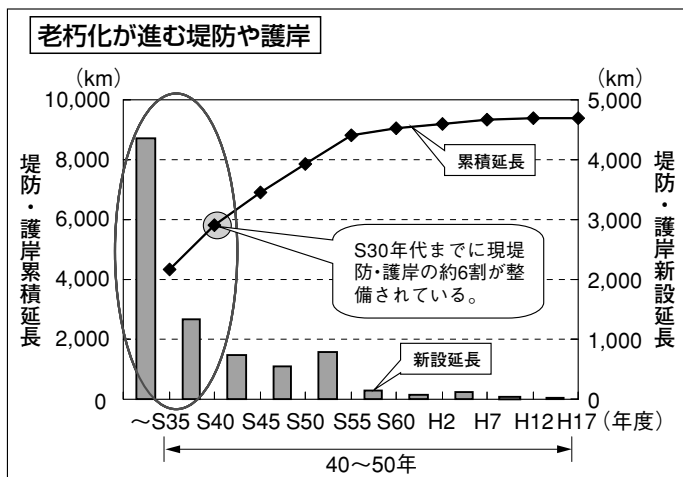
このため、老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸保全施設の老朽化対策を計画的に推進する。

○海岸保全施設の中には、整備後50年近くに達する施設が多く、施設の破堤などの壊滅的な災害の発生が懸念されている。



老朽化対策の計画的推進

- 施設の長寿命化が図られることにより、ライフサイクルコストを縮減
- 計画的な維持管理・更新により、施設の機能低下による災害の発生を防止

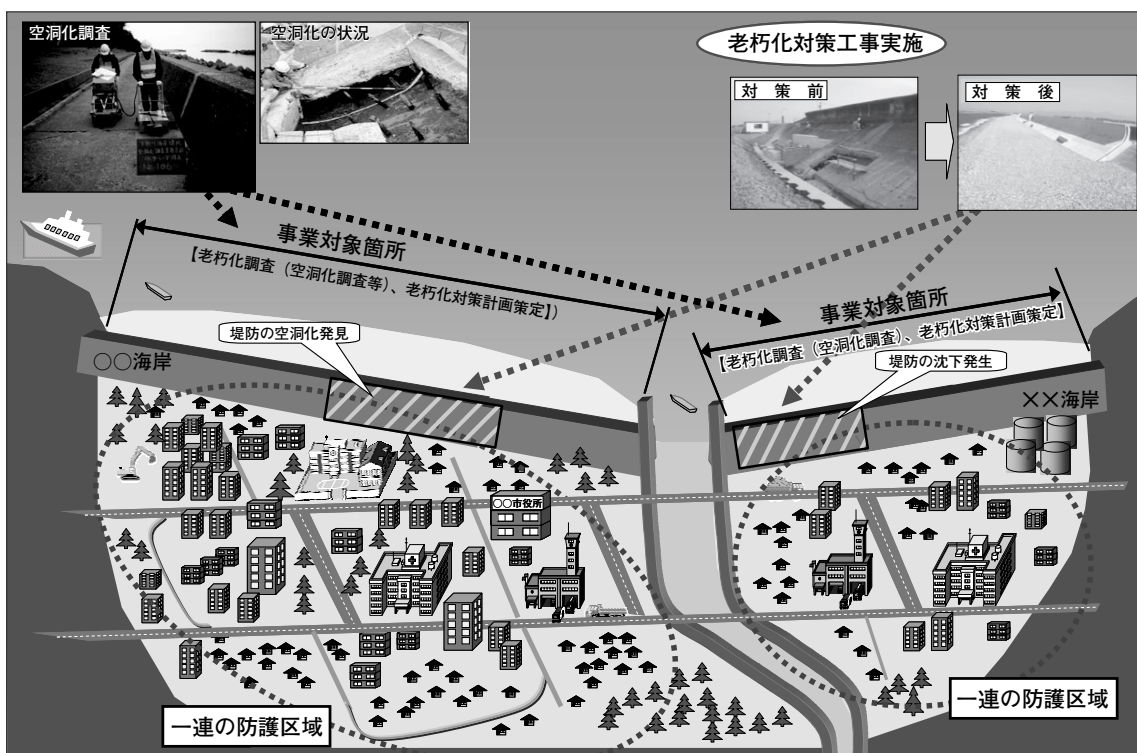


海岸堤防等の保全機能の強化

老朽化により海岸堤防・護岸等の機能が著しく低下し、甚大な浸水被害が発生する恐れがある海岸において、下記の事業の内容を実施。

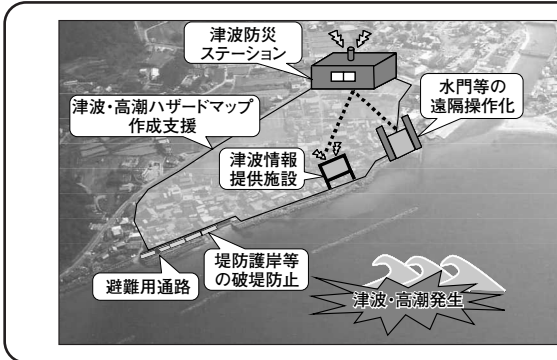
—事業内容—

- ① 海岸堤防・護岸に係る老朽化調査（老朽化対策計画策定に必要な空洞化調査やコア抜き調査等）の実施
- ② 緊急的な老朽化対策を実施するための「老朽化対策計画」（一連の防護区域における改修・更新計画）の策定
- ③ 老朽化対策工事（海岸堤防・護岸等の改修・更新や消波機能新設による機能向上）の実施



③ 人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実

津波及び高潮発生時において、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するため、水門の自動化・遠隔操作化、ハザードマップの作成支援などハード・ソフト一体となった取り組みを地方の裁量を活かしつつ一体的に推進する。



◆「津波・高潮危機管理対策緊急事業」

◆支援メニュー

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

④ 地球温暖化による気候変動への対応

地球温暖化の進行による海面上昇や台風の大型化等の異常気象により、災害リスクが増大することが予想されている。ゼロメートル地帯に人口・資産が集積する我が国において、ひとたび被災した場合には、社会経済活動全体が壊滅的な被害を受ける可能性があるため、対応策の検討を行う。

	環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8℃ (1.1℃～2.9℃)	約4.0℃ (2.4℃～6.4℃)
海面上昇	18～38cm	26～59cm

※IPCC第4次評価報告書第1作業部会第10回会合（H19.1.29～2.1）で承認

⑤ 漂流・漂着ゴミ対策の推進

大量のゴミや流木等の漂着範囲が海岸保全区域相当広範囲に及んでいる現状に鑑み、「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」の対象範囲を拡大し、「一連の海岸」から広域にわたる海岸とする等、広域的に一体的処理を行うことができるよう制度を拡充する。



広範囲にわたる海岸漂着ゴミや流木への対応

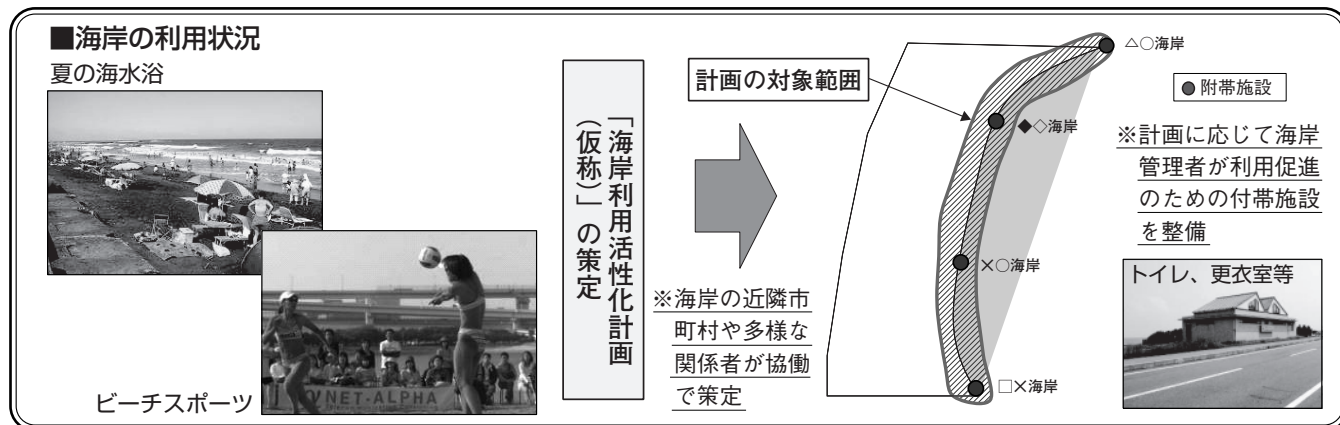
2 地域の活性化『活力』『暮らし』

指標：人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長【約6,700km(H14)→約6,800km(H18)→約6,800km(H19目標値)】

