

# 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する 基本方針」の変更について

国土交通省港湾局

# 基本方針とは

## 基本方針とは

港湾法第3条の2第1項の規定により国土交通大臣が、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針

## 基本方針の役割

①国の港湾行政の指針  
(港湾法3条の2第1項)

②個別の港湾計画を定める際の指針  
(港湾法3条の3第2項)

## 基本方針に定める事項(港湾法3条の2第2項)

I . 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II . 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III . 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV . 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

V . 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

VI . 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

# 基本方針の変更経緯

昭和48年 港湾法改正 基本方針の策定等を規定  
昭和49年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成） 港湾法改正を受けての初めての基本方針策定

⋮

平成11年 港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」  
平成12年 港湾法改正 基本方針の規定内容に「環境保全」、「港湾間の連携」を追加  
平成12年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成） 中枢・中核国際港湾、その他の港湾等のコンテナ貨物量等の見通しを明示

平成14年 交通政策審議会答申 「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」  
平成16年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成） コンテナ貨物量等の見通しを平成22年目標から平成27年目標に修正  
スーパー中枢港湾、保安対策及び静脈物流等の新規施策を追加

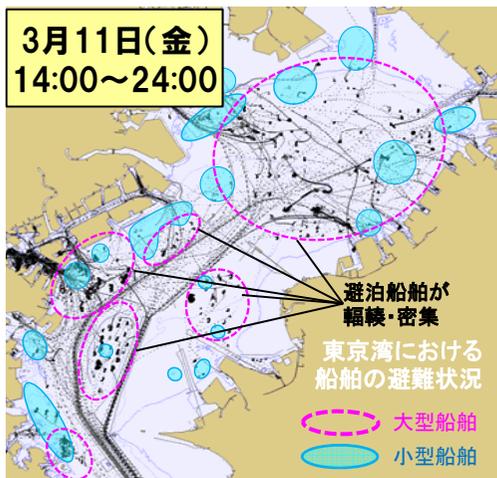
平成17年 交通政策審議会答申「地震に強い港湾のあり方」、「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」、  
「安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について」  
平成20年度 交通政策審議会答申「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」、  
「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について」  
平成20年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）  
基幹的広域防災拠点の整備、地球温暖化防止対策、港湾の施設の技術上の基準の性能規定化等の新規施策を追加

平成23年 港湾法改正 基本方針の規定内容に「港湾の効率的な運営」を追加  
平成23年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅵ章構成）  
国際戦略港湾、港湾運営会社制度、国際バルク戦略港湾、津波防災対策等の新規施策を追加

平成25年 港湾法改正

## 東日本大震災の教訓

3月11日(金)  
14:00~24:00



東京湾では、大型船舶の避難場所が決められておらず、船舶の衝突による二次災害の恐れがあった。

## 物流・産業上の重要性と災害に対する脆弱性

三大湾地域には産業・物流機能が集積  
(外貨コンテナ貨物量の8割、LNG輸入量の8割、原油輸入量の5割等)  
これらの機能が立地する埋立地において護岸等の老朽化が進行



航路の啓開作業(障害物の引き揚げ)

港内の航路啓開にかなりの時間を要した。三大湾地域が被災した場合には、港湾区域外まで啓開が必要であり、早期かつ大規模な啓開作業体制が必要となる。

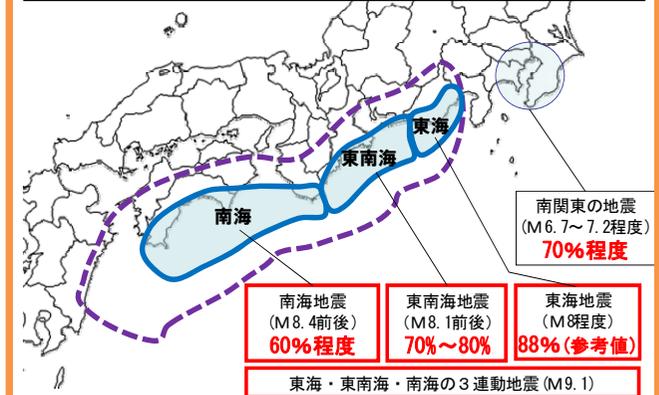


液状化による護岸の被災

航路沿いの港湾施設が地震によって被災し、航路が閉塞したため、船舶の入出港が困難となった。

## 巨大地震の切迫性

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】



平成15年の中央防災会議で提示された震源域  
平成24年8月内閣府「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)及び被害想定(第一次報告)について」において示された震源域  
参考: 内閣府資料及び地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要」(算定基準日: 平成25年1月1日)

