平 成 26 年 度

港湾局関係予算概要

平成26年1月

国土交通省港湾局

目　　次

Ⅰ．基本方針 1

1　平成26年度予算の基本方針 1

2　平成26年度港湾局関係予算の規模 2

Ⅱ．主要施策 3

1　東日本大震災からの復興加速 3

東日本大震災からの復興加速 3

2　国民の安全・安心の確保 5

（１） 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進 5

① 港湾施設の老朽化対策の推進 5

② 港湾施設の維持管理計画や予防保全計画の策定 6

③ 港湾施設の維持管理技術の開発 6

④ 老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進 7

⑤ 海岸保全施設における老朽化対策等の促進 7

（２） 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進 10

① コンビナート港湾の強靱化の推進 11

② 港湾・背後地を守る取組 11

③ 海上輸送機能を維持する取組 12

（３） 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備 13

（４） 出入管理情報システムの導入による港湾保安対策の推進 14

（５） 循環型社会の創出に向けた環境の整備 14

① 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備 14

② 豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出 14

3　経済・地域の活性化 15

（１） 港を核とした国際コンテナ物流網の強化～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～ 15

① 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」 16

② 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」 17

③ 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」 18

（２） 遠隔離島における活動拠点整備 19

（３） 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成 20

（４） 地域経済を支える港湾機能の強化 21

① 地域の雇用と所得を支える港湾施設の整備 21

② 外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上 22

③ 離島交通の安定的確保 23

④ 日本海側港湾の機能別拠点化 23

（５） 港湾関連産業の海外展開支援 23

Ⅲ．新規事項 24

1　新規制度等 24

2　税制改正 25

Ⅰ．基本方針

１　平成26年度予算の基本方針

「好循環実現のための経済対策」（平成25年12月5日閣議決定）、「平成26年度予算編成の基本方針」（平成25年12月12日閣議決定）を踏まえ、平成26年度予算においては、『東日本大震災からの復興加速』『国民の安全・安心の確保』『経済・地域の活性化』の３分野の取組みを強力に推進する。

これにより、経済成長や生活向上の大前提である安全・安心の向上を確保するとともに、産業の立地・投資環境の向上を通じ、雇用と所得の維持・創出を図る。

（１）東日本大震災からの復興加速

経済復興の礎となる港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

○東日本大震災からの復興加速

（２）国民の安全・安心の確保

港湾施設及び海岸保全施設の老朽化対策を推進するとともに、大規模災害に対する事前防災・減災対策として、ソフト・ハード両面の施策展開により港湾機能の強靱化等を進める。また、安全・安心な生活空間と環境を整備する。

○港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

○大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

○津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

○循環型社会の創出に向けた環境の整備

（３）経済・地域の活性化

集貨対策の強化等により国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速するとともに、地域がそれぞれの特色を発揮して直面する危機を突破し、経済社会の活力を取り戻すための基盤となる港湾機能を強化する。また、海洋資源開発を支える活動拠点である遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）の整備を推進する。

○港を核とした国際コンテナ物流網の強化～ 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速 ～

○遠隔離島における活動拠点整備

○資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

○地域経済を支える港湾機能の強化

２　平成26年度港湾局関係予算の規模

事業区分			平成26年度予算案（A）	平成25年度予算額（B）	対前年度比（A）/（B）
公共	港湾整備事業	事業費	(2,630億円) 2,629億円	2,587億円	1.02
		国費	(2,312億円) 1,734億円	1,696億円	1.02
	港湾海岸事業	事業費	(98億円) 98億円	95億円	1.04
		国費	(98億円) 98億円	95億円	1.04
	災害復旧事業等	事業費	(16億円) 16億円	15億円	1.03
		国費	(13億円) 13億円	13億円	1.00
	合計	事業費	(2,744億円) 2,742億円	2,697億円	1.02
		国費	(2,423億円) 1,845億円	1,803億円	1.02
非公共	行政経費	国費	(20億円) 20億円	22億円	0.92
	国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業等	事業費	31億円	―	皆増
		国費	(17億円) 17億円	―	皆増
	国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化支援事業等	国費	―	11億円	皆減
	その他施設費	事業費	23億円	37億円	0.61
		国費	(9億円) 9億円	14億円	0.64
	独立行政法人港湾空港技術研究所関係	国費	(14億円) 14億円	13億円	1.04
	合計	国費	(60億円) 60億円	61億円	0.99
総合計		国費	(2,483億円) 1,905億円	1,864億円	1.02

注１）計数の上段（　）は、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響値を含んでおり、従来の一般会計国費と直轄事業負担金等の合計値である。
２）上記計数には内閣府分（沖縄関連）を含む。
３）特定離島港湾施設整備に係る予算は港湾整備事業に計上している。
４）本表のほか、平成26年度予算案には以下がある。
① 東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業（港湾：168億円、災害：359億円）、全国防災対策事業（港湾：50億円、海岸：2億円）（いずれも国費）
② 受託工事費（港湾：国費55億円、海岸：国費1億円）
③ 消費税（国費：1億円）
④ 港湾関係起債事業（起債額：1,255億円）
５）合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

1　東日本大震災からの復興加速

東日本大震災からの復興加速

○ 復旧：国費359億円（対前年度比0.70）
（うち　公共分 災害復旧事業等　国費359億円）
○ 復興：国費168億円（対前年度比1.09）
（うち　公共分 港湾整備事業　国費168億円）

注）上記経費は全て復興庁計上分である。

平成25年7月末に災害復旧事業が完了した八戸港をはじめとする各港において、「産業・物流復興プラン」に基づき、湾口防波堤、海岸保全施設等の復旧を計画的に推進するとともに、経済復興の礎となる岸壁・防波堤等の港湾施設の整備を行う。　（釜石港、小名浜港 等）

【八戸港の復旧状況（八太郎地区北防波堤）】

【防波堤の復旧状況（平成25年8月時点）：釜石港】

【防波堤の復旧状況（平成25年6月時点）：大船渡港】

【経済復興の礎となる港湾施設】

■復興の加速化の拠点となる港湾の整備

【相馬港：福島県】

相馬港（福島県）
航路・泊地整備事業 ＜新規＞

東北地方へのLNGの安定的かつ安価な輸入の実現に向けて拠点となる相馬港において、大型LNG船の安全かつ効率的な輸送を確保するため、航路・泊地の整備を行う。

●事業の効果

- LNGの安定的かつ安価な輸送確保、エネルギーの安定供給による地域産業の競争力の強化
- 被災地の復興、東北地方の経済活動の活性化

	県 名	港 名	区 分	①震災前バース数	②暫定利用可能バース数	利用率（②／①）	③本復旧済みバース数	復旧率（③／①）
1	青森県	八戸港	重要港湾	44	44	100%	44	100%
2	岩手県	久慈港	重要港湾	24	24	100%	23	96%
3	岩手県	宮古港	重要港湾	26	26	100%	23	88%
4	岩手県	釜石港	重要港湾	7	7	100%	1	14%
5	岩手県	大船渡港	重要港湾	10	10	100%	5	50%
6	宮城県	仙台塩釜港（石巻港区）	国際拠点港湾	31	31	100%	9	29%
7	宮城県	仙台塩釜港（塩釜港区）	国際拠点港湾	20	18	90%	1	5%
8	宮城県	仙台塩釜港（仙台港区）	国際拠点港湾	22	22	100%	22	100%
9	福島県	相馬港	重要港湾	13	10	77%	10	77%
10	福島県	小名浜港	重要港湾	72	63	88%	60	83%
11	茨城県	茨城港（日立港区）	重要港湾	18	18	100%	15	83%
12	茨城県	茨城港（常陸那珂港区）	重要港湾	25	25	100%	25	100%
13	茨城県	茨城港（大洗港区）	重要港湾	13	13	100%	13	100%
14	茨城県	鹿島港	重要港湾	18	18	100%	18	100%
合 計				343	329	96%	269	78%

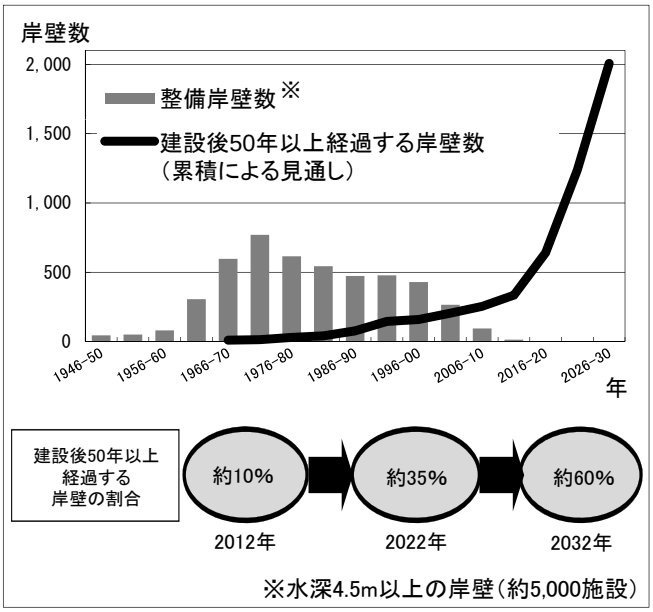
※八戸港以南の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の公共岸壁（公社含む）が対象（平成26年1月1日現在）。

【参考：岸壁の復旧状況】

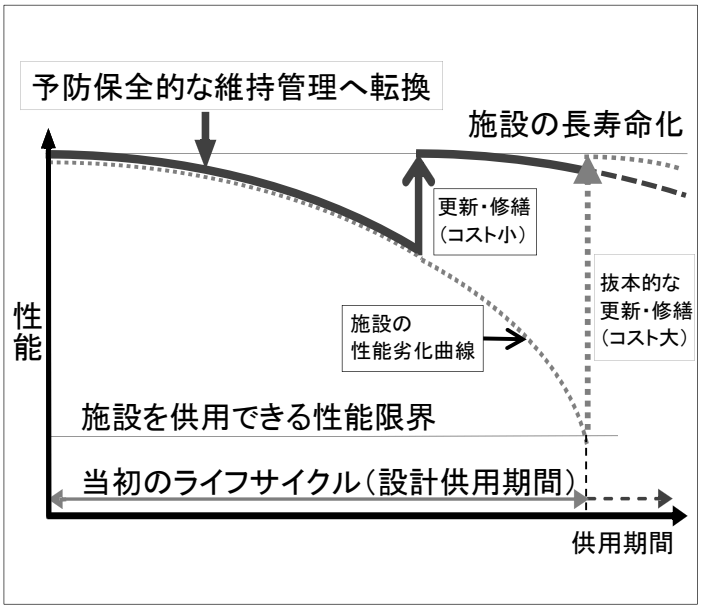
2 国民の安全・安心の確保

（1） 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

既存港湾ストックの老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全的な維持管理の考え方を踏まえつつ、国民の命と暮らしを守るため、ハード・ソフト両面から計画的、総合的に港湾施設の老朽化対策を実施する。