○事業費約55億円（対前年度比1.04）、国費約30億円（対前年度比0.96）

① 海岸利用の活性化による魅力ある地域づくり

海岸利用の促進により地域活性化に寄与するため、複数の海岸を広域的に捉え、多様なニーズを踏まえた計画に基づいた海岸利用に資する施設整備を促進する。



② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり

地域住民やNPOとの連携強化により、地域の自然環境や地域固有の歴史を活かした海辺と人々とのつながりの密接化を促進し、かつての多様で豊かな海辺と人々とのつながりを現代の暮らしに叶う形で蘇らせる「里浜づくり」を推進する。

3 地球環境問題と少子高齢化への対応『暮らし』『環境』

指標：人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長【約6,700km(H14)→約6,800km(H18)→約6,800km(H19目標値)】

指標：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合【0(H14)→15%(H18)→H19までに約2割再生】

○事業費約10億円（対前年度比1.12）、国費約4億円（対前年度比1.07）

① 海辺の環境や景観の保全・創造

多様な生物の生息・生育や優れた自然環境の形成など自然環境の積極的な保全や快適な海岸利用の促進及び生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

●生物の生息環境に配慮した海辺づくり



竹原港海岸

●生活環境の向上に資する海岸づくり



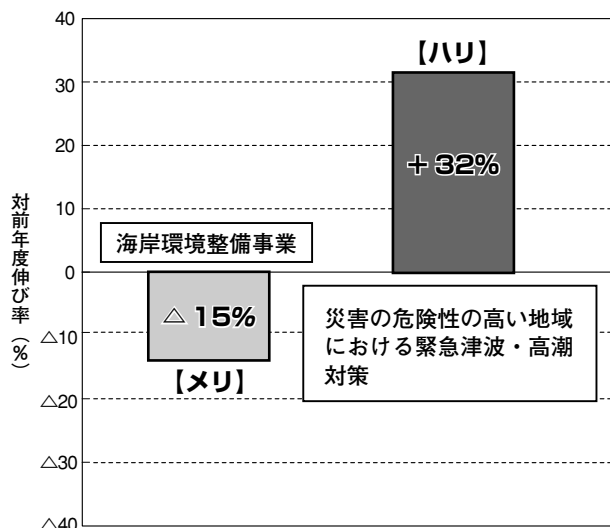
尼崎西宮芦屋港海岸 45

Ⅲ. 効率的・効果的な海岸事業の推進

1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現

災害の危険性の高い地域における緊急津波・高潮対策への予算の重点配分など、メリハリある配分を行うとともに、事業実施における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に努める。

●平成20年度予算要求における投資のメリハリ

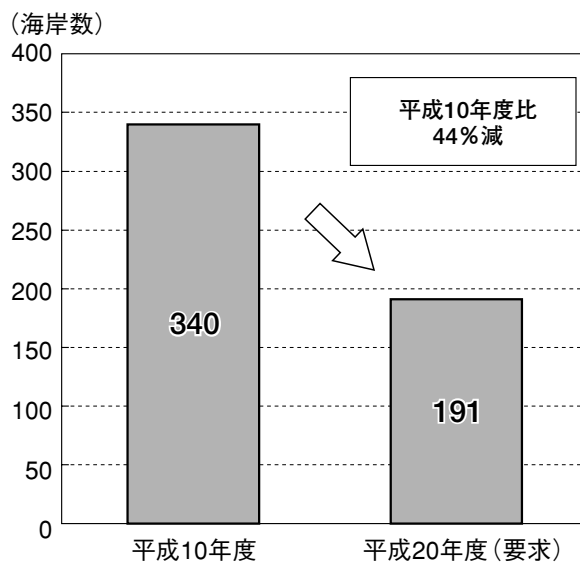


【ハリ】	平成20年度 要求額	平成19年度 予算額	増減
災害の危険性の高い地域 における緊急津波・高潮 対策	152億円	116億円	36億円

【メリ】	平成20年度 要求額	平成19年度 予算額	増減
海岸環境整備事業	8億円	10億円	△2億円

注) 上記計数は国費である。

●事業実施海岸数の削減



●事業間連携の強化

所管の異なる隣接海岸における事業について、所管の一元化（海岸法第40条2項の活用）を推進し、効率的な海岸整備に努める。

また、道路事業等との連携による津波・高潮対策の推進や港湾整備事業との連携による侵食対策の推進など事業間連携を強化する。

IV. 新規事項

1 直轄事業の新規着工要求海岸

海岸名	事業期間	総事業費
下関港海岸	〈H20～H29〉	約135億円

事業内容	<p>下関港海岸においては、平成11年に発生した大規模な高潮被害をはじめ、越波による国道の通行禁止、高潮による家屋の浸水など台風による被害が毎年のように発生し、背後住民及び背後に立地する企業、地域の主要幹線道路に大きな被害を与えている。また、当海岸は、地震に対して脆弱な地域であり、地震により大規模な液状化が発生すれば、既存施設に著しい変形が生じ、地震後の津波や台風等による甚大な被害や近接する関門航路への影響が危惧されているところである。</p> <p>このため、道路事業との連携により、海岸防護機能の確保を目的とした高潮対策を行い、甚大な人的・経済的被害を防ぐ。</p>
------	---

海岸名	事業期間	総事業費
和歌山下津港海岸	〈H20～H31〉	約260億円

事業内容	<p>和歌山下津港海岸海南地区は、紀伊水道に面したリアス式海岸の湾奥に位置し、その地形的特性からこれまで昭和南海地震やチリ地震等による津波浸水被害を度々被っている。また、今後30年以内に50～70%程度の確率で発生が予測されている東南海・南海地震等においては、現状の防潮高さを遙かに超える津波が襲来することが予想されている。</p> <p>当海岸の津波浸水予測地域には、行政・防災機関や主要交通網があることから、人的被害はもとより、発災後の危機管理体制や緊急輸送ネットワークの確保に大きな影響を及ぼすとともに、復興の長期化が懸念されている。加えて沿岸部には鉄鋼、電力等の多様な産業集積地が形成され、我が国の経済への影響も懸念される。</p> <p>このため、抜本的な津波浸水対策を行うことにより、甚大な人的・経済的被害を防ぐ。</p>
------	---

海岸名	事業期間	総事業費
新潟港海岸	〈H20～H33〉	約138億円

事業内容	<p>新潟港海岸西海岸地区については、汀線の後退に対して昭和61年から直轄海岸事業により面的防護工法による侵食対策を行ってきたが、西海岸地区に隣接する区域についても同様に侵食が著しく、老朽化した護岸の倒壊や背後地への越波被害の発生が危惧されている。</p> <p>このため、直轄海岸事業区間を延伸し、面的防護工法による海岸整備を行うことにより、失われた砂浜の復元と背後地域の安全を確保する。</p>
------	---

2 補助事業の新規着工要求海岸

高潮や海岸侵食等からの防護、老朽化した海岸保全施設の改良等を目的に、補助事業として新たに15海岸を要求する。

事 項	合 計
高 潮 対 策	11
侵 食 対 策	3
海 岸 環 境	1
合 計	15

3 新規制度等

① 海岸堤防等老朽化対策緊急事業（新規）〔海岸省庁共同要求〕

老朽化により海岸堤防・護岸等の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生する恐れがある海岸において、緊急的な老朽化対策を実施するための「老朽化対策計画」に基づき、堤防・護岸等の老朽化調査、老朽化対策工事を行う老朽化対策緊急事業を創設する。

② 海岸環境整備事業の拡充〔海岸省庁共同要求〕

海岸環境整備事業を拡充し、複数の海岸を広域的に捉え、多様なニーズを踏まえて近隣市町村や関係者が協働して策定する「海岸利用活性化計画」に基づき、計画で必要と位置付けられた海岸保全施設や附帯施設の整備を補助し、附帯施設の事業費の範囲制限を廃止する。