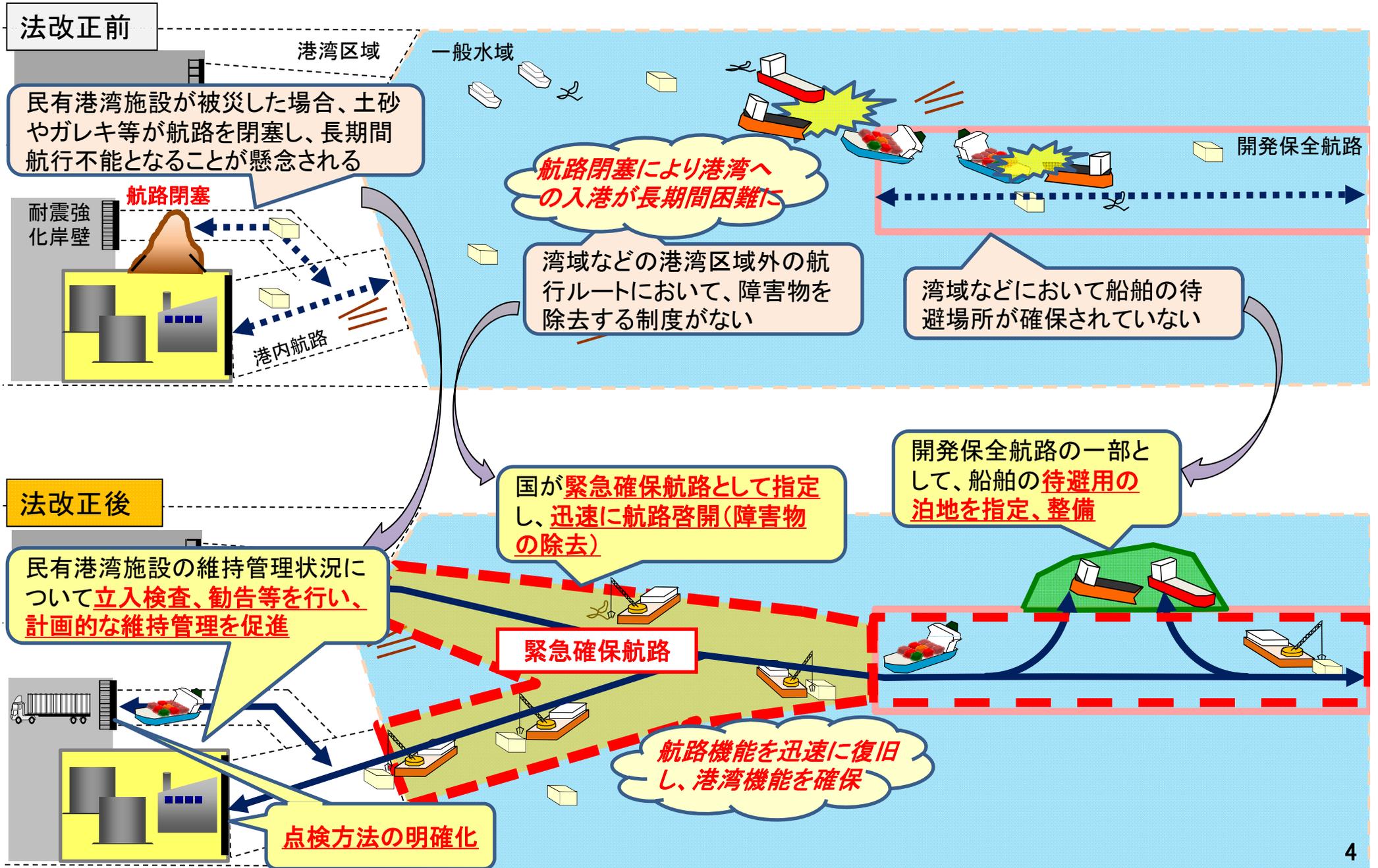
大規模地震・津波により三大湾地域が被災した場合、地域社会に甚大な被害を与えるとともに、海上交通の麻痺によりサプライチェーンが寸断され、**市民生活や産業活動に深刻な打撃を与えることが懸念される**

## 制度改正の基本方針

- 事前防災・減災対策により市民生活や産業・物流機能への影響を最小限にとどめるための措置
- 災害からの港湾の早期復旧を実現するための措置

**大規模地震・津波から命と暮らしを守る**

# 災害時に港湾・航路機能を維持・早期復旧するための課題と対策 国土交通省



法改正前

港湾区域

一般水域

民有港湾施設が被災した場合、土砂やガレキ等が航路を閉塞し、長期間航行不能となる懸念される

航路閉塞

耐震強化岸壁

港内航路

航路閉塞により港湾への入港が長期間困難に

湾域などの港湾区域外の航行ルートにおいて、障害物を除去する制度がない

開発保全航路

湾域などにおいて船舶の待避場所が確保されていない

法改正後

民有港湾施設の維持管理状況について立入検査、勧告等を行い、計画的な維持管理を促進

国が緊急確保航路として指定し、迅速に航路啓開(障害物の除去)

開発保全航路の一部として、船舶の待避用の泊地を指定、整備

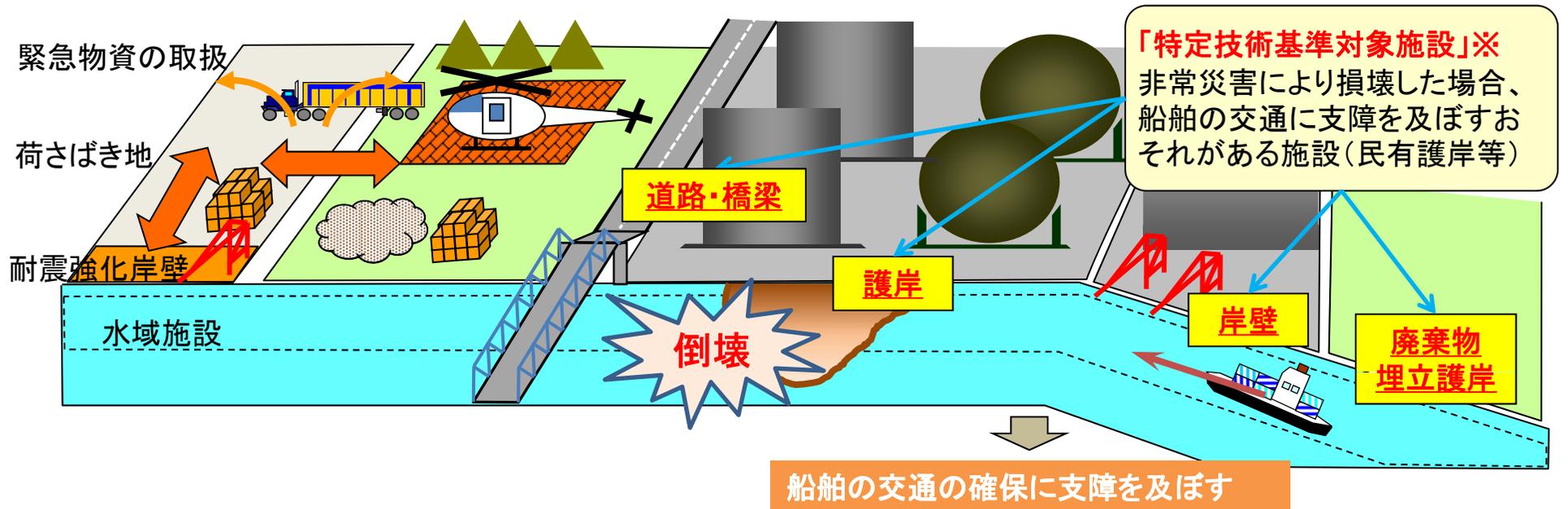
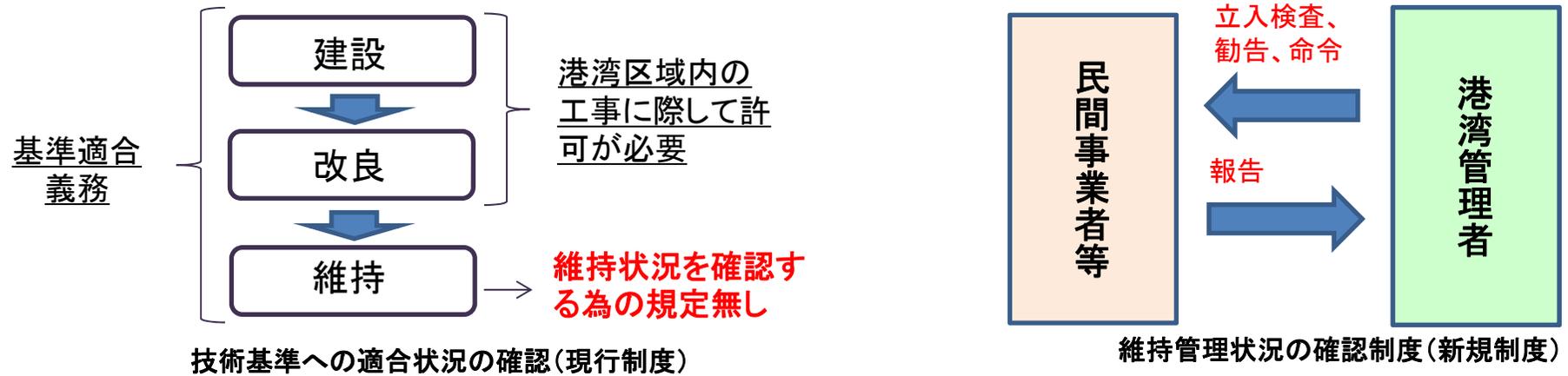
緊急確保航路