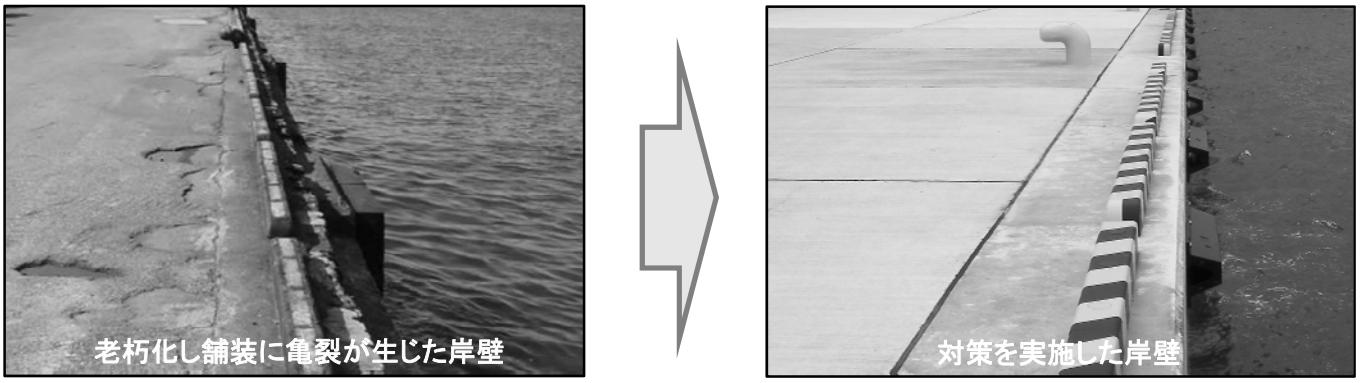
【建設後50年以上経過する岸壁数の見通し】



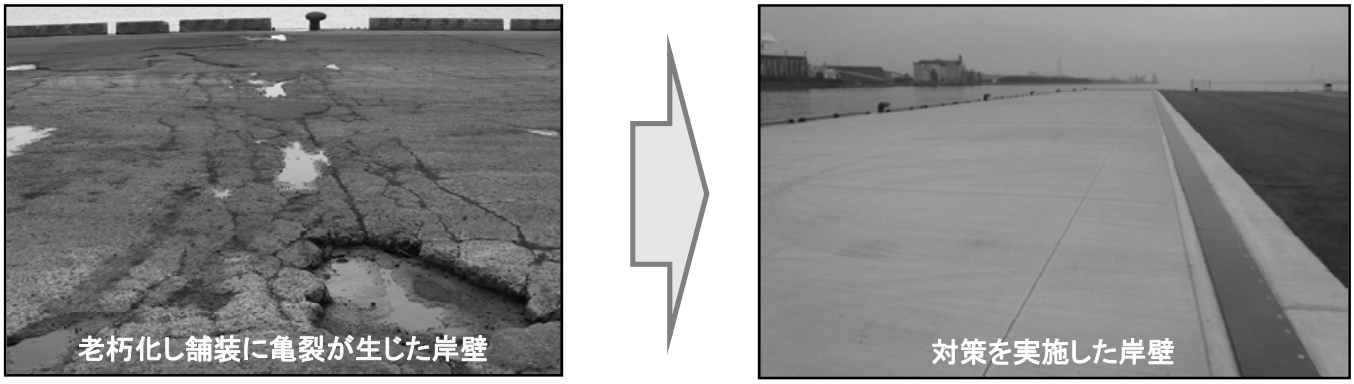
【予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図】

①港湾施設の老朽化対策の推進

老朽化により港湾機能に支障が生じないよう、港湾施設の老朽化対策を適切に推進する。



【港湾施設の老朽化対策例：伏木富山港】

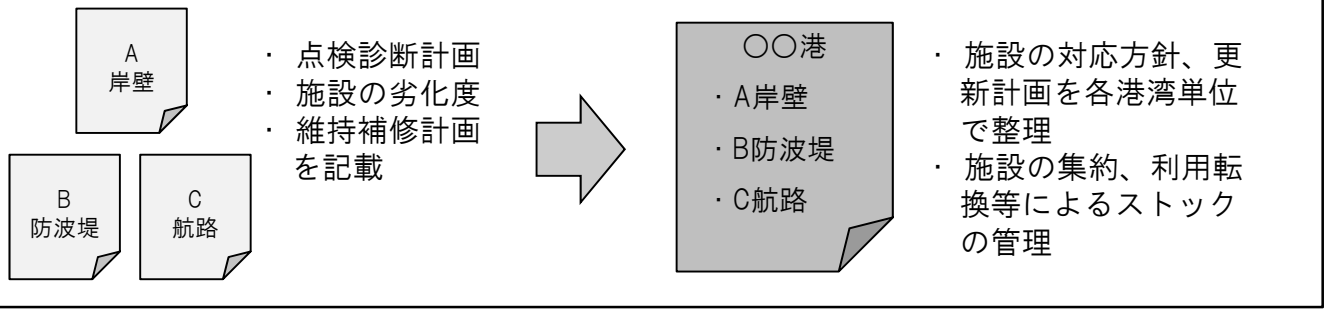


【港湾施設の老朽化対策例：衣浦港】

②港湾施設の維持管理計画や予防保全計画の策定

港湾の施設毎に作成する維持管理計画や港湾単位の維持管理・更新計画（予防保全計画）を活用し、施設の集約や利用転換等も行ったうえで、ストックの全体を管理しつつ港湾施設の効率的・戦略的な更新・修繕を図る。

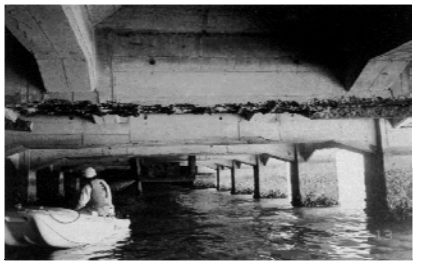
○港湾施設単位で策定する「維持管理計画」の策定を引き続き推進する。
○施設単位の維持管理計画の内容を踏まえ、各港湾単位で「予防保全計画（国有港湾施設、港湾管理者所有施設を対象）」を策定し、港湾施設の計画的な更新・修繕の実施および更新・修繕費用の縮減と平準化を図る。



【維持管理計画および予防保全計画の策定】

③港湾施設の維持管理技術の開発

港湾施設をさらに効率的・効果的に維持管理できるよう、コンクリートや鋼材等の点検・モニタリング技術や長寿命化技術の開発を推進する。また、開発した技術の現場への適用性を検証するために必要な試験施設の改良を行う。

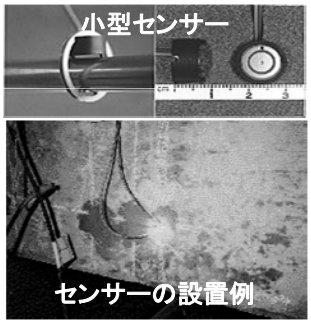


さん橋の裏側のように人の立ち入りが難しい箇所が多く、劣化状況の把握が困難。

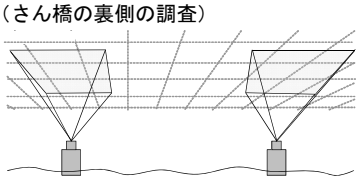
海中部の鋼材の腐食調査は、潜水作業によりカキ殻等をかき落とす必要があり、容易に実施できない。

【港湾施設の点検状況 】

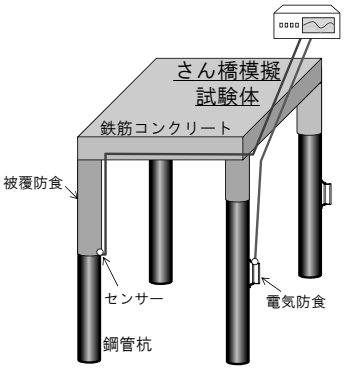
超音波技術を用いて、カキ殻等が付着した鋼材の厚さを測定可能な装置の開発。



センサーによるコンクリート構造物の鉄筋腐食のモニタリング技術の開発。



人の立ち入りが難しい箇所を、遠隔操作で点検できるロボットの開発。



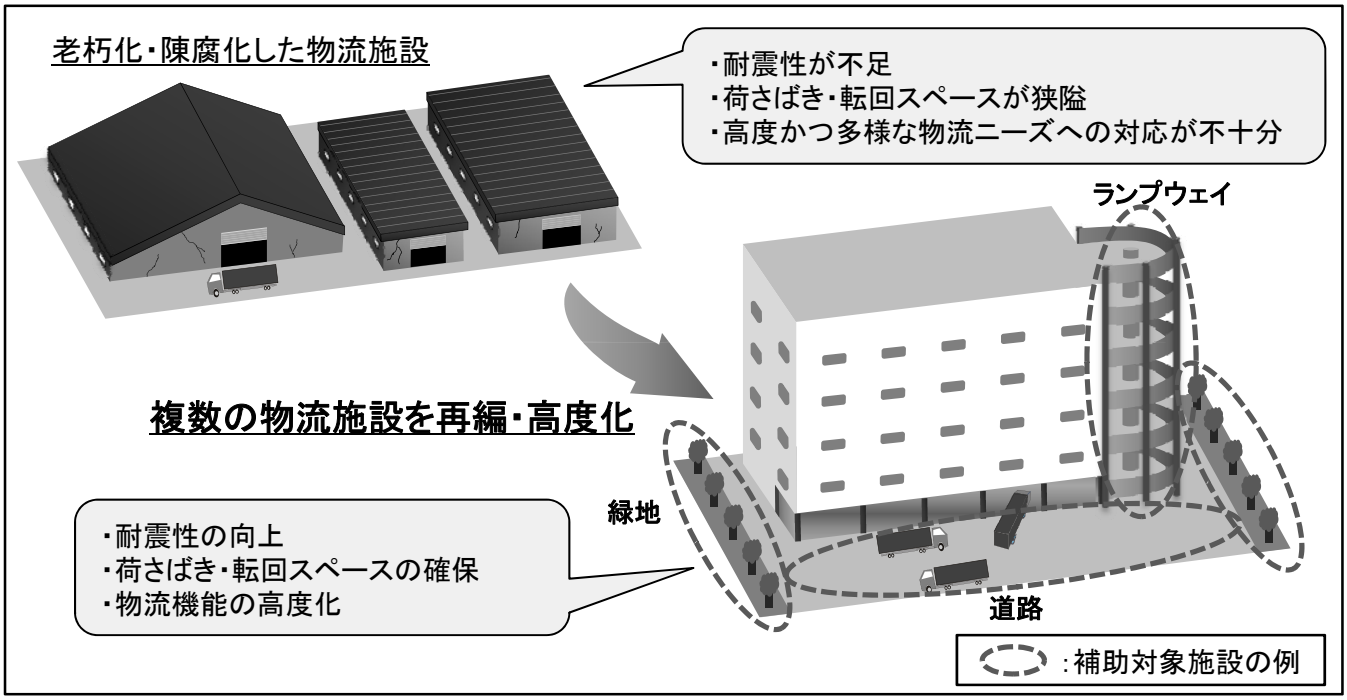
実際の鋼管杭のモニタリングによる、防食技術の高度化及び腐食予測技術の精度向上。

【港湾施設の点検･モニタリング技術及び長寿命化技術の開発 】

④老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進（※）

港湾に立地する物流施設の老朽化・陳腐化が進展しており、地震等の大規模災害時には、耐震性不足による施設の倒壊や物流の寸断、緊急輸送への支障等が懸念される。また、平常時においても、敷地内の荷さばき・転回スペースが狭隘であることや、周辺道路における渋滞の発生、昨今の高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分といった課題が顕在化している。