③ 災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充〔海岸省庁共同要求〕

大量のゴミや流木等の漂着範囲が海岸保全区域相当広範囲に及んでいる現状に鑑み、「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」の対象範囲を拡大し、「一連の海岸」から広域にわたる海岸とする等、広域的に一体的処理を行うことができるよう制度を拡充する。

④ 直轄港湾等災害復旧事業の対象範囲の拡充

川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点について、復旧作業を可能とするため、直轄港湾等災害復旧事業の対象を拡充し港湾環境整備施設（基幹的広域防災拠点）を追加する。

参 考

事業別要求内訳

◆港湾整備事業◆

1. 港湾種別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成20年度要求額		平成19年度予算額		H20/H19 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
中枢国際港湾	(191) 1,686	(121) 901	(116) 1,356	(77) 734	1.22
うち、スーパー中枢港湾プロジェクト	(191) 1,112	(121) 638	(116) 798	(77) 524	1.21
うち、港湾における地震災害への対応力強化	28	14	59	36	0.39
国際幹線航路・その他重要港湾	2,367	1,533	2,076	1,309	1.17
うち、港湾における地震災害への対応力強化	250	161	182	111	1.44
地方港湾(避難港を除く)	435	305	432	298	1.02
うち、港湾における地震災害への対応力強化	14	9	11	7	1.24
合 計	(191) 4,488	(121) 2,740	(116) 3,864	(77) 2,341	1.17

注1) 平成20年度要求額の上段()内は重点施策推進要望額、平成19年度予算額の上段()内は経済成長戦略推進施策分で内数である。
注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成20年度要求額		平成19年度予算額		H20/H19 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	(191) 4,172	(121) 2,455	(116) 3,594	(77) 2,097	1.17
港湾局(内地)	(191) 3,492	(121) 1,940	(116) 3,012	(77) 1,654	1.17
北海道局(北海道)	366	272	304	234	1.16
都市・地域整備局	315	243	278	209	1.16
うち(離島)	227	167	202	144	1.16
うち(奄美)	88	76	75	65	1.16
内閣府	315	285	270	244	1.16
沖縄振興局(沖縄)	315	285	270	244	1.16
合 計	(191) 4,488	(121) 2,740	(116) 3,864	(77) 2,341	1.17

注1) 平成20年度要求額の上段()内は重点施策推進要望額、平成19年度予算額の上段()内は経済成長戦略推進施策分で内数である。
注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

◆海岸事業◆

1. 事業種別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成20年度要求額		平成19年度予算額		H20/H19 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
海岸保全施設整備事業	(26) 430	(13) 257	365	216	1.19
高潮対策	(26) 338	(13) 198	280	164	1.21
侵食対策	71	49	64	44	1.11
局部改良	12	5	9	3	1.32
補修費統合補助	—	—	11	4	皆減
海岸耐震対策緊急事業	8	4	1	0.6	7.14
海岸堤防等老朽化対策緊急事業	1	0.5	—	—	皆増
津波・高潮危機管理対策緊急事業	42	21	38	19	1.11
海岸環境整備事業	27	9	31	10	0.87
その他	2	10	2	11	0.91
合 計	(26) 500	(13) 296	436	256	1.16

注1) 平成20年度要求額の上段()内は重点施策推進要望額で内数である。 注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。
注3) その他とは「海岸事業調査費」、「補助率差額」。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

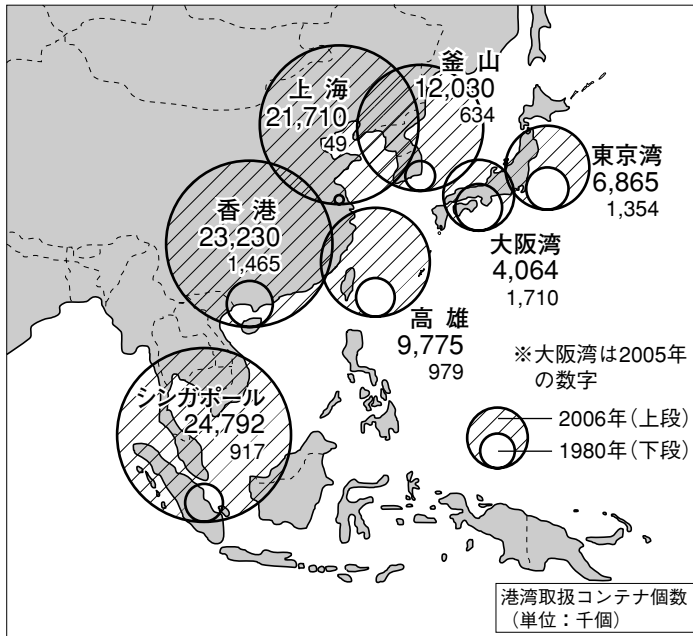
区 分	平成20年度要求額		平成19年度予算額		H20/H19 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	(26) 492	(13) 288	428	249	1.16
港湾局(内地)	(26) 457	(13) 269	398	233	1.16
北海道局(北海道)	7	4	6	3	1.16
都市・地域整備局	28	15	25	13	1.16
うち(離島)	27	15	24	13	1.16
うち(奄美)	0.8	0.5	0.7	0.5	1.18
内閣府	9	8	8	7	1.16
沖縄振興局(沖縄)	9	8	8	7	1.16
合 計	(26) 500	(13) 296	436	256	1.16

注1) 平成20年度要求額の上段()内は重点施策推進要望額で内数である。 注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

港湾関連データ

増大するアジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2007 Containerisation International

【我が国の主要港の相対的地位の低下】

1980年 (単位:千個)		2006年速報値 (単位:千個)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク・ニュージャージー	1,947	1(2) シンガポール	24,792
2 ロッテルダム	1,901	2(1) 香港	23,230
3 香港	1,465	3(3) 上海	21,710
4 神戸	1,456	4(4) 深圳	18,469
5 高雄	979	5(5) 釜山	12,030
6 シンガポール	917	6(6) 高雄	9,775
7 サンファン	852	7(7) ロッテルダム	9,600
8 ロングビーチ	825	8(9) ドバイ	8,923
9 ハンブルク	783	9(8) ハンブルク	8,862
10 オークランド	782	10(10) ロサンゼルス	8,469
12 横濱	722	23(22) 東京	3,665
16 釜山	634	27(27) 横濱	3,200
18 東京	632	34(34) 名古屋	2,491
39 大阪	254	39(39) 神戸	2,262
46 名古屋	206	51(51) 大阪	1,802

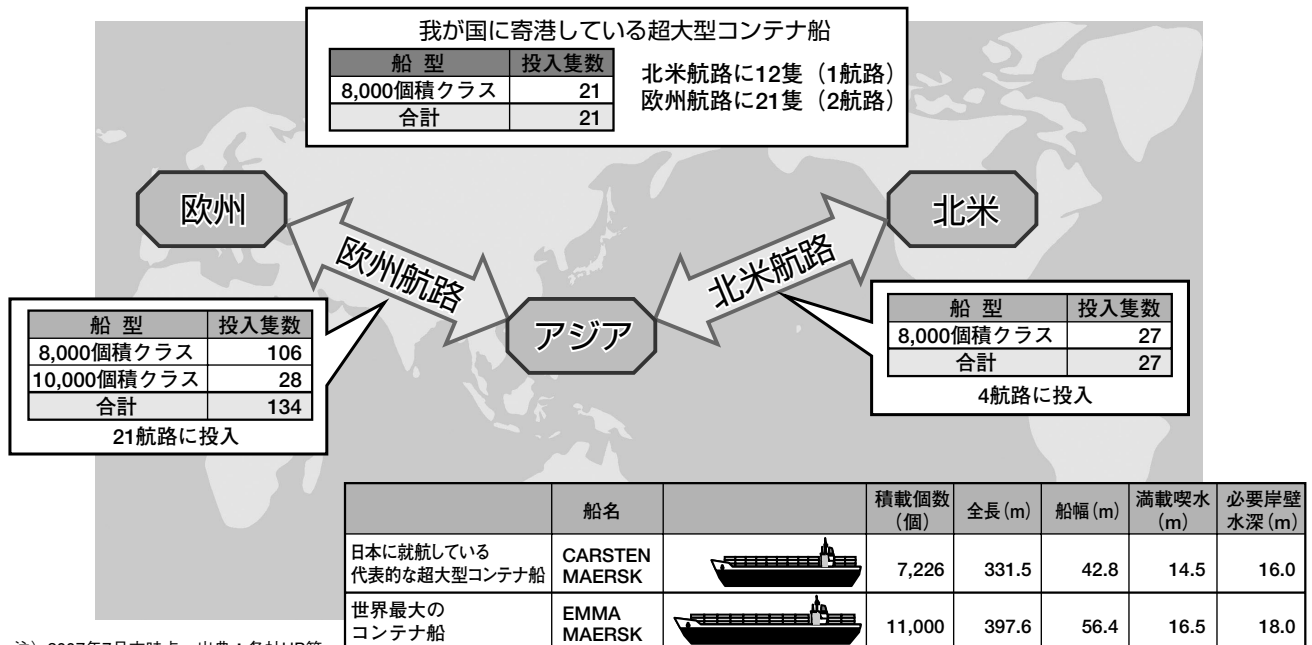
※は、31位以下のため、具体的順位は不明
() 内は2005年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1980
March 2007 Containerisation International