航路機能を迅速に復旧し、港湾機能を確保

点検方法の明確化

# 大規模地震発生時の港湾内の航路機能の確保

- 東日本大震災では、地震により被災した港湾施設から航路に土砂が流出。船舶の航行が制限された。
- 大規模地震時にも航路機能を確保するため、水際の港湾施設を管理する民間事業者に対し、港湾管理者が維持管理の状況について報告を求めるとともに立入検査を行い、必要に応じて勧告・命令の措置を講じる。



# 「港湾広域防災協議会」を通じた災害時の港湾機能の維持

○国及び港湾管理者が、**港湾相互間の広域的な連携による災害時における港湾の機能の維持について協議を行うための協議会を組織。**

## 主な協議事項:

大規模地震や津波により、被災が広域に及ぶ場合において、港湾機能を維持するため、国が港湾管理者とともに以下の事項について検討する。

- 被害の想定、復旧目標時期の設定
- 航路啓開作業を行う手順、優先順位の検討
- 港湾相互間の連携、機能補完の考え方
- 関係機関との協力体制の検討

## 主な参加者:

(協議会の構成員)

- 国の機関(地方整備局、地方運輸局、海上保安部、税関、入国管理局、防疫所、検疫所等)
- 湾内の港湾管理者、地方公共団体

(協議会の構成員以外)

- 港湾運送事業者、海事関係者、港湾工事関係者、主要な港湾利用者、立地企業



大阪湾における広域的な港湾機能の維持

○高度経済成長期に整備した施設の老朽化が今後急速に進行することも踏まえ、港湾法に港湾の施設の点検方法の明確化を規定するとともに、技術基準省令に点検の方法を規定することにより、施設管理者による適切な点検を促進。

## 港湾法

### 第五十六条の二の二

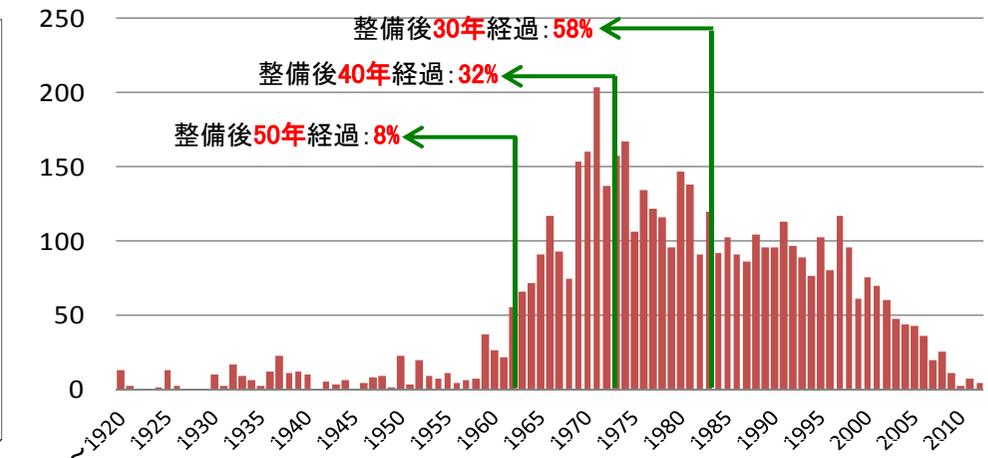
技術基準対象施設は、(中略)国土交通省令で定める技術上の基準に適合するように、建設し、改良し、又は維持しなければならない。