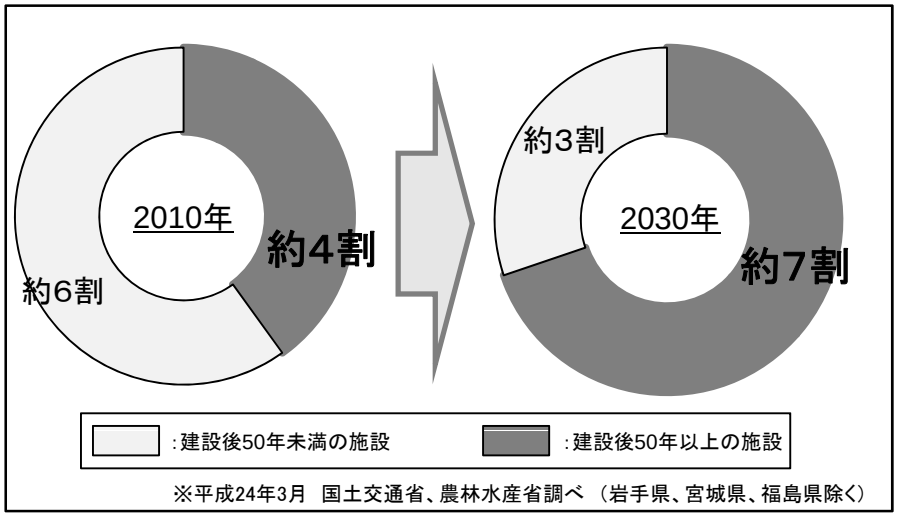
このため、港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図ることを目的として、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援制度を創設する。〔その他施設費〕　※新規制度



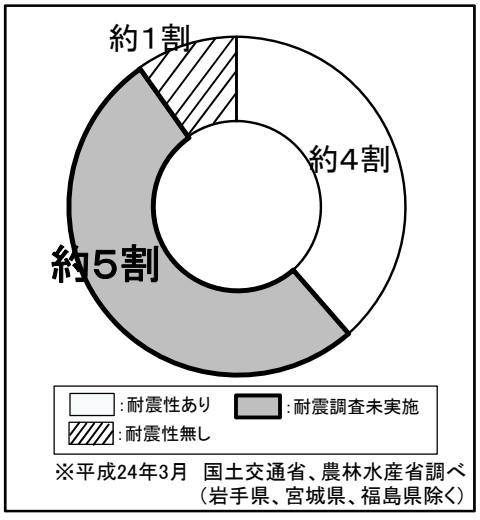
【老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化（イメージ）】

⑤海岸保全施設における老朽化対策等の促進

海岸保全施設は、伊勢湾台風（昭和34年）等による大規模な高潮被害等を契機として整備され、建設後50年以上経過する施設が多く、今後、老朽化が急速に進むことが想定されているほか、海岸堤防等の約５割は耐震性が把握されていない状況である。



【建設後50年以上経過する海岸堤防等の延長の見通し】

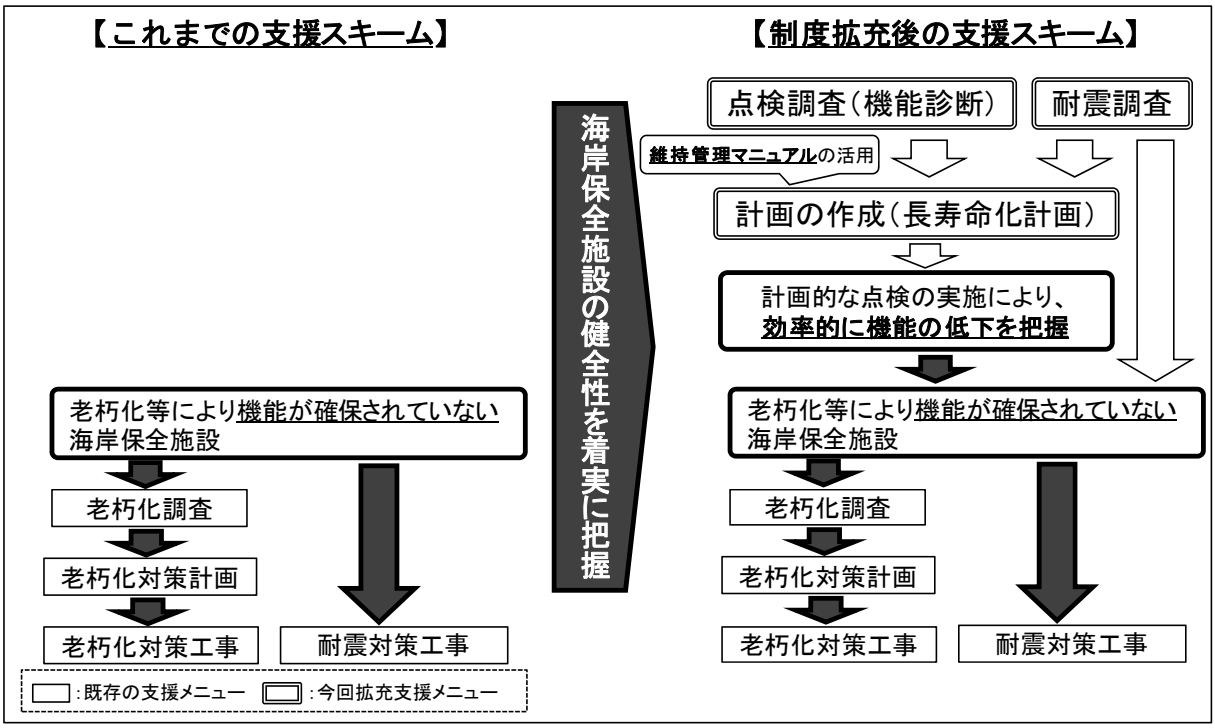


【海岸堤防等の耐震化の状況】

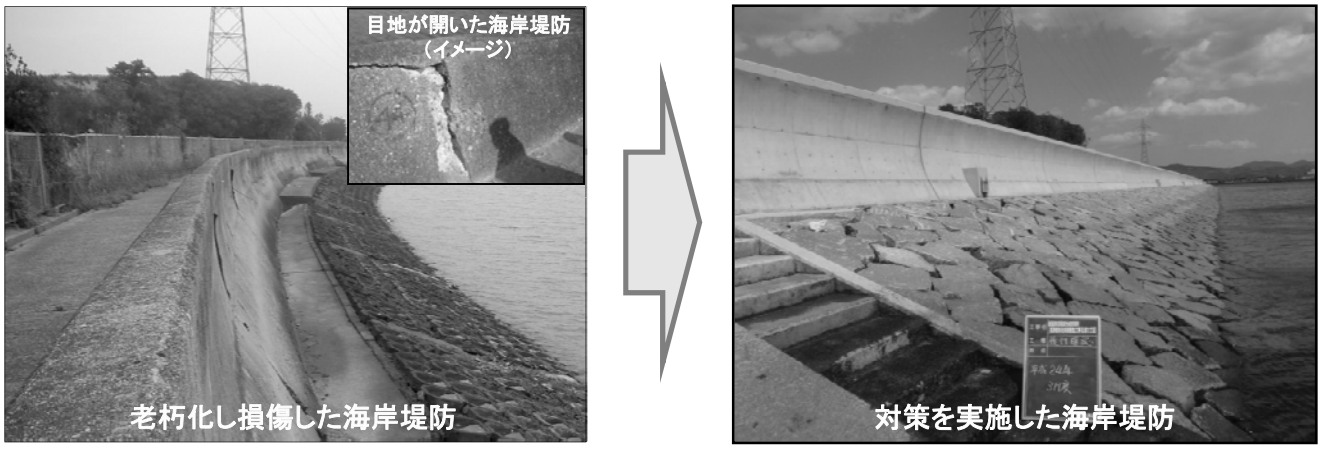
■海岸保全施設の戦略的な維持管理の推進等（※）
（長寿命化計画の策定及び耐震調査の実施に関する支援）

海岸保全施設の老朽化状況を把握するとともに、適切な維持管理水準の確保による背後地のより確実な防護と既存ストックの有効活用による維持管理に係るトータルコストの縮減・平準化を図るため、長寿命化計画を策定し、当該計画に基づく効率的な老朽化対策を促進する。

また、耐震性能調査により既存ストックの耐震性について現状把握を行い、適切な耐震対策の実施を促進する。〔防災・安全交付金等〕　※制度拡充



【制度拡充前後の支援スキームの比較】



【海岸保全施設の老朽化対策例：尾道糸崎港海岸】

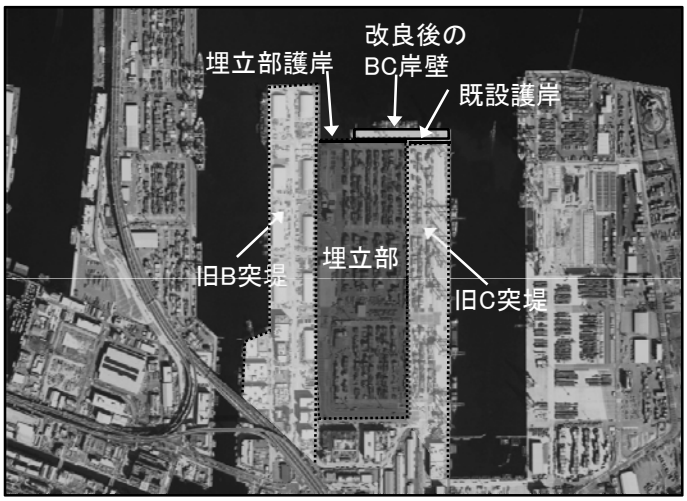
【長寿命化計画策定に必要な空洞化調査例】

【長寿命化計画策定に必要な健全度調査の例】

老朽化対策に併せた機能向上：「賢く使う」事例

老朽化対策に併せ、社会情勢の変化を踏まえた機能向上（岸壁の増深、耐震強化、景観、デザインの配慮等）により、港湾施設のサービス水準の維持・向上を行った事例。

○ 横浜港本牧ふ頭は昭和38年に埋立を開始し、昭和45年に供用開始。
○ 平成4年より、機能向上改良として、旧B突堤（水深10m）、旧C突堤（水深13m）の間を埋立てる工事に着手し、平成23年から水深16mのBC岸壁として供用開始。
○ BC岸壁の供用開始により、これまで潮汐を利用して旧B突堤、旧C突堤に着岸していた大型コンテナ船が、BC岸壁へ常時着岸可能となるとともに、拡大したヤードにより効率的な荷さばきが可能となった。



【事例①：横浜港本牧ふ頭】

○ 大さん橋は明治27年に供用を開始し、日本の玄関口として国内外の多くの旅客船が利用。
○ 老朽化が著しく進行したため、昭和63年から再整備を行い、平成14年に再供用を開始。旅客船の安定的な就航に対応するとともに、さん橋上を緑地化し、観光スポットとしても活況を呈している。
○ 平成24年のクルーズ船の寄港回数が、国内第1位（寄港回数142回）となった。

【事例②：横浜港大さん橋】

○ 富岡港海岸は、昭和34年台風14号（宮古島台風）による高潮被害を契機として、昭和45年に護岸を整備した。
○ 老朽化が進行したため、平成元年から景観等に配慮した親水型傾斜護岸を整備し平成12年に完了、地元住民の憩いの場となっている。