超大型コンテナ船の就航状況

船型	竣工済み(隻数)	竣工計画(年)						合計(隻数)	代表的な船型				
		2007	2008	2009	2010	2011	不明		載荷重量トン数	全長(m)	船幅(m)	満載喫水(m)	必要岸壁水深(m)
8,000個積クラス	138	39	35	21	4		10	247	97,941	322.9	42.8	14.5	16.0
10,000個積クラス	41	17	22	37	15	4	21	157	109,926	336.7	45.6	15.0	16.5
合計	179	56	57	58	19	4	31	404					

※8,000個積クラス: 7,000~8,999個積みの船舶、10,000個積クラス: 9,000個以上積みの船舶、2007年3月末時点
出典: 日本海事新聞、海事プレス、Shipping Guide等



注) 2007年7月末時点 出典: 各社HP等

コストとサービスの比較

輸入貨物の入港から引取までの時間

【諸外国の状況】

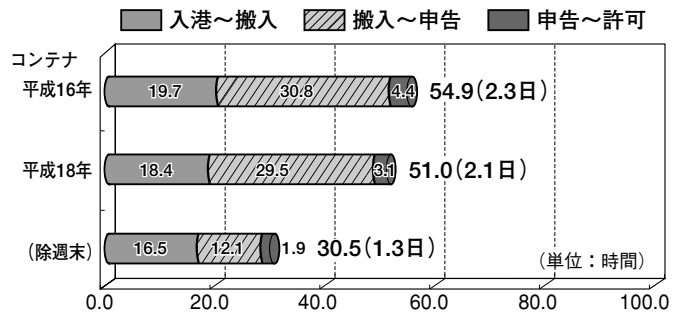
米 国 : 1~2日程度
 英国・オランダ : 2~3日
 ドイツ : 2日
 シンガポール : 24時間以内
 韓 国 : 2日以内

(社)日本物流団体連合会調査、
 ITと国際物流に関する懇談会資料(H13.3・4月)より

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間を1日程度に短縮する。

【日本の状況】

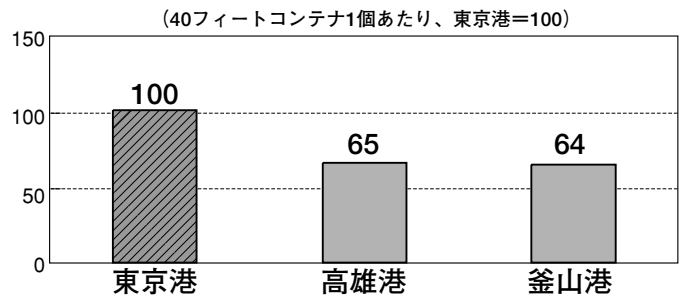


※(除週末)のデータについては、海上貨物全貨物の平均値
 出典：輸入手続きの所要時間調査 (財務省関税局)

コンテナ取扱総料金の国際比較

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに港湾コストを約3割低減し、アジアの主要港並みとする。



※東京港で約2万円の料金 (平成12年度国土交通省港湾局調べ)

港湾の24時間フルオープン化

○新総合物流施策大綱 (平成13年7月閣議決定) に盛り込まれた港湾の24時間フルオープン化については、最近の港運労使間の合意により大きく進展。

	日 本 (H13年以前)	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム (欧州)	ロサンゼルス (米国)
荷役作業	月～土 8:30～翌朝4:00 日・祝 8:30～16:30 [年末年始休暇 (12/31～1/4) クローズ]	24時間可 (釜山は363日)	24時間可 (364日)	24時間可 (357.5日)
ゲート	月～金 8:30～16:30 (12:00～13:00は昼休み) 土 8:30～11:30 日祝日 クローズ [年末年始休暇 (12/31～1/4) クローズ]	24時間可 (同上)	月～金 5:00～翌3:00 土 5:00～15:00 日 クローズ	24時間可 (同上)



平成13年11月29日の港運労使間の合意

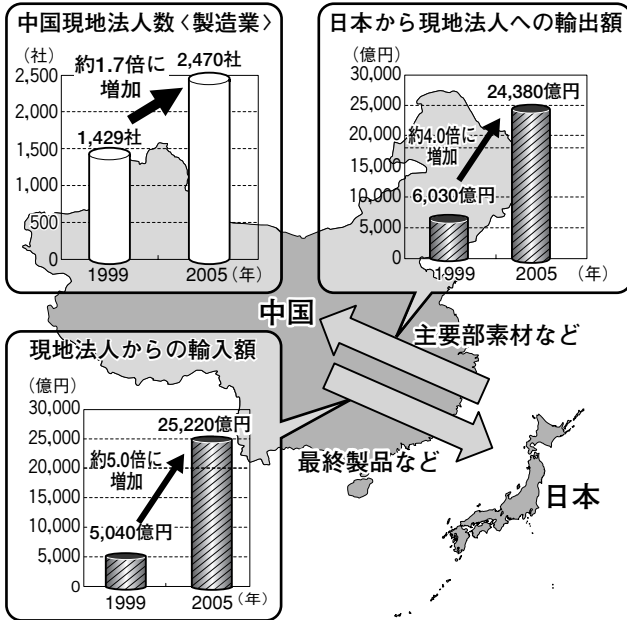
	日 本
荷役作業	24時間可 [1/1のみクローズ]
ゲート	8:30～20:00 [1/1のみクローズ]

経済活動の変化への対応

○経済活動のグローバル化が進捗し、中国が世界の生産拠点として急成長している。日系企業も調達・製造・販売拠点を中国にシフトしており、その結果として対中国コンテナ貨物量は激増し、2004年には対中国貿易額が対米国貿易額を上回った。増加する日中間の貿易を支える港湾の役割はますます重要となっている。

■日本法人(製造業)の中国進出

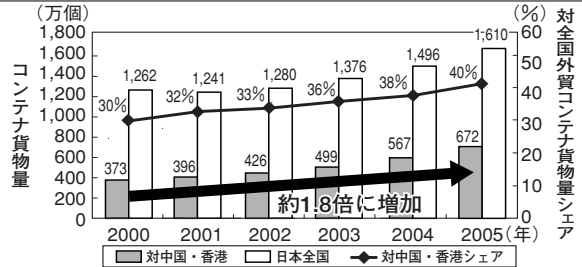
- 多くの日系企業が中国に進出した結果、中国国内の現地法人数(製造業)は6年間で1.7倍に増加
- 中国国内の日系企業現地法人の増加に伴い、日本からの現地法人への輸出額(調達額)は6年間で4.0倍に増加
- 同様に現地法人からの輸入額は6年間で5.0倍に増加



経済産業省「海外事業活動基本調査」より国土交通省港湾局作成

■対中国コンテナ貨物量の推移

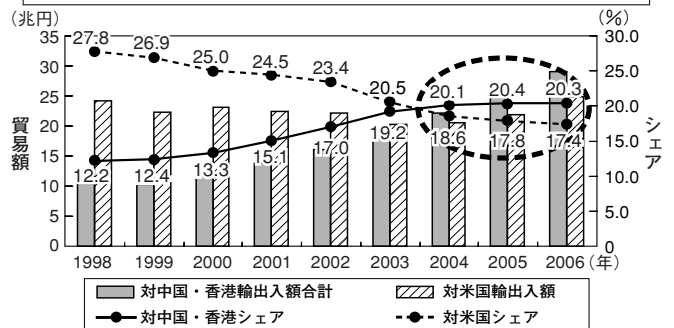
- 中国に進出した日系企業による貿易量の増加や日中間の経済交流の拡大により、対中国コンテナ貨物量は5年間で約1.8倍に増加した