2 前項の規定による技術基準対象施設の維持は、定期的に点検を行うことその他の**国土交通省令で定める方法**により行わなければならない。

法律上に点検の方法に係る規定を新設

- ・施設の種類、供用年数、設計基準に応じた点検、診断、評価の方法
- ・点検等の記録の作成方法 などを定めることとしている

建設年度別施設数



※国土交通省港湾局調べ  
対象: 国有、港湾管理者所有の水深4.5m以深の係留施設(岸壁、棧橋等)  
約5,000施設



点検の状況

# 我が国産業の立地競争力をとりまく現状

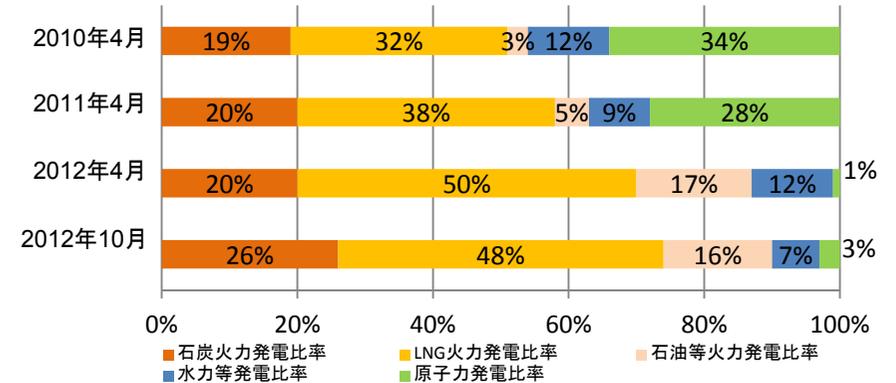
○火力発電の需要増に伴う化石燃料の輸入の急増を受け、**2011年には、31年ぶりの貿易赤字となるなど、交易条件が悪化。**  
 ○円高や電力コストの高さなどの原因により、我が国企業の海外への生産シフトが進展。

## 日本の貿易収支



出典:資源エネルギー庁 第27回 総合資源エネルギー調査会・基本問題委員会(H24.6.19)資料をもとに国土交通省港湾局作成

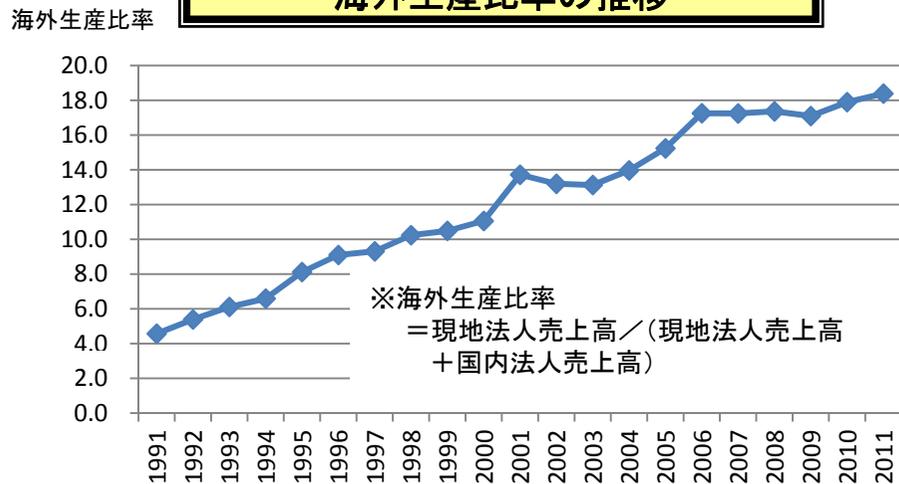
## 電気事業者(一般・卸)の電源構成推移(発電比率)



燃料費推計:3.8兆円増(2013年度推計、2010年度比)  
 内訳:LNG +1.6兆円、石油 +2.4兆円、石炭 +0.1兆円、原子力 ▲0.3兆円

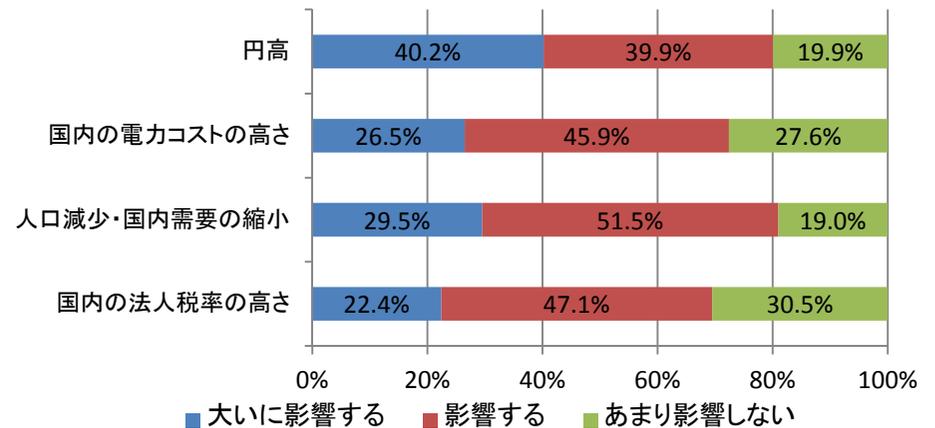
出典:内閣府 第4回規制改革会議(H25.3.8)経済産業省提出資料および総合資源エネルギー調査会総合部会 第4回電力需給検証小委員会(H25.4.23)をもとに国土交通省港湾局作成

## 海外生産比率の推移



出典:経済産業省 通商白書2012 をもとに国土交通省港湾局作成

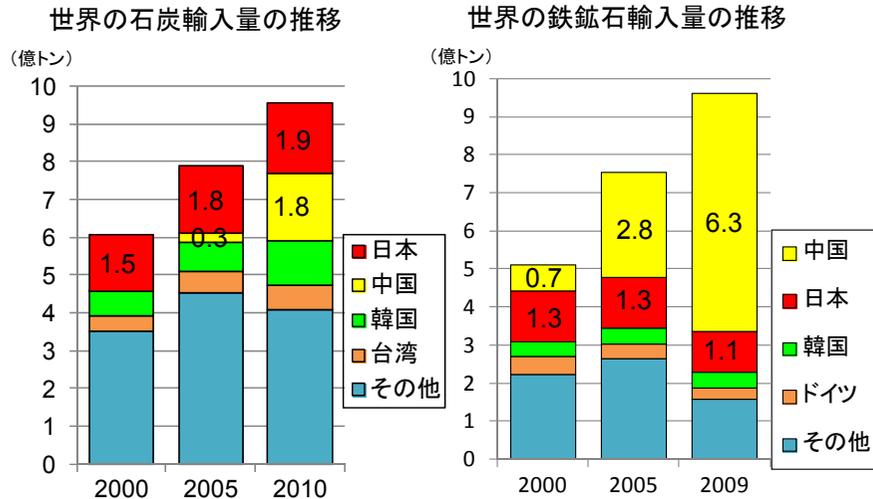
## 海外への生産シフトの原因(国内要因)