【事例③：富岡港海岸（熊本県天草郡苓北町）】

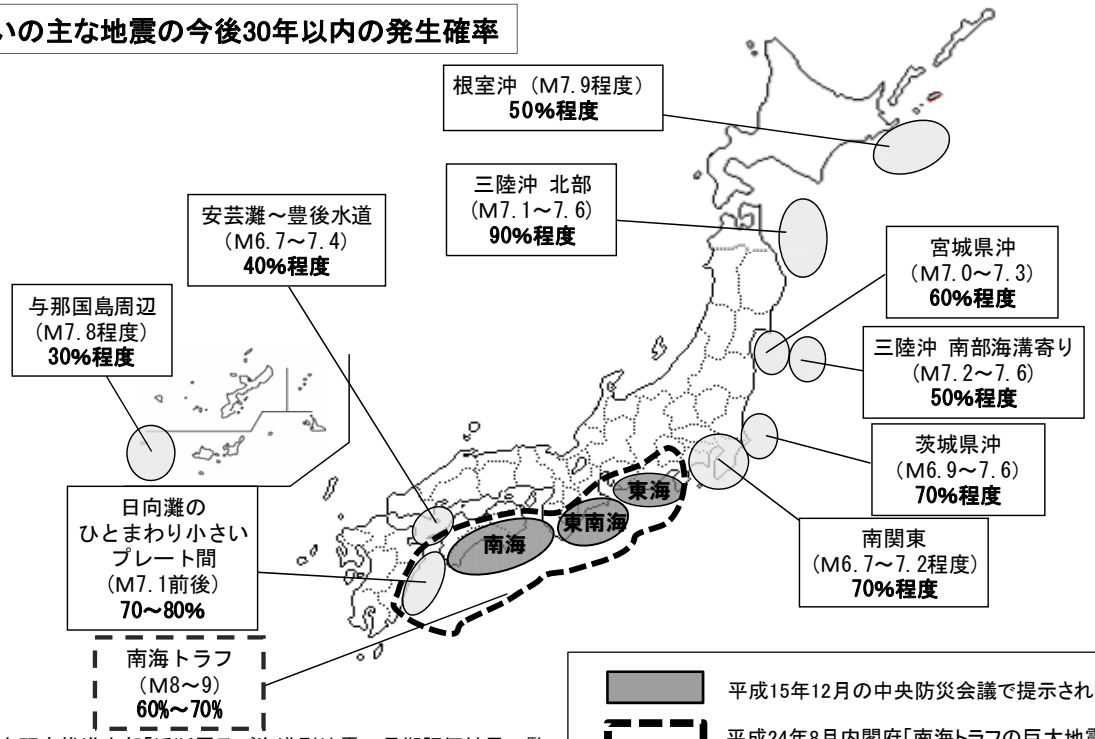
（２） 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

南海トラフの地震や首都直下地震等の甚大な被害が想定される災害に対し、機能不全に陥らない経済社会システムを確保し、我が国の競争力を向上させ、国際的な信頼を獲得するため、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じて国内外の広域ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性の向上を図る。

また、コンビナートのような重要な拠点における物流機能の確保、災害時の避難機能の確保及び海上輸送網の維持への取組み等、港湾における国土強靭化（防災・減災）の取組みを推進する。

地震調査研究推進本部の長期評価結果によれば、南海トラフの地震をはじめ、全国で大規模地震の切迫性が指摘されており、それに伴う、巨大津波の発生も懸念されている。

海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率



〔出典〕地震調査研究推進本部「活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」（2013年1月1日での算定）（2013年11月22日改訂）に基づき国土交通省港湾局作成

内閣府の専門部会の試算によれば、南海トラフの地震では、港湾施設の直接被害も最大3.3兆円と甚大であるが、港湾機能の低下による経済活動への影響は、最大16.9兆円（参考値）と、直接被害の５倍に及ぶこととなっており、サプライチェーンの寸断が我が国全体の経済・産業活動に深刻な打撃を与えることが懸念されている。

巨大地震発生時の想定被害額

（単位：兆円）

	南海トラフ巨大地震（陸側ケース）（H25年想定）	首都直下地震（H25年想定）	阪神大震災（実績値）	東日本大震災（実績値）
直接被害	169.5	48.3	9.6	16.9
建物・資産	148.4	42.4	6.3	10.4
公共土木施設	7.9	1.9	2.2	2.2
うち、港湾施設	3.3	0.8	0.8	0.4
その他	13.1	3.9	1.1	4.3
生産・サービス低下	44.7（※1）	47.9	—	—
交通寸断の影響	6.1	12.2	—	—
合計	220.3	96.2（※2）	—	—

※1 港湾機能の低下によるサプライチェーンへの影響（16.9兆円）【参考値】も一部この中に含まれる。
※2 交通寸断の影響は含まれていない。
※3 四捨五入の関係上、各項目の積算値と合計欄の数字は一致しないことがある。

〔出典〕内閣府公表資料をもとに国土交通省港湾局作成

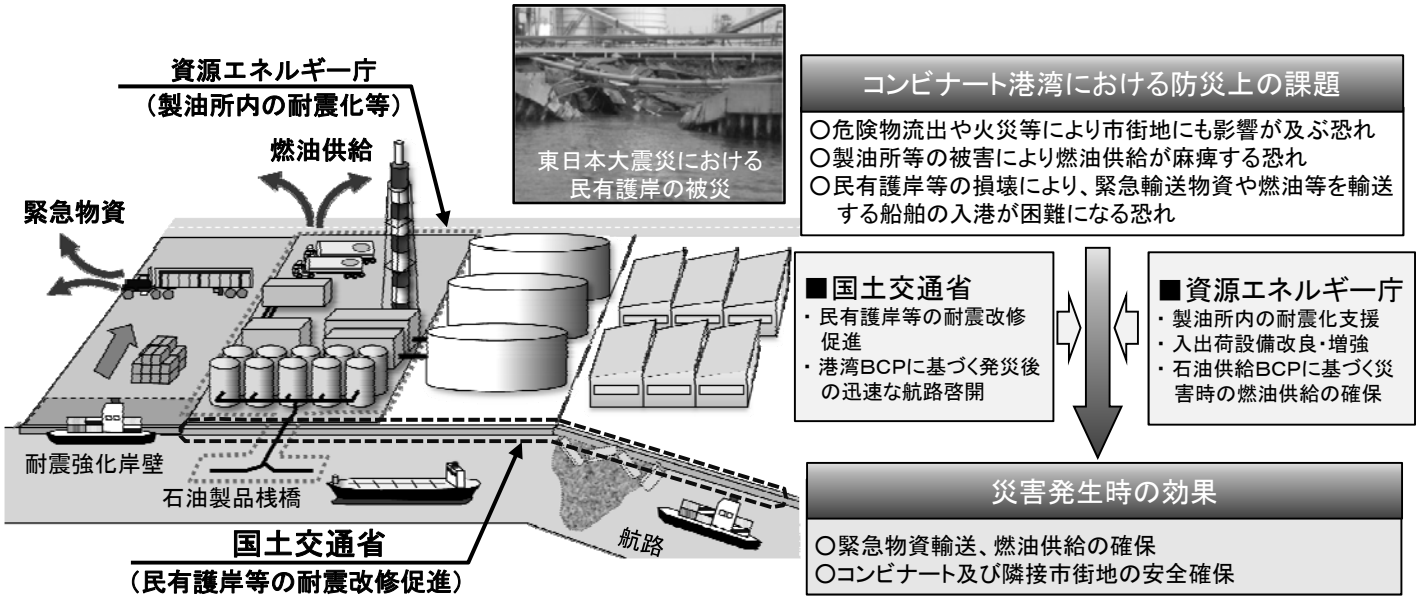
【大規模地震発生の切迫性と巨大地震発生時の被害想定】

①コンビナート港湾の強靭化の推進（※）

東日本大震災において、航路沿いの港湾施設が地震によって被災し、航路が閉塞したことにより、船舶の入出港が困難となったことを踏まえ、水際の港湾施設を管理する民間事業者に対し、港湾管理者が施設の維持管理状況について報告徴収、立入検査等の措置を講じる制度を創設したところ（平成25年6月5日に改正港湾法公布、平成26年6月までに施行予定）。

これに加えて、大規模地震発生時におけるコンビナートの防災・減災を図るとともに、発災後も耐震強化岸壁や石油製品の入出荷設備に至る航路の機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給を確保するため、資源エネルギー庁における製油所等の災害対応力の強化に向けた取組みと連携しつつ、民間事業者が所有する航路沿いの護岸等の耐震改修に対する無利子貸付制度及び法人税の特例措置を創設することにより、民間事業者による耐震改修を支援し、コンビナート港湾の強靭化を推進する。

※新規制度であり、港湾法改正が前提



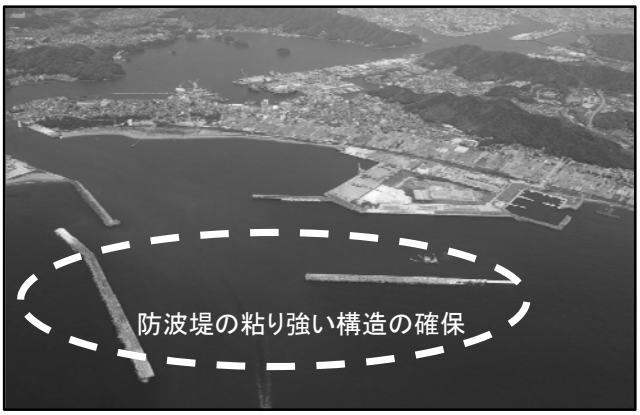
【資源エネルギー庁との連携によるコンビナート港湾の強靭化】

②港湾・背後地を守る取組

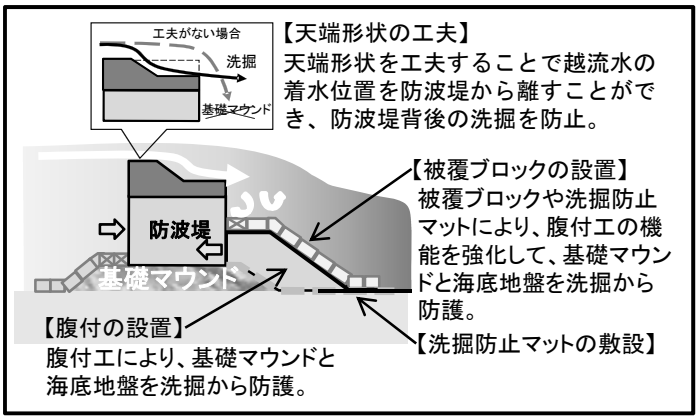
■防波堤における「粘り強い構造」の導入

港湾の骨格を形成し、港湾全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対応する減災効果を有する施設である防波堤は、被災した場合には復旧に長期間を要することから、港湾機能の停滞が懸念される。

このため、防波堤を津波に対して転倒しにくい「粘り強い構造」とするため、施設の効果を粘り強く発揮できる補強対策を講じる。　（御前崎港、高知港、須崎港　等）



【粘り強い構造の防波堤整備事例：高知港】



【粘り強い構造とするための具体的な補強策】

■港湾における災害時避難機能の確保

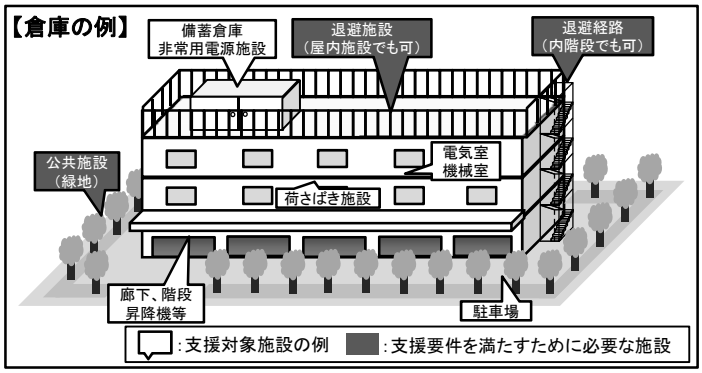
物流・産業等の機能が沿岸部に集積する港湾においては、津波等の大規模災害の発生時における避難計画の検討や避難場所の確保が課題となっているが、現状では、港湾労働者等の避難が可能な高台や避難施設が十分に確保されていない。