「港湾統計(年報)」より国土交通省港湾局作成

■日本の対中国・米国貿易額の推移

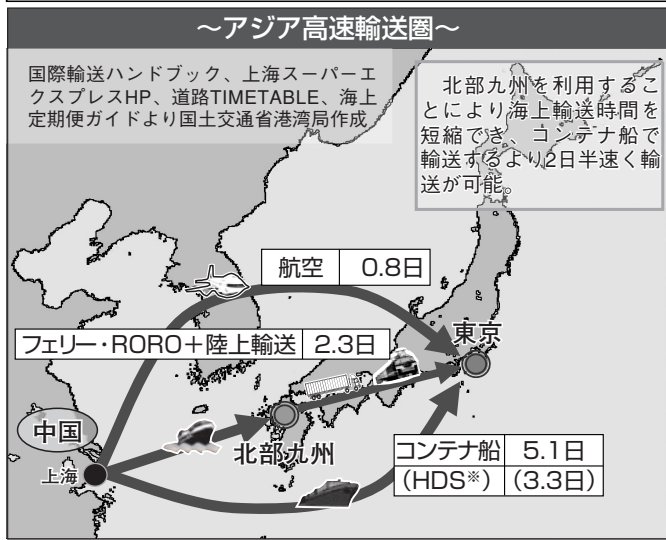
- 中国との貿易量の急激な増加により、2004年には我が国と中国の貿易額が米国との貿易額を上回った



「貿易統計」より国土交通省港湾局作成

アジア地域との国際フェリー・RORO輸送

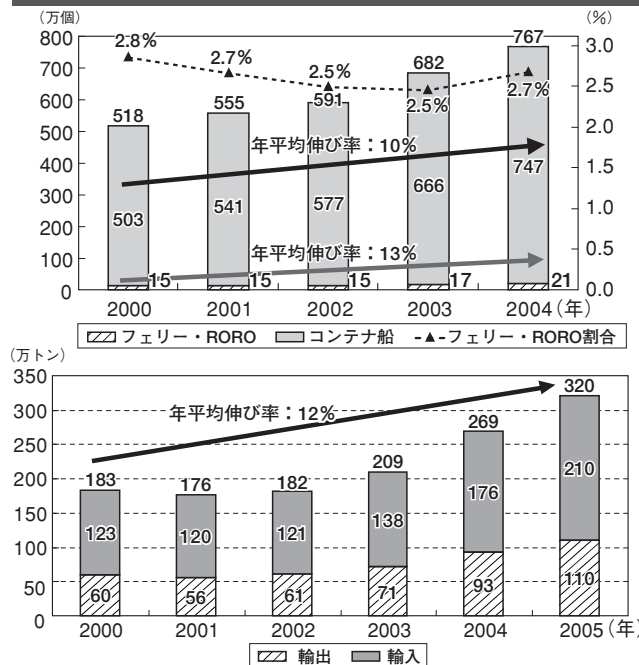
- 国際フェリー航路、RORO航路を活用し国内各種輸送モードと組み合わせることにより、アジアとの高速輸送が可能。
- 無振動車、活魚車を利用する特殊貨物や、通常の上陸輸送より早く貨物の需要が増加している。



特殊貨物の輸送ニーズ	
輸出	産業機械(無振動車)、オートバイ、雑貨、タイヤ、PC部品
輸入	活魚、アパレル、野菜、PC部品

資料: 港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成

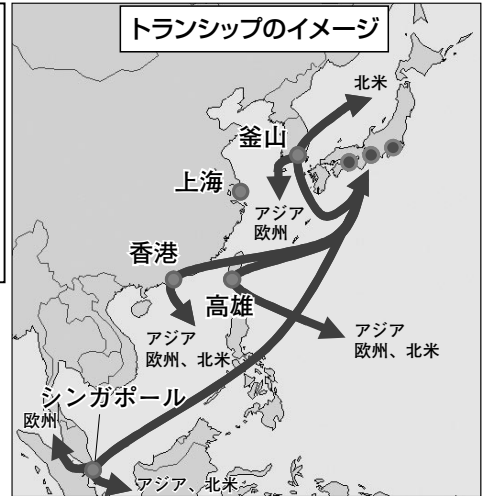
対中国・韓国 国際フェリー・RORO輸送の貨物量



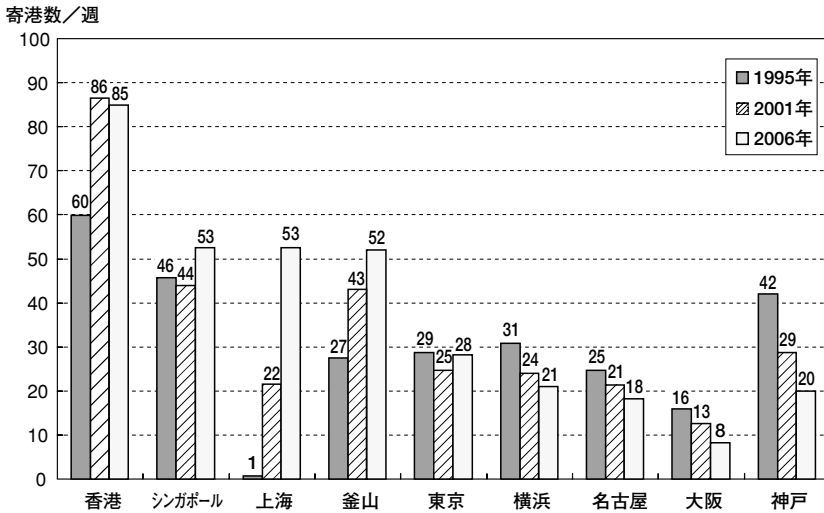
資料: 港湾統計(年報)及び港湾管理者ヒアリングより国土交通省港湾局作成

日本の港湾のフィーダー化 ～海外に依存する日本の港湾～

- 欧米航路のアジア主要港への寄港便数が増加傾向にある一方で、日本の港湾への寄港便数は減少。
- 日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられ諸外国へ輸送される貨物量が増大。
- 平成10年当時と比較して約4倍に拡大。全体貨物量に占める割合も5%から15%へと大きく拡大。
- 日本の港湾のフィーダー化が進み、海外の主要港への依存度が高まっている。

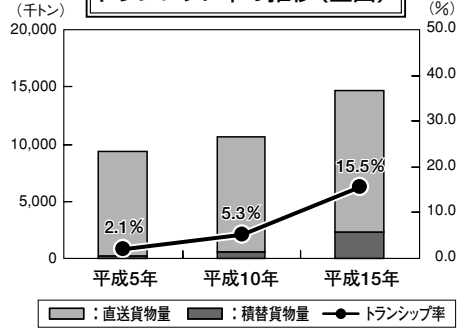


我が国港湾とアジア主要港との欧米航路寄港便数の比較



出典：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

トランシップ率の推移(全国)



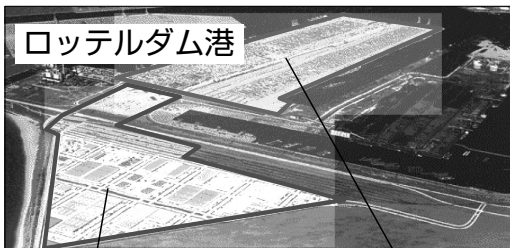
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