出典:2012年実施アンケート結果(経済産業省「2013年版ものづくり白書」参照)をもとに国土交通省港湾局作成

## 資源・エネルギー等の輸入の状況

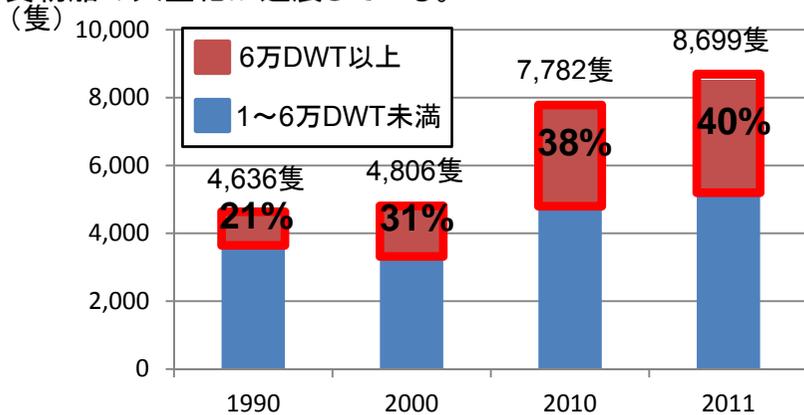
○近年、中国の石炭・鉄鉱石輸入量が急速に増加。



出典: WSA「Steel Statistical Yearbook」、IEA「Coal Information」より国土交通省港湾局作成

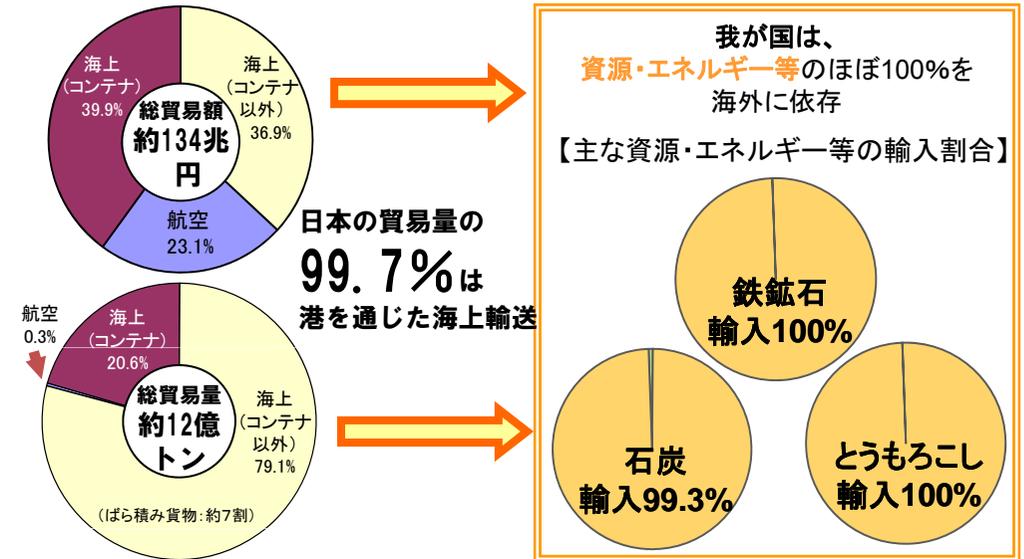
## ばら積み貨物船の大型化

○近年、世界的なばら積み貨物の「荷動き量の増大」と「輸送距離の延長」を背景に、一括大量輸送によるコスト低減を図るため、ばら積み貨物船の大型化が進展している。



出典: CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2011」より国土交通省港湾局作成

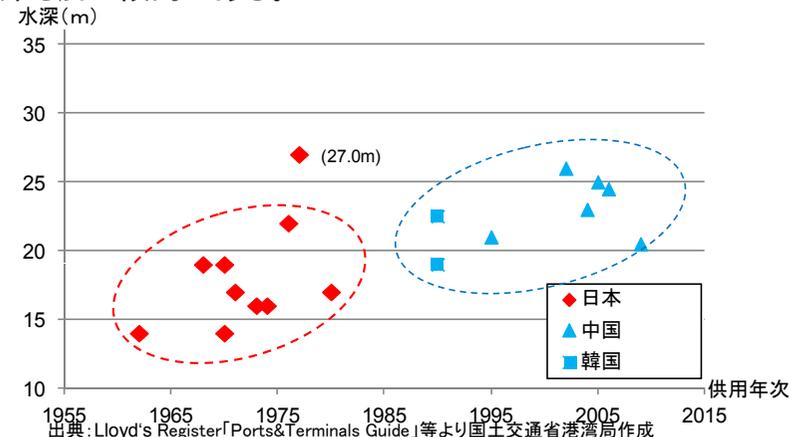
## 我が国の貿易量・貿易額の構成比



出典: 総貿易量・・・港湾統計(2011年)、総貿易額・・・貿易統計(2012年)、海上コンテナ・海上非コンテナ比率・・・港湾統計(2011年) 航空・海上比率・・・海事レポート及び貿易統計(2011年)をもとに国土交通省港湾局作成