このため、津波等の災害時に港湾労働者等が安全に避難・退避できるよう、港湾の特殊性を考慮した避難計画の検討等を行うとともに避難施設の整備を行う。

●避難機能を備えた物流施設等の整備に対する支援（※）

港湾労働者等の津波等からの避難場所を確保するため、避難機能（退避施設、退避経路等）を備えた物流施設等の整備に対する民間事業者への支援制度を創設する。

避難機能を備えた物流施設等の整備を行う民間事業者は、(一財)民間都市開発推進機構を通じた長期（20年以内）・低利の資金の利用が可能。　※新規制度



【避難機能を備えた物流施設等のイメージ】

●南海トラフ地震における津波対策の推進

東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律の成立・公布を踏まえ、南海トラフ地震により発生する津波からの迅速かつ円滑な避難のために必要となる津波避難施設及び避難路その他の避難経路の整備について、防災・安全交付金等の港湾改修事業及び津波・高潮危機管理対策緊急事業のうち、津波避難対策緊急事業計画に基づいて実施される事業について、交付率を３分の２とする。〔防災・安全交付金等〕

【津波避難施設の整備事例:大井川港（静岡県焼津市）】

【避難路（避難階段）の整備事例:津松阪港海岸 】

③海上輸送機能を維持する取組

■耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成

耐震強化岸壁や臨港道路の整備により、災害発生時における復旧・復興の拠点として岸壁背後用地・防災緑地等を活用するため、防災拠点の形成を推進する。

■港湾機能を維持するための事前防災・減災対策の推進

大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するため、国土交通省海事局、海上保安庁と連携し、津波来襲時の大型船の待避場所の確保、重要な拠点に至る航路機能の確保などの事前防災・減災対策を推進する。

■広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保

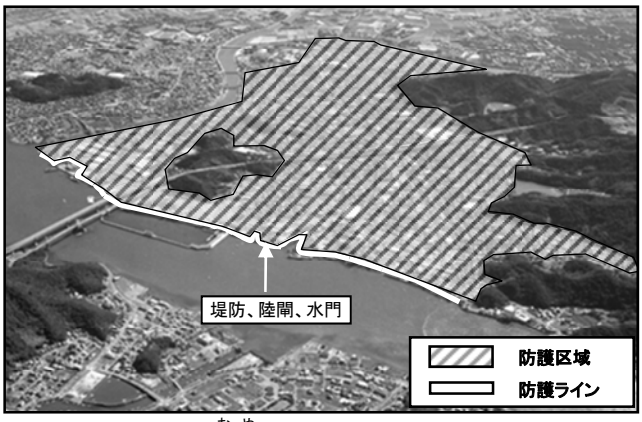
災害時にも地域の最低限の経済活動を維持するため、港湾の広域的な連携を通じ港湾の機能を維持するとともに、被災した施設の早期復旧を図るため、国・港湾管理者・港湾利用者等が協同し、港湾機能の継続及び災害時の早期復旧のための協力体制の構築を推進する。

（3） 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

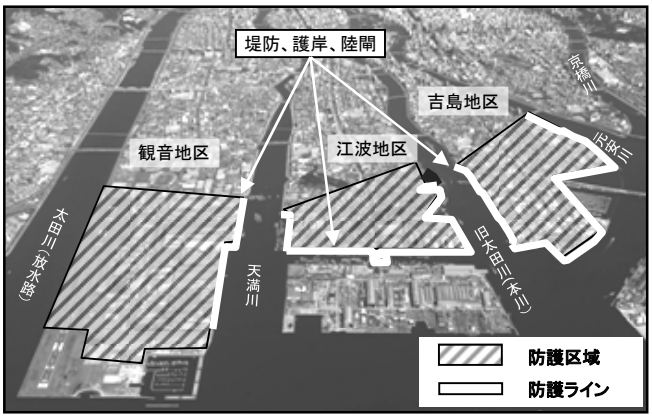
○ 国費98億円（対前年度比1.04）

港湾海岸において、切迫性の高い南海トラフの地震等の地震・津波被害や、頻発する台風等に備えるため、引き続き防災・減災対策を推進する。特に、背後に巨大な人口・機能が高度に集積する三大湾において、比較的発生頻度の高い津波を超える津波を想定した防災・減災対策の推進を図る。

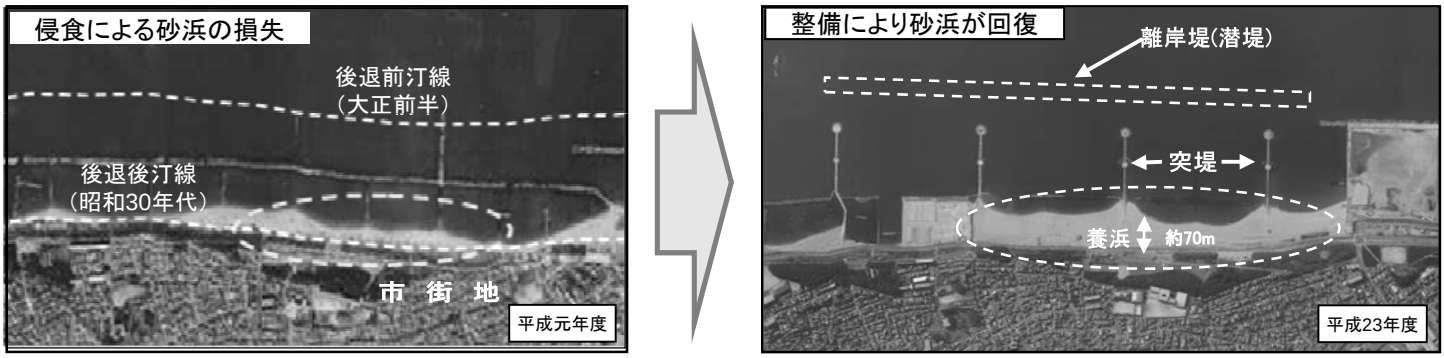
（撫養（むや）港海岸、広島港海岸 等）



【津波対策：撫養（むや）港海岸（徳島県鳴門市）】



【津波・高潮対策：広島港海岸】



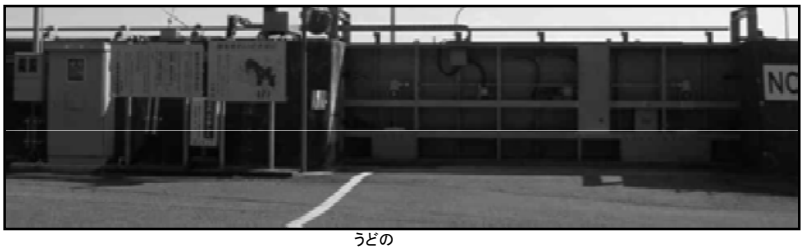
【侵食対策：新潟港海岸】

■水門・陸閘等の効果的な管理運用の促進（※）

東日本大震災において、水門・陸閘等の操作に従事した方が多数犠牲になるなど、安全で効果的な管理運用の方策の必要性が明らかとなった。この教訓を踏まえ、平成25年4月にとりまとめられた「水門・陸閘等管理システムガイドライン（改訂版）」及び「水門・陸閘等の整備・管理のあり方（提言）」に従い、現場操作員の安全確保を最優先とする退避ルールの明確化等について取り組むとともに、水門・陸閘等の新技術の適用促進や構造上の工夫に関する検討を進める。

また、津波・高潮危機管理対策緊急事業を拡充し、水門・陸閘等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援し、もって必要箇所を重点化し、効果的な自動化・遠隔操作化を促進する。〔防災・安全交付金等〕 ※新規制度

【陸閘を常時閉鎖している例：高知港海岸】

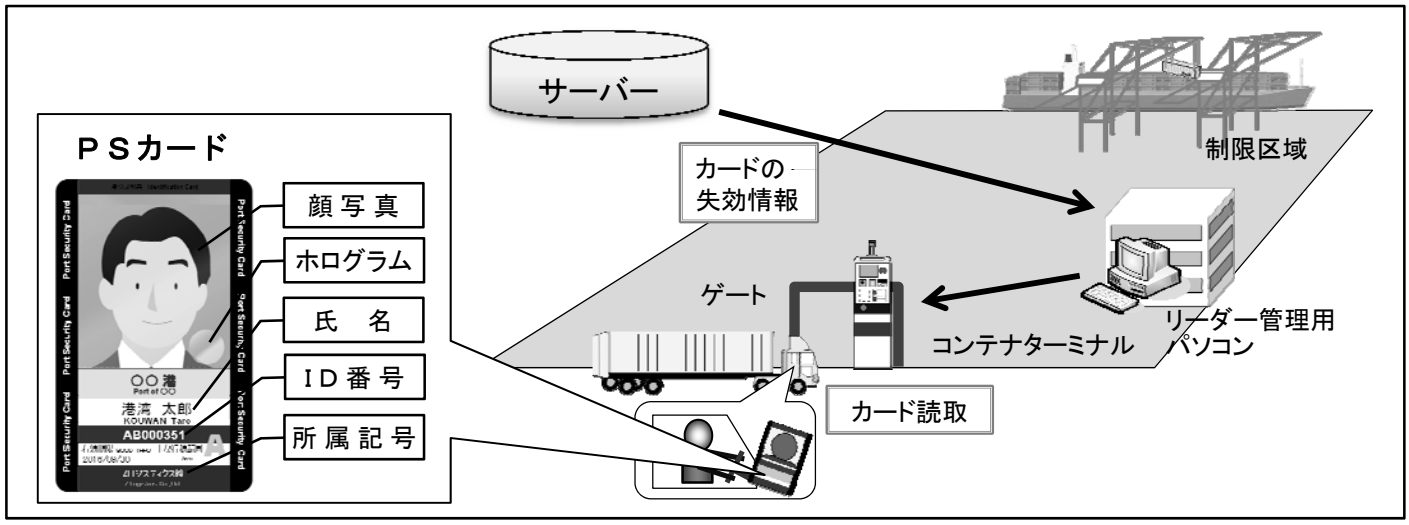


【陸閘の自動化の例：鵜殿（うどの）港海岸（三重県紀宝町）】

（４） 出入管理情報システムの導入による港湾保安対策の推進

高いセキュリティ水準と効率性を両立した国際物流を実現するため、国際海上コンテナターミナルへの人の出入り管理を確実かつ円滑に実施可能な出入管理情報システム※の導入・運用を推進する。

※ 国がトラックドライバー等に発行する身分証明書（PSカード）を用いて、ターミナル内に立ち入ろうとする者の本人確認を円滑に行うため、国が設置及び管理を行う情報システム。