※海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物。

世界のコンテナターミナルに隣接する物流拠点

- 諸外国では、港湾に隣接する地域に大規模な用地を確保し、コンテナターミナルと一体となった物流拠点形成を戦略的に行っている。



物流拠点
約165ha

コンテナターミナル
約200ha



コンテナターミナル
約260ha

物流拠点 (整備中)
約308ha



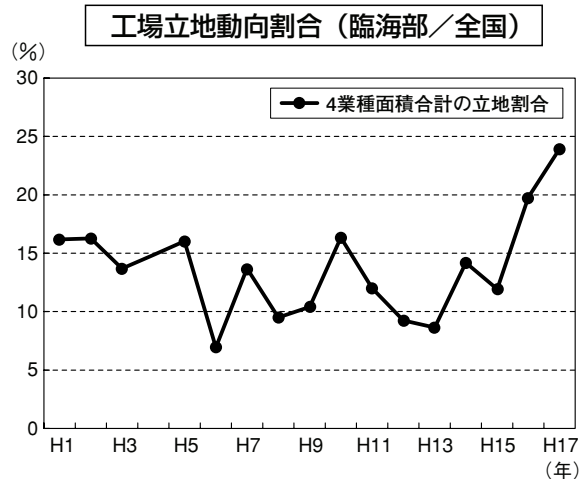
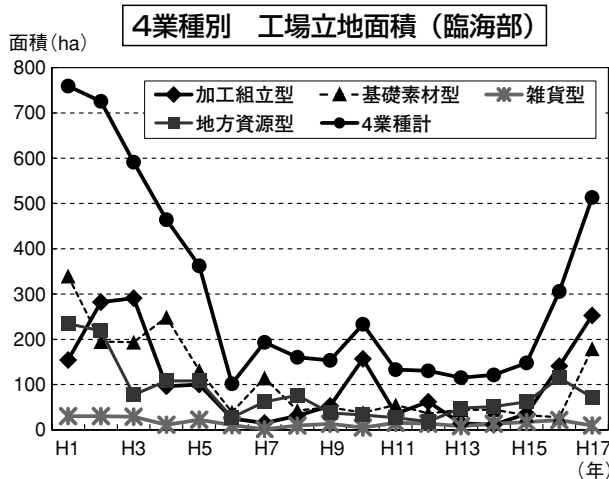
物流拠点
約1,100ha

コンテナターミナル
約530ha

資料：各港資料より、国土交通省港湾局作成

臨海部における工場立地の動向

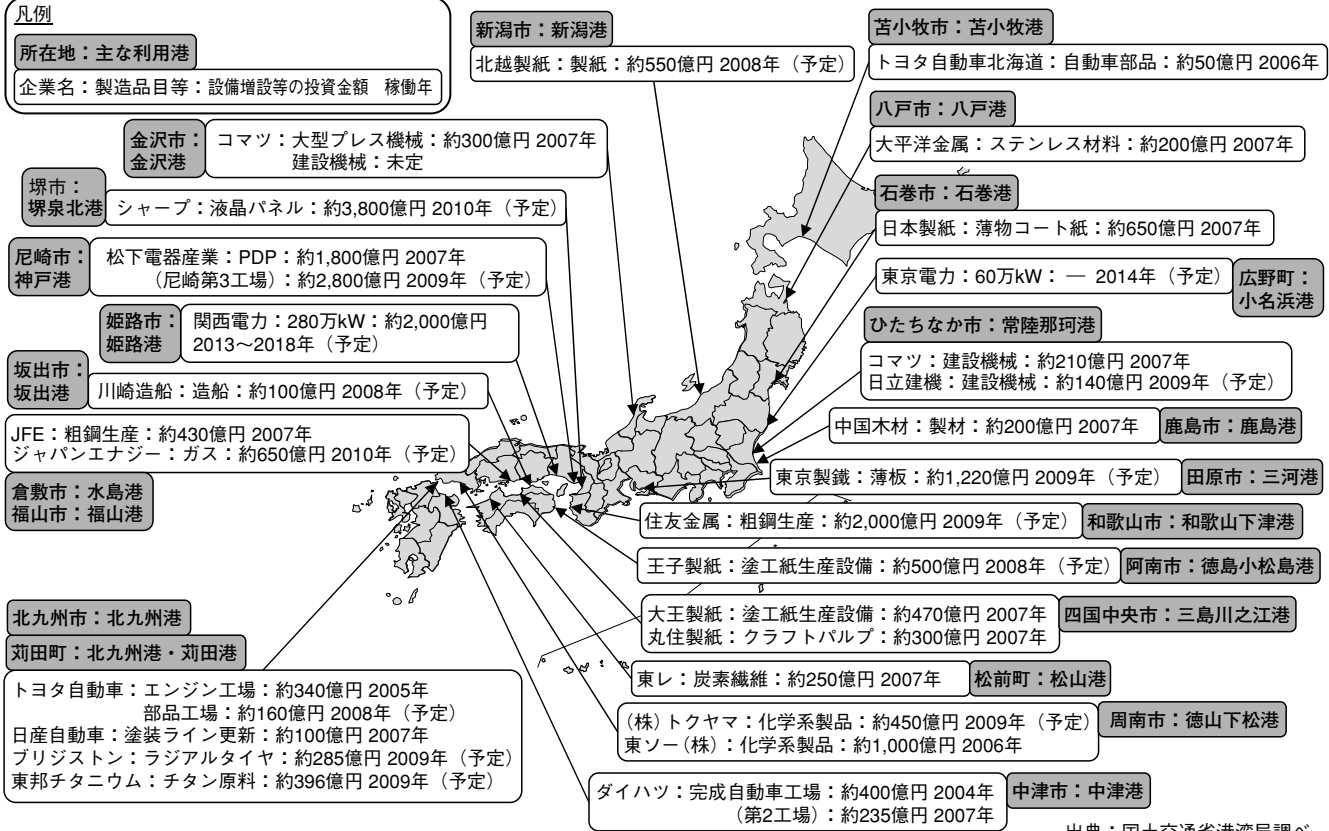
- 臨海部*における工場立地は、バブル景気の崩壊後、景気の後退とともに低迷していたが、近年の景気回復に伴い増加傾向にあり、特に、加工組立型業種、基礎素材型業種の伸びが顕著である。
- 工場立地面積の増加と相まって、臨海部への立地が全体に占める割合も上昇傾向にある。



*臨海部とは、岸壁 (物揚場を含む)・海岸に接する用地又はこれらと一体となっている用地を示す。

出典:「工場立地動向調査 (経済産業省)」を基に国土交通省港湾局作成

- 最近の臨海部への設備投資は、地方部においても多くみられる。
- 新規立地だけでなく、既存産業の高付加価値化やアジア向け増産のための設備投資も多い。



出典: 国土交通省港湾局調べ

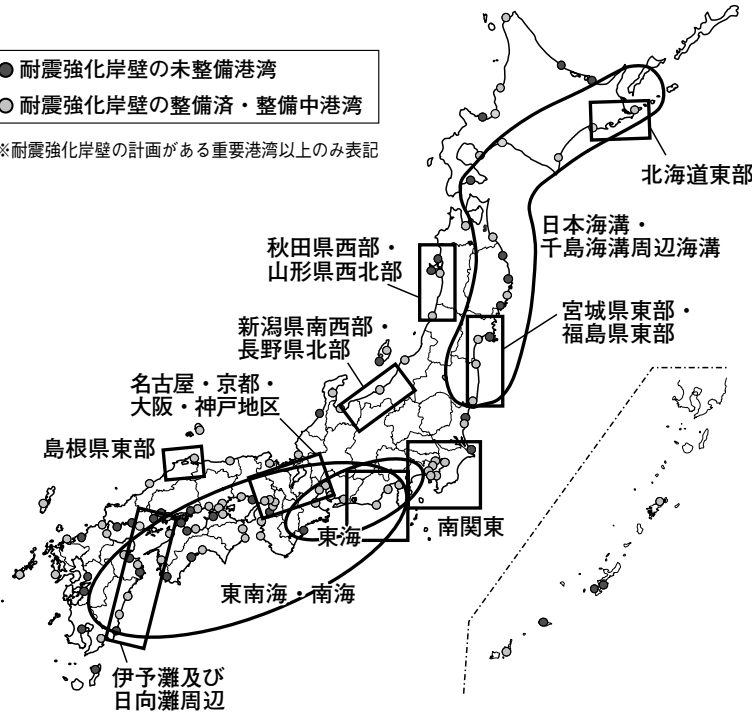
耐震強化岸壁の整備状況

○海上からの緊急物資輸送拠点として重要な役割を担う、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率は約6割となっている。