## 鉄鉱石を取り扱う岸壁の水深と整備時期(近隣諸国との比較)

○唯一の大水深岸壁である水深27mの専用岸壁を例外として、日本の主要な鉄鉱石取扱岸壁は、近隣諸国と比較して整備年が古く、岸壁水深も浅い傾向にある。



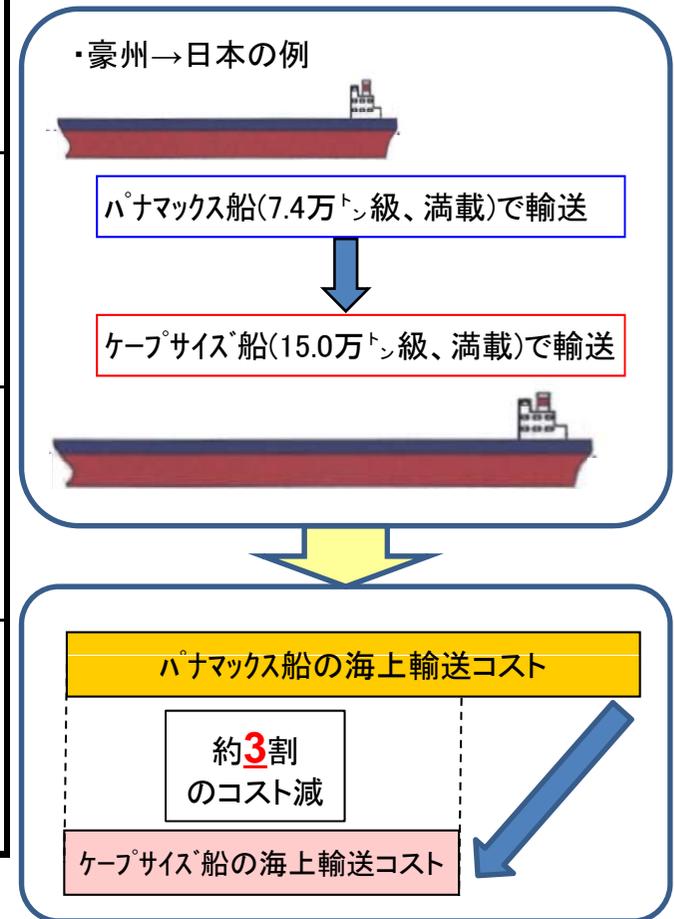
出典: Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」等より国土交通省港湾局作成

# 大型化が進むばら積み貨物船と輸送コストの低減効果

呼称 (船型:トン*1)	船型の例	国際バルク戦略 港湾の目標		
		穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (船型:6~8万トン程度)	<7.4万トン級の例>  全長225m 必要岸壁水深 14m程度 満載喫水 12.7m	●		
ポストパナマックス*2 (船型:10万トン程度)	<12万トン級の例>  全長250m 必要岸壁水深 17m程度 満載喫水 15.2m	●		
ケープサイズ (船型:10~20万トン程度)	<15万トン級の例>  全長270m 必要岸壁水深 19m程度 満載喫水 17.5m	●	●	
VLOC (Very Large Ore Carrier) (船型:20万トン以上)	<33万トン級の例>  全長340m 必要岸壁水深 23m程度 満載喫水 21.1m	●	●	●

## 輸送船舶の大型化による石炭の海上輸送コスト低減効果(試算)

○豪州から日本へ石炭を輸送する船舶について、パナマックス船からケープサイズ船に大型化を図った場合、約3割の海上輸送コスト低減が見込まれる。



\*1 単位は載貨重量トン(DWT)。

DWT(Dead Weight Tonnage) : 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

\*2 現在工事中のパナマ運河の拡張に対応した船舶。

## 【目的】

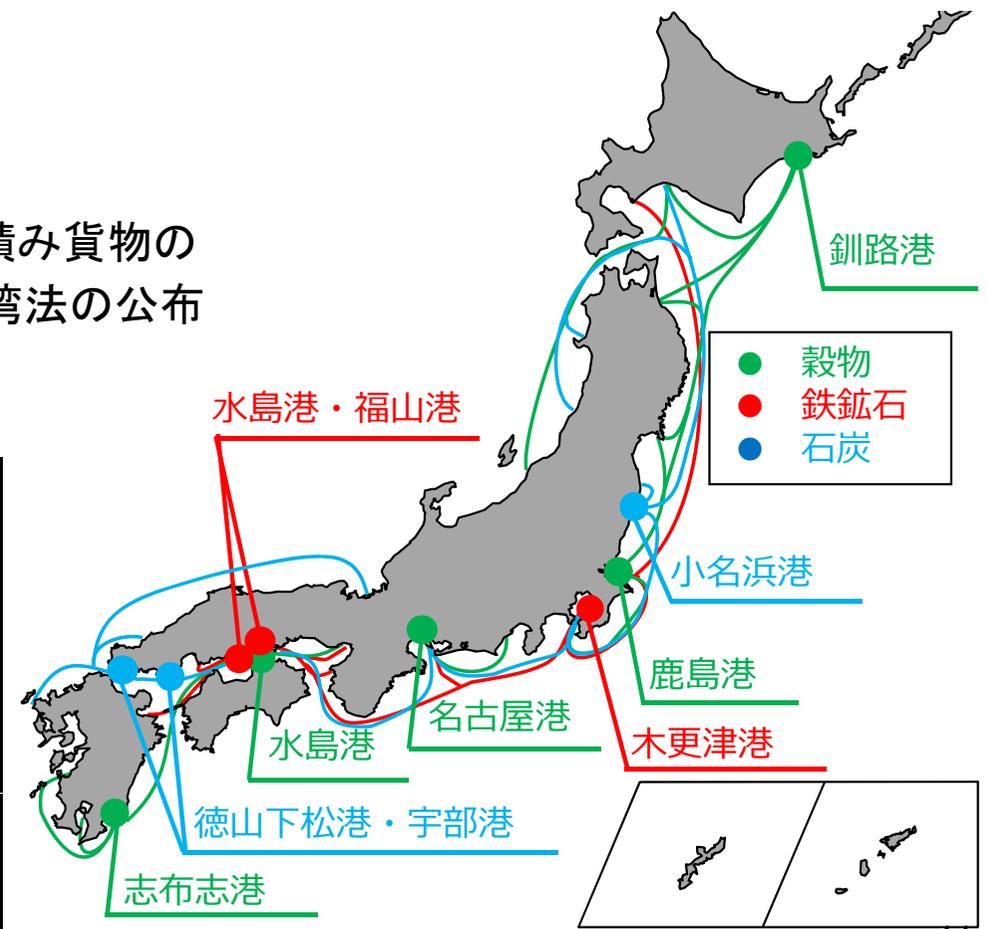
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、**我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出**を図る。