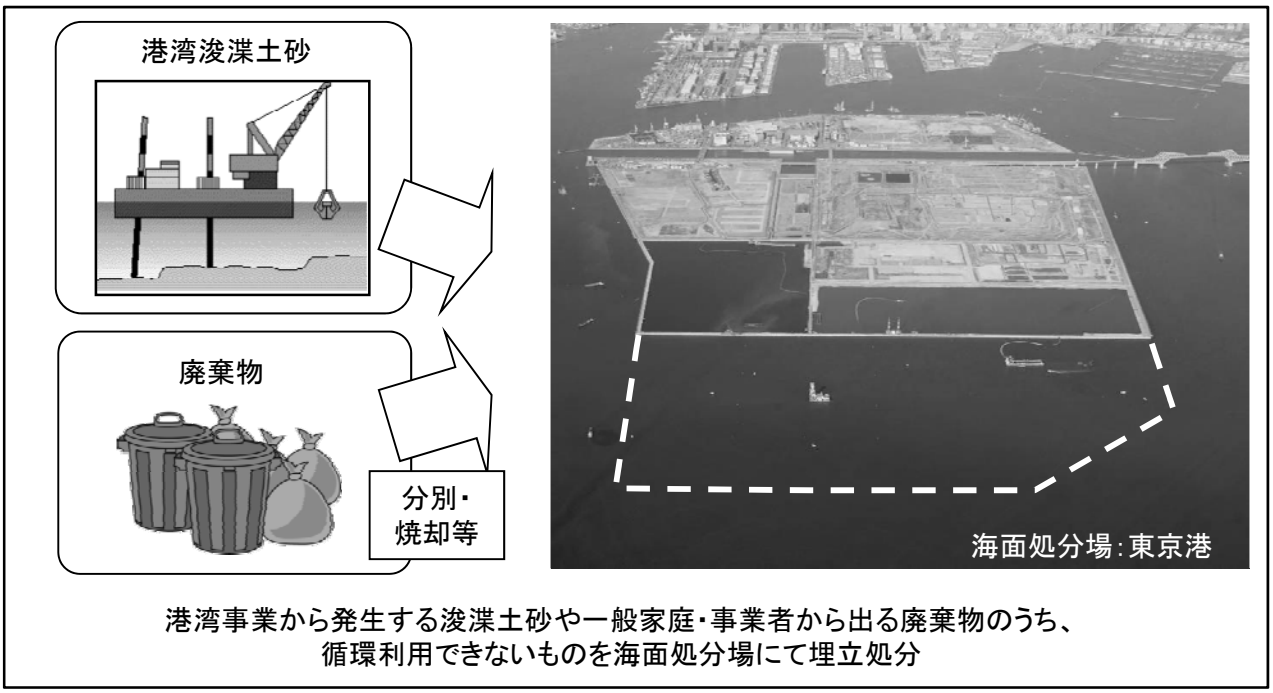


【出入管理情報システムの利用イメージ】

（５） 循環型社会の創出に向けた環境の整備

①廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物を受け入れるため、事業の優先順位を踏まえ、海面処分場を計画的に整備する。　　（東京港、名古屋港 等）



【海面処分場の整備】

②豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出

港湾整備により発生する浚渫土砂等を干潟・藻場等の保全・再生・創出や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋戻し等に有効活用する。また、港湾空間における水質・底質の改善や生物相の豊かな環境創出を多様な主体との連携・協働により推進する。

3 経済・地域の活性化

（1） 港を核とした国際コンテナ物流網の強化 ～国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速～

○ 国費446億円（対前年度比1.11）
公共分 港湾整備事業　国費429億円
非公共分 国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業等　国費17億円

コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の３本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

施策の位置づけ

①「経済財政運営と改革の基本方針について（平成25年6月14日閣議決定）」、「日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）」、「総合物流施策大綱（平成25年6月25日閣議決定）」
②目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大

○ 全国に立地する我が国企業の多くは、阪神港・京浜港を利用しており、阪神港・京浜港の輸出入貨物の相当程度を、直背後の都府県以外の利用が占める。⇒ **阪神港・京浜港は広域インフラ**
○ **ヨーロッパ一国と同等の経済規模を有し、多くの産業が立地する東日本・西日本において**、阪神港・京浜港は海外とのモノのやりとりを支え、製造業をはじめとする**企業活動に不可欠な社会基盤として機能**。

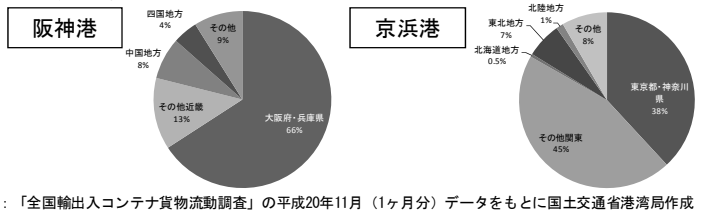
各都道府県発着の輸出入コンテナ貨物の阪神港・京浜港の利用割合

遠方の道県を発着するコンテナ貨物の多くも、阪神港・京浜港から輸出入されている

出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の平成20年11月（1ヶ月分）データをもとに国土交通省港湾局作成

阪神港・京浜港で輸出入されるコンテナ貨物の発着地

阪神港・京浜港で輸出入されるコンテナ貨物の多くが、直背後都府県以外を発着地としている

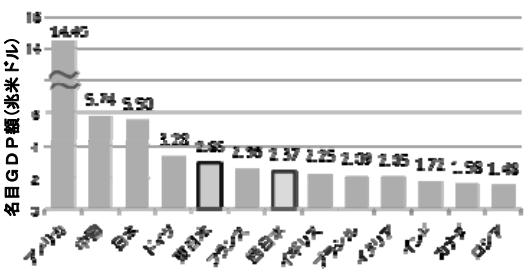


出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の平成20年11月（1ヶ月分）データをもとに国土交通省港湾局作成

一国に匹敵する東日本、西日本の経済

東日本のGDPは世界第５位のフランスを、西日本は第６位のイギリスを上回っている

東日本及び西日本と各国の名目ＧＤＰの比較



「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東
「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西

出典：総務省統計局「世界の統計　世界の国内総生産（名目GDP）」の平成22年データ、内閣府「県民経済計算」平成21年県内総生産（名目）等をもとに国土交通省港湾局作成。

【広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾】

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」を3本の柱とし、各分野の施策を総動員

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」	国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」
○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設 ○国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証	○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充	○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化 ○国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組みの推進 ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設

我が国の産業立地競争力の強化

【国際コンテナ戦略港湾政策の体系】

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

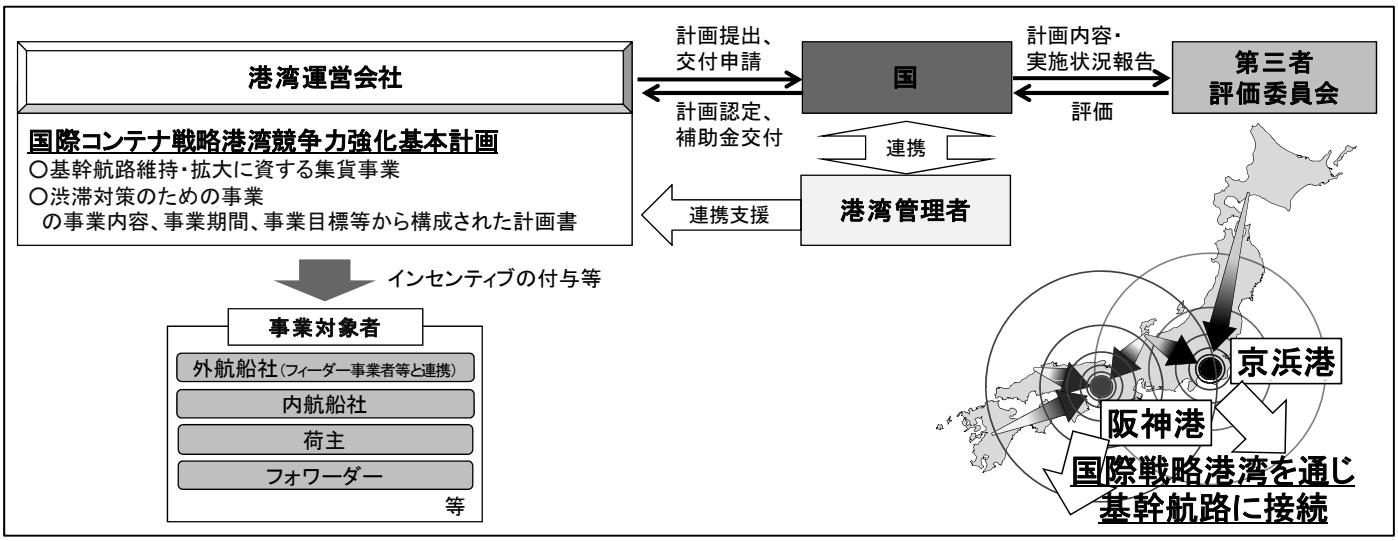
■国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設（国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業）（※）

国際基幹航路の寄港地決定においては、港湾において揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進する必要がある。

このため、港湾運営会社が内航・外航船社等幅広い関係者に対して、様々な集貨事業等を総合的に展開するため、同運営会社が実施する集貨事業等に対する支援制度を創設する。※新規制度

●想定される支援事業

・基幹航路維持・拡大に資する集貨事業
・渋滞対策のための事業



【支援制度のイメージ】

■国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するためには、国際コンテナ戦略港湾に貨物を集約し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが不可欠である。

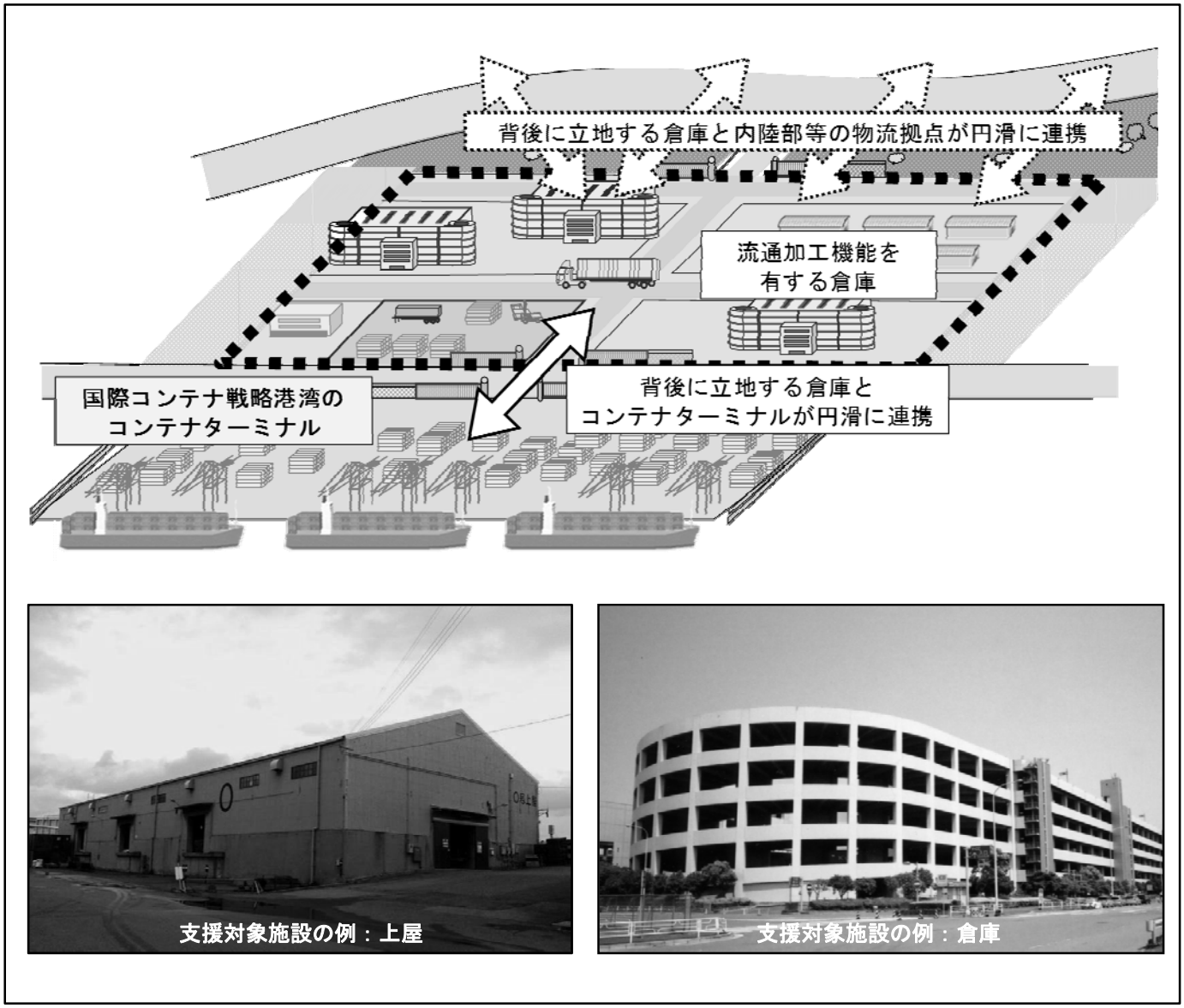
このため、外内貿コンテナの円滑な積替を行う上で支障となっている内航船の沖待ちや複数バース寄り（バースホッピング）の解消、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証を行うとともに、一体的運営のための情報共有に関する調査検討を行う。