各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況

- 耐震強化岸壁の未整備港湾
- 耐震強化岸壁の整備済・整備中港湾

※耐震強化岸壁の計画がある重要港湾以上のみ表記



$$\text{整備率 (\%)} = \frac{\text{完了} + \text{整備中}}{\text{計画バース}}$$

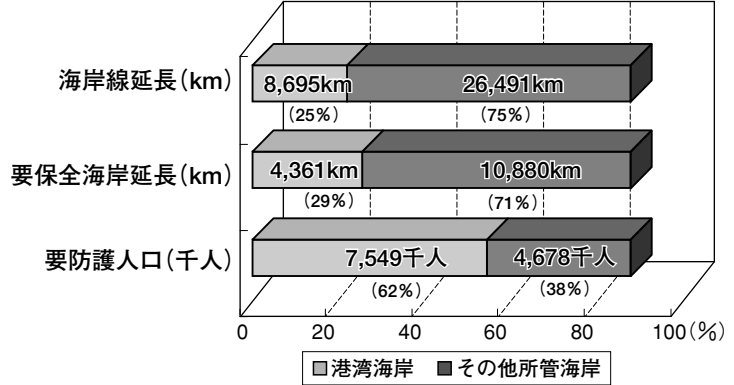
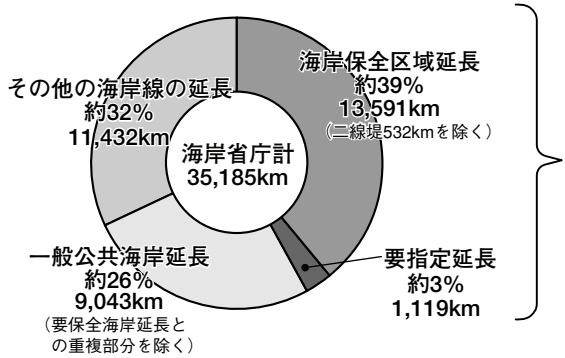
$$\text{全国平均整備率 (\%)} = \frac{155 + 49}{336} = 61\%$$

- 地震予知連絡会選定（昭和53年）の特定観測地域及び観測強化地域
- 東海地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域の指定範囲を図示したもの

海岸関連データ

防護人口の62%を占める港湾海岸

- 港湾海岸は、災害から防護が必要な海岸のうち、延長では29%であるが、防護人口では62%を占めるとともに、背後に物流・産業機能が高密度に集積している。
- 三大湾をはじめ、早くから海岸保全施設の整備が進められてきた海岸が多く、施設の老朽化も進行し改良や再整備、耐震補強等のニーズが高まっている。

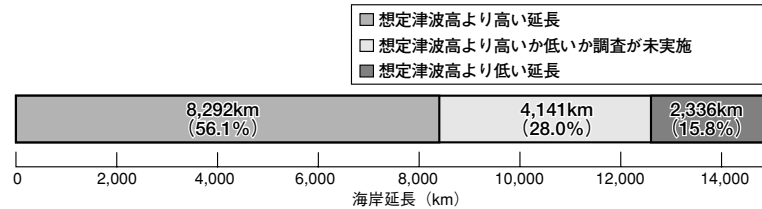


- 海岸保全区域延長：海岸保全区域に指定されている海岸線延長
- 要指定延長：都道府県知事が今後5年以内程度の間に新たに海岸保全区域を指定し、海岸の保全をしたいとしている延長
- 要保全海岸延長：海岸保全区域延長に要指定延長を加えた延長

海岸における津波対策の現状

○津波に対する海岸堤防の高さ状況

全国で約16%の海岸堤防・護岸が想定津波高よりも低く、また、約28%の海岸堤防・護岸が想定津波高よりも高いか低いかわきの調査が未実施



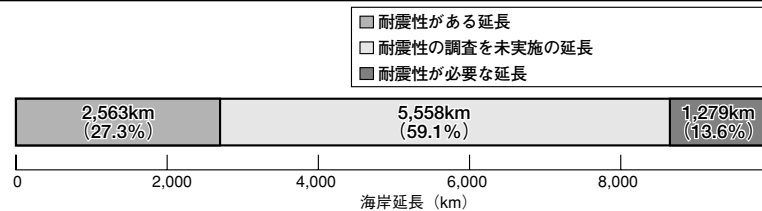
南海地震(1946年)による津波被害(高知県 須崎港)



チリ地震(1960年)による津波被害(岩手県 大船渡港)

○海岸堤防耐震化の状況

全国で約14%の海岸堤防が耐震化の必要があり、約59%の海岸堤防は耐震調査が未実施



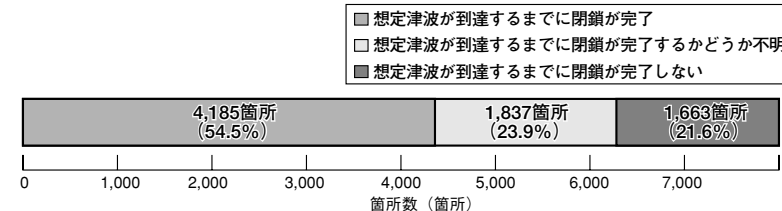
地震による堤防の被災状況



耐震補強(液状化対策)(三重県 津松阪港)

○水門・陸こう等の整備状況

全国で約22%の水門・陸こう等の開口部が、想定津波が到達するまでに、閉鎖が完了しない。また、約24%の水門・陸こう等の開口部が、閉鎖が完了可能かどうか不明



水門、陸こうの操作には多くの人数、時間が必要



水門・陸こうの自動化

(平成17年12月に海岸省庁で調査を実施した結果による)

政府の取組における港湾関連施策の位置づけ

アジア・ゲートウェイ構想

(平成19年5月16日 アジア・ゲートウェイ戦略会議)

「最重要項目10」

2. 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施 ～国際物流機能の強化に向けた通関制度等の改革

港湾の深夜早朝利用の推進：コンプライアンス優良業者に対する臨時開庁手数料の見直しや、地域のニーズ等に応じ、構造改革特区制度の活用や、**期限を限った集中的試行等**を平成19年度中に推進。

港湾手続の統一化・簡素化：複数寄港でも入力1回、IT化を実現するため、国として初めて目標を設定（平成19年度「緊急対応」：統一モデル様式を国が策定、平成21年上期を最初の実現目標、平成21年度までの3年間：「集中改革期間」で概ね実現）。

港湾行政の広域連携の推進：スーパー中枢港湾について、複数寄港しても入港料等の負担が軽減されるよう取り組む等、一体的・戦略的な運営を推進（平成19年度中）。

「重点7分野」

(1) 人流・物流ビッグバン ～利用者の視点に立った航空・港湾・貿易手続の大改革

○陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進

- ・スーパー中枢港湾において、世界水準の港湾物流サービスの実現を目指し、スケールメリットを活かしつつ、官民が連携して、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を推進。
- ・臨海部に、コンテナターミナル等と一体的に機能する高度で大規模な物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を促し、物流の効率化・シームレス化を推進。
- ・港湾の夜間活用、周辺道路の混雑緩和等港湾物流の高度化に資する支援施設（検疫等の夜間検査支援施設、共同デポ等）の整備を推進。
- ・国際港湾の競争力強化のため、スーパー中枢港湾について、「入港から引取りまでを1日に短縮、港湾コストを釜山港・高雄港並みに低減」を目指す工程表を作成。

経済財政改革の基本方針2007 ～「美しい国」へのシナリオ～

(平成19年6月19日 閣議決定)

第2章 成長力の強化

1. 成長力加速プログラム

II サービス革新戦略

(3) 「規制の集中改革プログラム」の策定・実行

⑥ 貿易・港湾

貿易関連手続について、真に利便性の高い「次世代シングルウィンドウ」を構築する（平成20年10月稼働予定）とともに、稼働後できるだけ早期に港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への一元化を図る。

2. グローバル化改革

(4) アジアのゲートウェイを目指した取組

① 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施等

国際物流機能の強化に向け、「貿易手続改革プログラム」に基づき、輸出におけるいわゆる保税搬入原則を始めとする現行の保税・通関制度等の見直し、特定輸出申告制度の利用拡大、港湾手続の統一化・簡素化、港湾の深夜早朝利用の推進による24時間利用の支援、港湾行政の広域連携等を推進するとともに、官民でフォローアップを行い、平成21年度末まで、毎年度、同プログラムの改訂を行う。また、スーパー中枢港湾等を始め陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進、アジア全体の物流圏の構築の推進、安定的な国際海上輸送の確保を図るための制度的枠組みの構築に向けて取り組む。

第4章 持続的で安心できる社会の実現

5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化

- ・大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。また、消防等地域の災害応急対応力の充実を図る。
- ・大陸棚調査の推進、海上保安の確保等海洋に関する施策に総合的に取り組む。

経済成長戦略大綱

(平成19年6月19日改定 経済財政諮問会議報告)