## 【これまでの経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募  
(平成23年3月11日 東日本大震災発生)
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布

## 【国際バルク戦略港湾の選定港】

穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)

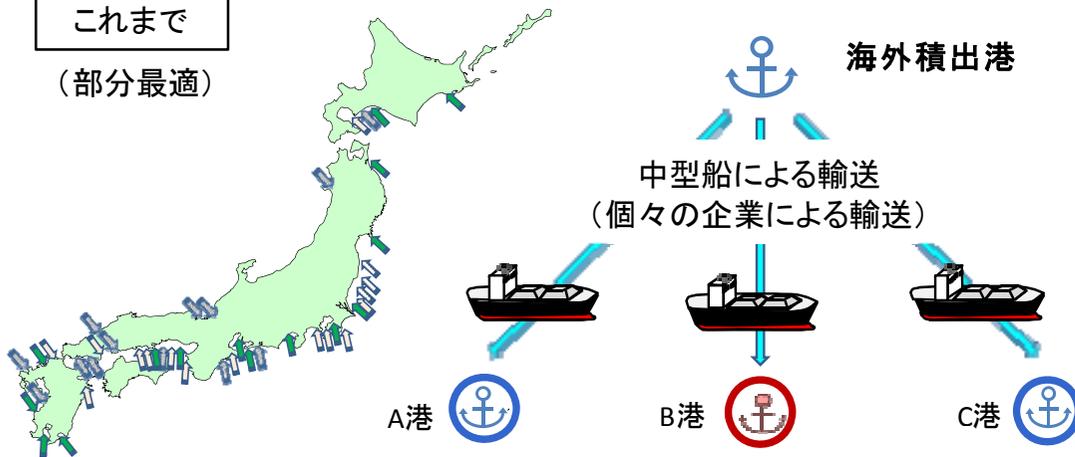


# 拠点となる港湾を核としたバルク貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成

## 輸入拠点となる港湾を核とする大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成(イメージ)

これまで

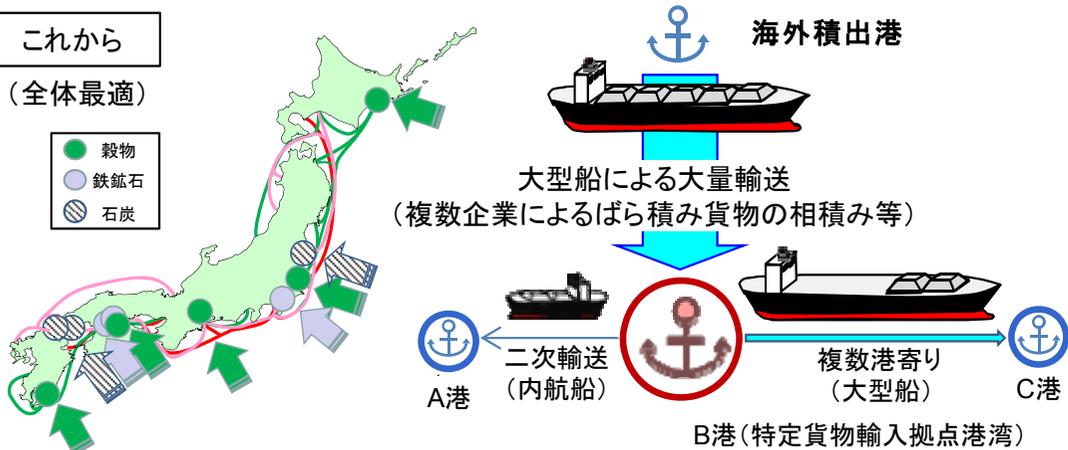
(部分最適)



これから

(全体最適)

- 穀物
- 鉄鉱石
- 石炭



## 【石炭の事例】

一般炭輸入量: 約10,200万トン(2010年)

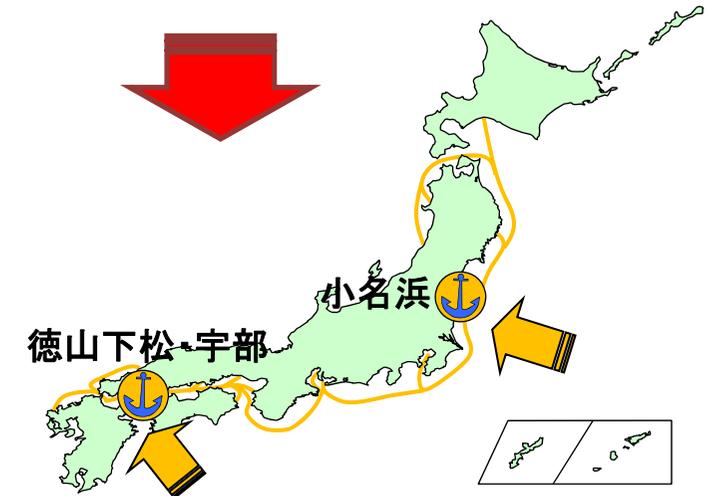
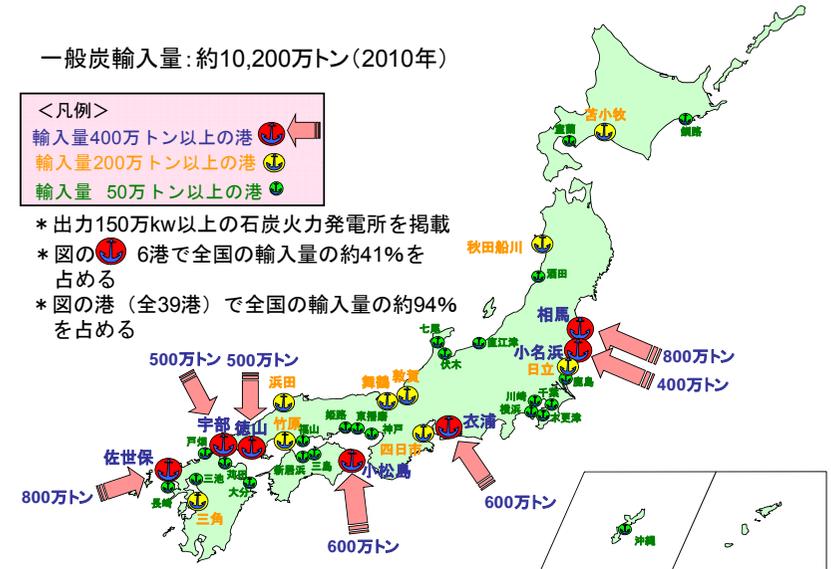
<凡例>