②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」（※）

■国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充

国際コンテナ戦略港湾における貨物の需要の創出を図るため、背後に立地する物流施設の整備に対する支援を拡充する。

国際コンテナ戦略港湾において、荷さばき施設（上屋）に加えて、保管施設（倉庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設する。　　※新規制度であり、港湾法改正が前提



【国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による創貨（イメージ）】

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

■コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては、カスケード現象※の進展も踏まえ8,000～10,000TEUクラスが今後主流となると見込まれる。また、コンテナ取扱貨物量がアジアを中心に増大しており、我が国港湾の機能が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応を行う必要がある。このため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、国際標準仕様（水深、広さ）を有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。

※ 欧州航路への大型コンテナ船の就航により、それまで欧州航路に就航していたコンテナ船が北米航路に就航するように、航路間で船舶がシフトし、航路サービス全体で船舶が大型化する現象。

【神戸港 六甲アイランドコンテナターミナル(RC-7)】

【横浜港 南本牧コンテナターミナル(MC-2)】

■国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルを国が整備し、港湾運営会社に貸し付けることにより、低廉な港湾利用コストを実現する。また、特例港湾運営会社の経営統合により、阪神港、京浜港それぞれにおいて広域的・一体的な港湾運営を実現し、港湾運営コストの削減を図る。

●コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナル周辺では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が恒常的に発生しており、港湾物流の効率化を図る上で大きな課題となっていることから、その緩和に向け、総合的な取組みを推進する。

【ゲート前渋滞状況】

≪要因≫

① ターミナルの蔵置容量不足	② コンテナ搬出入処理能力不足	③ 特定時間帯へのトラック集中
・コンテナ蔵置スペースが少なく、コンテナが多段積みとなるため、トラックへ引き渡すコンテナの取扱に時間を要する。	・本船荷役にターミナル処理能力が集中し、ゲート側のコンテナ搬出入処理に充当する余裕がない。	・コンテナの引取に要する時間の見通しが立たないため、受荷主への配送日の朝一番または前日夕方にトラックが集中する。

≪主な対応策≫

・ターミナルの拡張・再編 ・ターミナル外への空コンテナ蔵置場確保	・ゲート側コンテナ搬出入処理の効率化、能力増強	・コンテナ搬出入トラック到着の平準化(コンテナ搬出入予約制) ・ＩＴによるターミナル作業の効率化

【コンテナターミナルゲート前渋滞の要因と主な対応策】

■国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設（※）

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国の出資により、港湾管理者や民間との協働体制を構築し、広域集貨など全国的課題に対応するとともに、会社の財務基盤を強化し、コスト競争力を有するターミナル運営のための設備投資を促進する。　※新規制度であり、港湾法改正が前提

（２） 遠隔離島における活動拠点整備

○ 国費120億円（対前年度比1.11）

陸域のエネルギー・鉱物資源に乏しく、需要量のほぼ全てを海外からの輸入に頼る我が国では、エネルギー・ 鉱物資源の安定的確保が課題となっている。一方、国土面積(約38万km^2、世界第61位)の約12倍にあたる約447万km^2(世界第6位)を有する領海及び排他的経済水域には、マンガンクラストや海底熱水鉱床などの海洋資源の存在が確認されている。これらの海洋資源には、燃料電池、電気自動車などの新エネルギー技術や環境技術に必要不可欠な鉱物資源が含まれている。

このため、海洋資源の開発を支える活動拠点を整備することにより、海洋資源の開発・利用を促進し、新たな産業創出を図る。

■取組内容

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」(平成22年6月施行)及び同法に基づく「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」(平成22年7月閣議決定、平成23年5月一部変更)に基づき、海洋資源の開発・利用など排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる活動拠点(特定離島港湾施設)の整備を推進する。

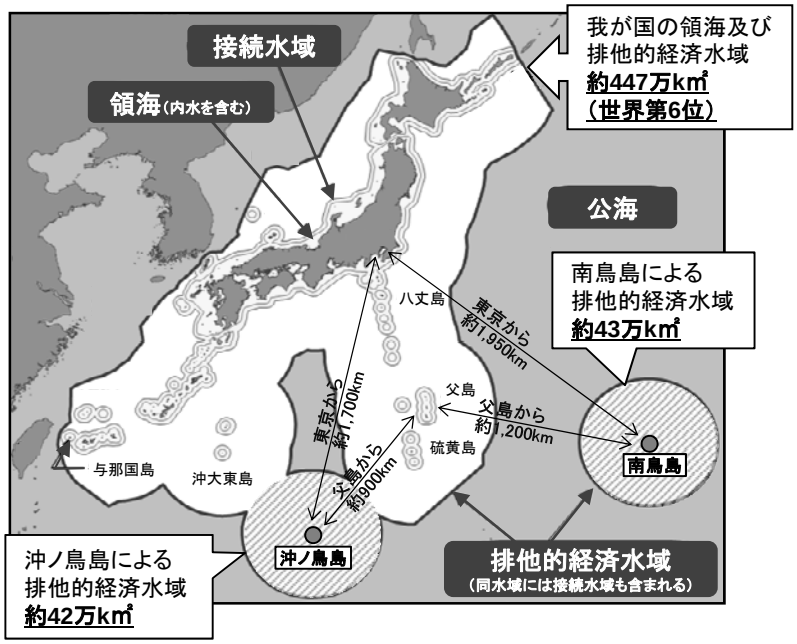
（南鳥島、沖ノ鳥島）

■事業の効果

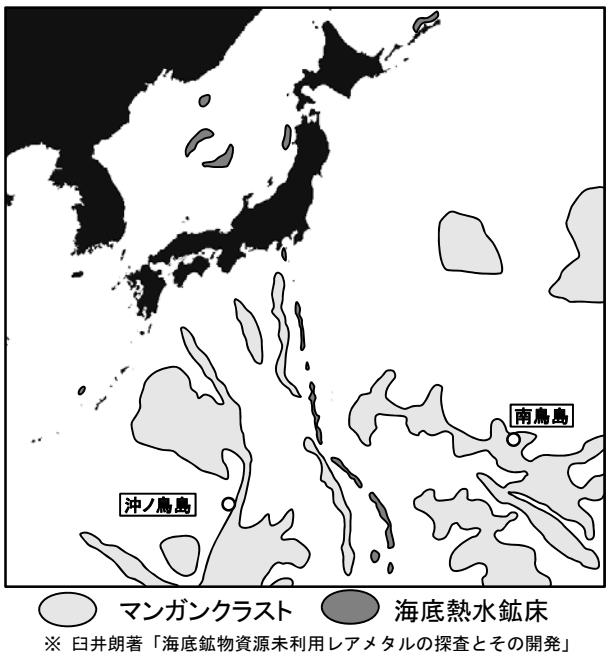
・物資輸送の効率化
・周辺海域における調査船舶等の運航効率化

⇒

・新たな産業の創出
・自国の資源・エネルギーの確保

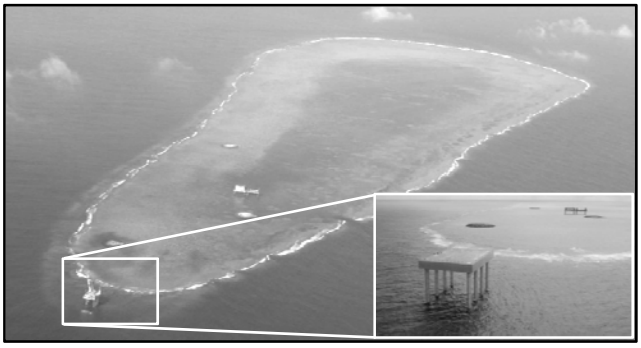


【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】

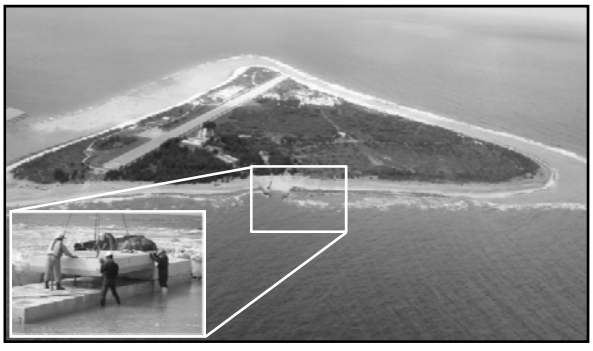


※ 臼井朗著「海底鉱物資源未利用レアメタルの探査とその開発」（オーム社、2010）より国土交通省港湾局作成

【海洋資源の分布状況】



【沖ノ鳥島】



【南鳥島】

（3） 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

新興国の急速な経済成長等に伴い、世界における資源・エネルギー等の需要が急増している。我が国の産業や国民生活に必要不可欠な資源・エネルギー等のほぼ100％を海外からの輸入に依存している中で、港を通じてこれらの物資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を強化するとともに、雇用と所得の維持・創出を図ることは、我が国の重要な課題の一つである。

このため、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。（国際バルク戦略港湾における取組み）

■取組内容

・ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化
→ 大型船に対応した国際物流ターミナルの整備等

・企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進支援
→荷さばき施設等の整備に対する補助・税制特例措置
→荷さばき等の共同化を促進するための施設の整備・管理に関する協定制度等

（平成25年12月19日に、小名浜港を港湾法第2条の2第1項に規定する特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定）