下線部：新たに記載された部分

第1. 国際競争力の強化

2. アジア等海外のダイナミズムの取り込み

(2) アジア等との協働を促進し、グローバル化に対応する制度の整備

②日本版AEO制度^(※)の構築等

我が国の国際競争力を強化するため、アジア・ゲートウェイ構想における貿易
手続改革プログラムの取組を進める。

具体的には、(中略) 港湾機能の利便向上・コスト削減や戦略的な運営等の改
革を行う。

(※) AEO (Authorized Economic Operator: 認定された経済事業者) 制度は、主として貨物の
セキュリティ面のコンプライアンスに優れた輸出入者等を税関が認定し、通関手続の簡素
化等のベネフィットを付与するもの

第3. 地域・中小企業の活性化 (地域活性化戦略)

3. 地域経済の活性化

(2) 地域の自立や競争力強化と戦略的な基盤づくり

地域経済の活性化や地域の活力の再生のために必要な道路、港湾等の基盤への
戦略的投資を推進する (中略)。

第5. 生産性向上型の5つの制度インフラ

2. モノ：生産手段・インフラの革新

(2) アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・ 戦略的な整備

我が国の国際競争力の強化等に資する社会資本整備については、ストックの観
点も踏まえ、中長期的 (20~30年) に見た我が国経済社会の姿を念頭に、真に次
の世代に必要な社会資本整備を行う。

アジア地域の経済一体化を踏まえ、企業の国際競争力強化の観点から、「総合
物流施策大綱 (2005-2009)」に基づき、ハード・ソフトの物流インフラを、官
民がスピード感を持って戦略的・重点的に整備する。スーパー中枢港湾において、
2010年度までに、港湾コストを約3割低減、リードタイム (船舶入港から貨物
引取りが可能となるまでの時間) を1日程度に短縮するとともに、港湾の広域連
携を推進し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。また、臨海部におけるコン
テナターミナル等と一体的に機能する高度で大規模な物流拠点 (ロジスティクス
センター) の形成の促進による物流の効率化・シームレス化を図る。(中略) ま
た、アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能向上、港湾・空港アクセスを含む、
国際物流に対応した道路網・鉄道網の戦略的な構築、物流結節点におけるロジス
ティクス機能の高度化、ITSの活用等による国内外一体となった物流ネットワー
クの構築に取り組む。

港湾局関係の業績指標の動向

国土交通省全体で13の政策目標、46の施策目標、216の業績指標(うち港湾局関係は16指標)を定め、毎年チェックアップを実施。

分野	政策目標	施策目標	業績指標	初期値	H18(実績値)	目標値
暮らし・環境	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現					
	総合的なバリアフリー化を推進する					
			1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(①旅客施設の段差解消、②視覚障害者ブロック)	①39.3%(H14) ②72.0%(H14)	①56.5%(H17) ②82.8%(H17)	①7割強(H19) ②8割強(H19)
	海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する					
			失われた湿地・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	約3割(H19)
			湾内青潮等発生期間の短縮	0(H14)	H14年度比約15%減(H17)	H14年度比約5%減(H19)
			廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約4年(H18)	約4年	約7年(H23)
			人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km(H14)	約6,800km	約6,800km(H19)
			失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0割(H14)	15%	約2割(H19)
	良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する					
			都市域における水と緑の公的空間確保量	12m ² /人(H14)	約8%増(速報値)	12m ² /人を約1割増(13m ² /人)(H19)
安全	良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する					
			生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境・歴史的風土を保全・創出する公園・緑地	0(H14)	約2,200ha(速報値)	2,400ha(H19)
	水害等災害による被害の軽減					
津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する						
		津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約15万ha(H14)	約12万ha	約10万ha(H19)	
		地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	約13,000ha(H14)	約10,500ha	約10,000ha(H19)	
活力	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化					
	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する					
			国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0(H14)	H14年度比4.5%減	H14年度比5%減(H19)
			船舶航行のボトルネック解消率	75%(H12)	84%	90%(H19)
			フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0(H14)	H14年度比2.7%減	H14年度比4%減(H19)
			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)	50%	55%(H23)
			循環資源国内輸送コスト低減率	0(H14)	H14年度比約9%減	H14年度比約1割減(H19)
		港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人(H14)	約2,050万人	約2,600万人(H19)	

注1) 太字の指標は現行社会資本整備重点計画第2章の指標

注2) 業績指標の実績値は年度末の値

重要港湾位置図

■港湾数一覧

(2007年7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	
重要港湾 (うち特定重要港湾)	128 (23)	97 (12)	24 (8)	1 (-)	6 (3)	128 (23)	- (-)
地方港湾	915	509	344	-	-	853	62
計 (うち避難港)	1,043 (35)	606 (29)	368 (6)	1 (-)	6 (-)	981 (35)	62 (-)

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条港湾ではないので本表より除く。
 注2) 地方港湾の総数欄915港には56条港湾62港湾が含まれる。



凡 例
 ○ 特定重要港湾(23港)
 ● 重要港湾(105港)

●港湾局ホームページ

平成20年度港湾関係予算をはじめとする
港湾行政に関するより詳しい情報は
港湾局のホームページでご覧になれます

<http://www.mlit.go.jp/kowan/>



最新のお知らせ
港湾行政に関する最新的话题を提供しております。



- 主な施策等**
- スーパー中核港湾プロジェクトの推進
 - 輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化
 - 国際船舶・港湾保安法に基づく埠頭保安規程等の承認
 - 安心・安全な地域づくり
 - リサイクルポート
 - みなとまちづくり
 - 里浜づくり
 - みなとの技術(港湾技術研究開発)
 - 運河の魅力再発見プロジェクト
 - 社会資本整備重点計画
 - 政策評価
 - 港湾行政マネジメントに関する研究会
 - 組織
 - 予算
 - 委員会決定事項、港湾局における新たな取組み等
- 報道発表資料**
- みなとの役割/港湾局の取組み
 - 交通政策審議会 港湾分科会
 - 海岸行政の概要
 - 統計・データ
 - シンポジウム
 - 出版物

- News 最新のお知らせ**
- 「小名浜港の物流、将来像を考えるシンポジウム」～東北の元気を支える小名浜港の将来の姿～(6月27日開催)(2007.8.16)
 - 「統計・データ」のページを更新しました(2007.8.10)
 - 港湾管理者手続きの統一化・簡素化に係る新モデル様式の通知について(概要)(2007.8.9)
 - 「国際船舶・港湾保安法に基づく埠頭保安規程等の承認について」を更新しました→大分港・津久見港・別府港・佐伯港・組島港・油津港(2007.8.9)
 - 「海辺の自然学校」、「海辺の達人養成講座」の平成19年度取り組みを更新しました(2007.8.7)
 - 港湾手続きの統一化・簡素化に関する官民合同検討会(第1回) 議事録(2007.8.1)
 - 「陸海部土地情報」を更新しました(2007.7.31)
 - 港湾手続きの統一化・簡素化に関する官民合同検討会(第1回)の開催について(2007.7.26)
 - 平成19年度 大規模津波防災総合訓練の実施について～訓練のタイムスケジュールが決まりました～(2007.7.25)
 - インドにおける港湾と鉄道の間の物流の接続性向上に向けた日印協力を開始(2007.7.24)
 - 「国際船舶・港湾保安法に基づく埠頭保安規程等の承認について」を更新しました→鹿児島港・川内港・志布志港・豊後港(2007.7.22)
 - 被害状況の早期把握及び早期復旧に関する国土交通省の対応状況について(速報)(2007.7.20)
 - 第2回「みなとまちづくりにおける新たな担い手との協働のあり方検討会」の開催について(2007.7.20)
 - 「食糧ダイオキシン類対策の基本的考え方」のとりまとめについて(2007.7.20)

予算
港湾関係予算等についての詳細は、こちらに掲載されています。

統計・データ
コンテナ貨物取扱個数や貿易額のデータを提供しています。

過去のお知らせ

- 参加者の有無を確認する公募手続き
- あなたの町をパワードマップ
- 全国波浪観測情報
- 風力発電(全国港湾風況マップ)
- 海の環境情報
- 海・道・学!
- 陸海部土地情報
- 港湾海洋沿岸環境情報提供センター
- 港湾地域 強震観測

関連リンク
サイトマップ
報道発表資料
ご意見・ご要望

ホームページに関するご意見・ご感想がございましたら、こちらまでお願い致します。
リンク・著作権等についてはこちらをご覧ください。
当ホームページではPDF形式で作成されたファイルで情報を提供する場合があります。PDF形式のファイルについてはこちらをご覧ください。