輸入量400万トン以上の港

輸入量200万トン以上の港

輸入量 50万トン以上の港

- \* 出力150万kw以上の石炭火力発電所を掲載
- \* 図の 6港で全国の輸入量の約41%を占める
- \* 図の港 (全39港) で全国の輸入量の約94%を占める



【石炭】

**3港**の拠点を中心とした全国ネットワークを構築

# ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入に係るソフト・ハードの総合的な取組み

## 法律改正前

- ハード面(大型船に対応した港湾整備)
  - ・岸壁・航路等
  - ・荷さばき施設



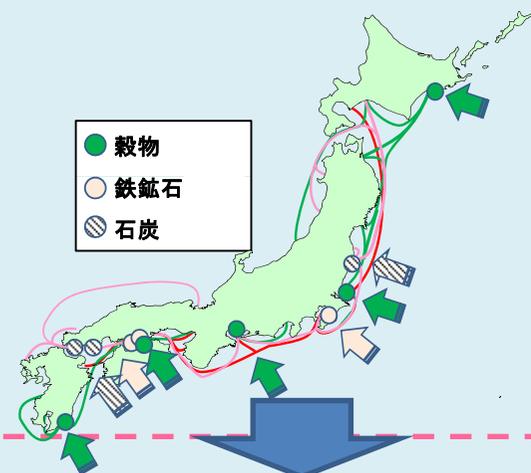
荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送が進まない

## 法律改正後

- ハード面(大型船に対応した港湾整備) 同左
- ソフト面(荷主間の連携による共同輸送)
  - ・荷主間の連携促進に資する利用計画の作成
  - ・港湾管理者と荷主等が参画する協議会制度
  - ・共同での施設整備・管理を促進する協定制度

⇒上記3点は今回の港湾法改正で措置

  - ・荷さばき施設等の整備促進のための税制特例措置



ソフト・ハード一体となった取組みにより、荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送等が進展

ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入の実現

## 特定貨物輸入拠点港湾の指定

国土交通大臣がばら積み貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を指定。



## 特定利用推進計画の作成

港湾管理者が中心となり、ばら積み貨物の輸送の効率化のために取り組むソフト・ハードの計画を作成。

計画作成・実施の協議

特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会  
(港湾管理者、民間企業等で構成)



## 特定利用推進計画を推進するための措置

港湾区域、臨港地区内での工事に係る手続等に係る特例措置

荷さばき等の共同化を促進するための施設の整備・管理に関する協定(共同化促進施設協定)制度

## 特定貨物輸入拠点港湾の指定の要件(イメージ)

- ・輸入ばら積み貨物の取扱量が相当程度見込まれること
- ・一定規模の埠頭を有すること
- ・企業間連携を促進する体制が整っていること 等

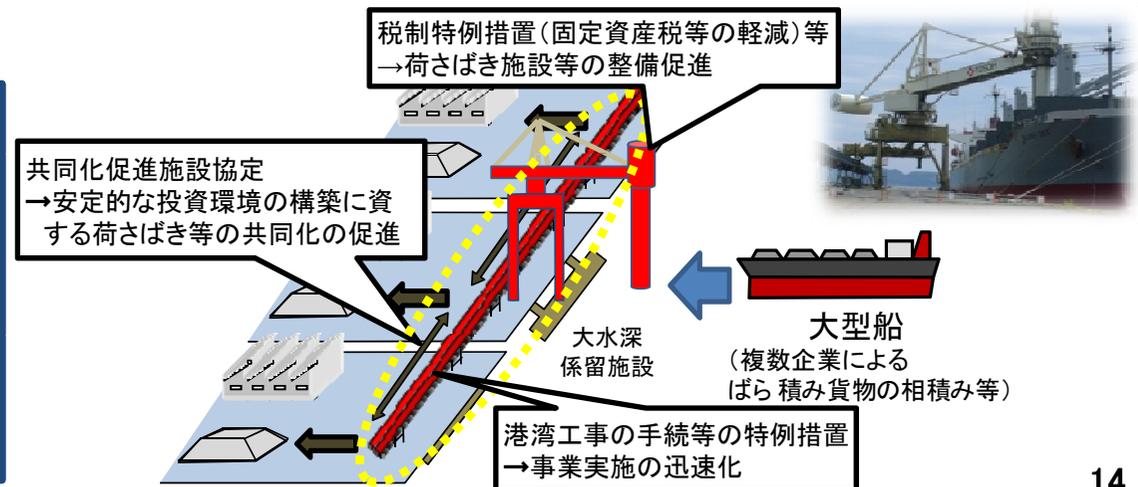
## 特定利用推進計画とは

特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者が、輸入ばら積み貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の促進を図るために作成する計画。

## 共同化促進施設協定とは

荷さばき等の共同化を促進するために必要な港湾施設の所有者等が、その全員の合意により、当該施設の整備又は管理に関して締結する協定。

## 特定利用推進計画を推進するための措置(イメージ)



# 基本方針変更のスケジュール（案）

## 答申・告示までの主な予定

平成25年 6月27日

交通政策審議会（諮問）（港湾法第3条の2第4項）  
港湾分科会（付託・審議）

8月7日

港湾分科会（審議）

9月27日  
～10月3日

事前意見照会（省内、各省庁、港湾管理者）  
HP上での意見募集

12月2日

港湾分科会（審議）  
交通政策審議会（答申）（港湾法第3条の2第4項）

12月

関係行政機関の長への協議（港湾法第3条の2第4項）  
港湾管理者への意見照会（港湾法第3条の2第5項）

平成26年 1月初旬

基本方針変更告示（港湾法第3条の2第6項）