■事業の効果

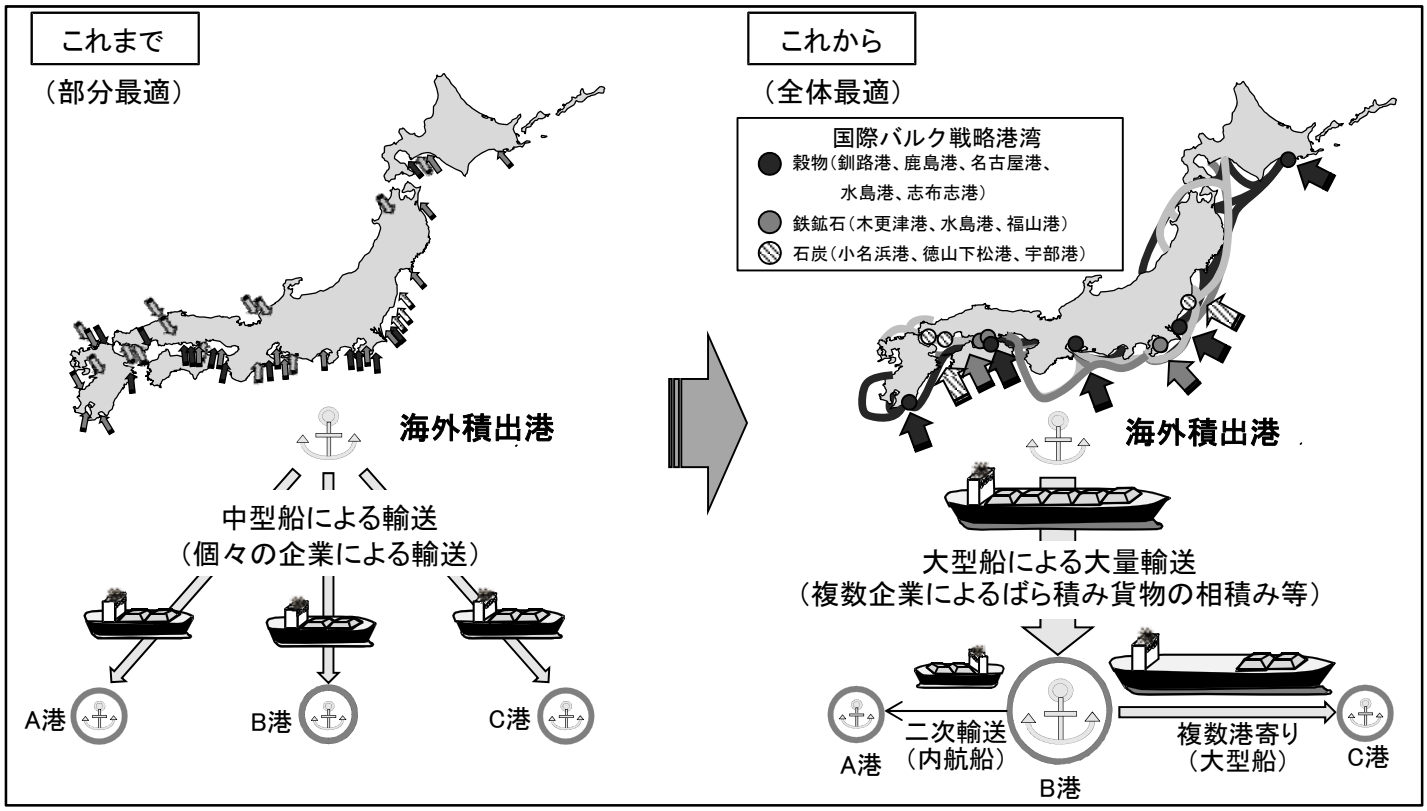
・大型船の利用による輸送コストの低減
・調達先の多様化による価格交渉力の向上
→ 資源・エネルギー等の輸入コストの低減

↓

所得の海外流出の低減、産業立地環境の向上・民間投資の誘発

↓

雇用と所得の維持・創出



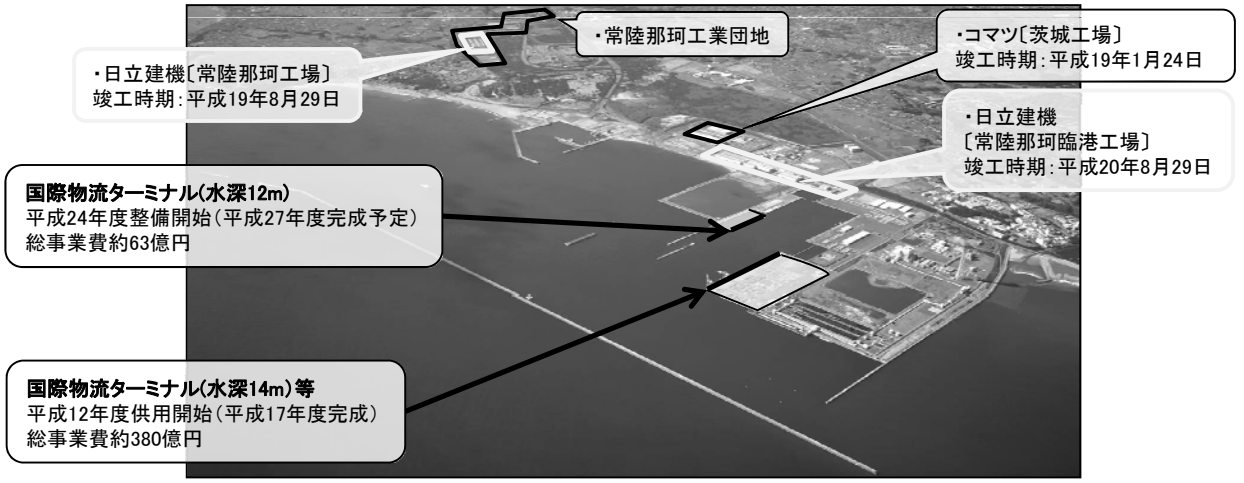
【企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成（イメージ）】

（４） 地域経済を支える港湾機能の強化

①地域の雇用と所得を支える港湾施設の整備

地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設を整備することで、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用と所得を維持・創出する。

○平成12年度の国際物流ターミナル等の供用以降、産業機械の輸出が堅調に推移。
○港周辺への企業進出により約1千億円の投資と約2千名の雇用が創出。
○貨物輸送需要の増加に対応するため、直轄事業で国際物流ターミナルを整備中。



【茨城港常陸那珂港区：茨城県】

【名古屋港：愛知県】

【清水港：静岡県】

【境港：鳥取県・島根県】

【敦賀港：福井県】

【地域経済を支える港湾の整備事例】

②外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上

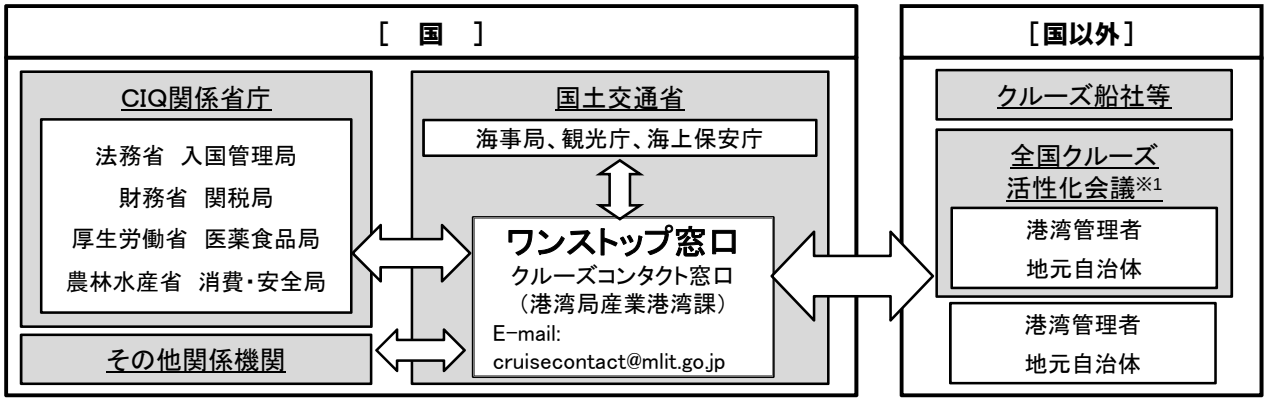
「観光立国」の実現や近隣諸国をはじめとする訪日旅行者の増加に向けて、我が国の観光の玄関口となる旅客船ターミナルの整備や外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の周知を図る等、外航クルーズ船の日本寄港促進のためのハード・ソフト両面における環境整備を推進する。

（那覇港 等）

【旅客船ターミナル：博多港】

【旅客船ターミナル：那覇港】

○ 海外のクルーズ船社の我が国港湾への寄港検討を支援するため、関係者の間で連携を図り、外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口を平成25年6月に国土交通省に開設。
○ クルーズ船社等からの問い合わせに対し、ワンストップ窓口が関係行政機関との情報共有・連携を図り、窓口または担当する関係行政機関から回答。

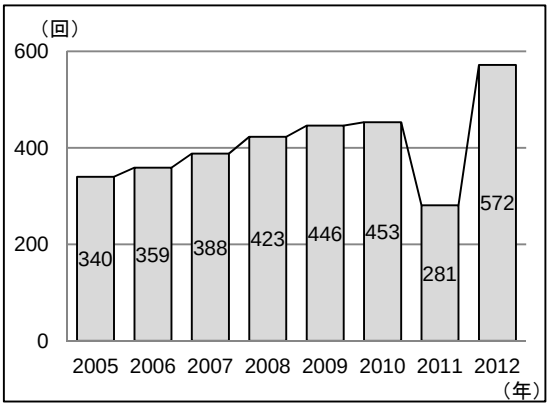


※1 クルーズの振興を通じて、地域振興等に資することを目的とした団体（全国の港湾管理者等99団体が参加）

【外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口】

■事業の効果

・ 外航クルーズ船の寄港促進による インバウンドの増大 ⇒ 地域経済の活性化、雇用機会の増大



【我が国への外航クルーズ船の寄港回数の推移】

港名	消費をしたと想定される乗船者数（人・日）	経済波及効果（万円）	経済波及効果（万円／人・日）
神戸港	3,332※2	10,950	3.3
那覇港	3,609	13,700※3	3.8※3
博多港	1,362	4,400	3.2
横浜港	500	21,184※4	42.4※4

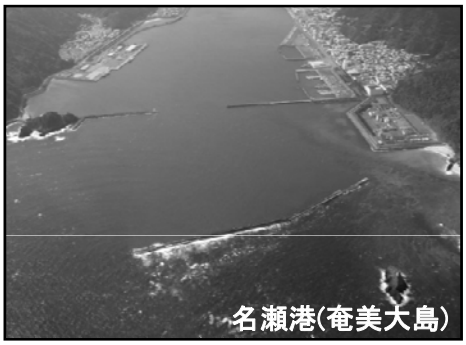
※2　2日間の停泊
※3　乗客へのアンケートによる1人あたりの平均消費金額及び直接的経済効果
※4　入港料、給油・船用品費等を含む
〔出典〕神戸港、横浜港：高田ほか（2010土木学会論文）、那覇港：沖縄総合事務局、博多港：福岡市経済振興局の資料より、国土交通省港湾局作成

【クルーズ船の1回の寄港による経済波及効果の試算例】

③離島交通の安定的確保

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。

（沓形港、名瀬港 等）



【港内静穏度確保のための防波堤】

【船舶の大型化に対応した岸壁】

【バリアフリーに配慮した客船ターミナル】

④日本海側港湾の機能別拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

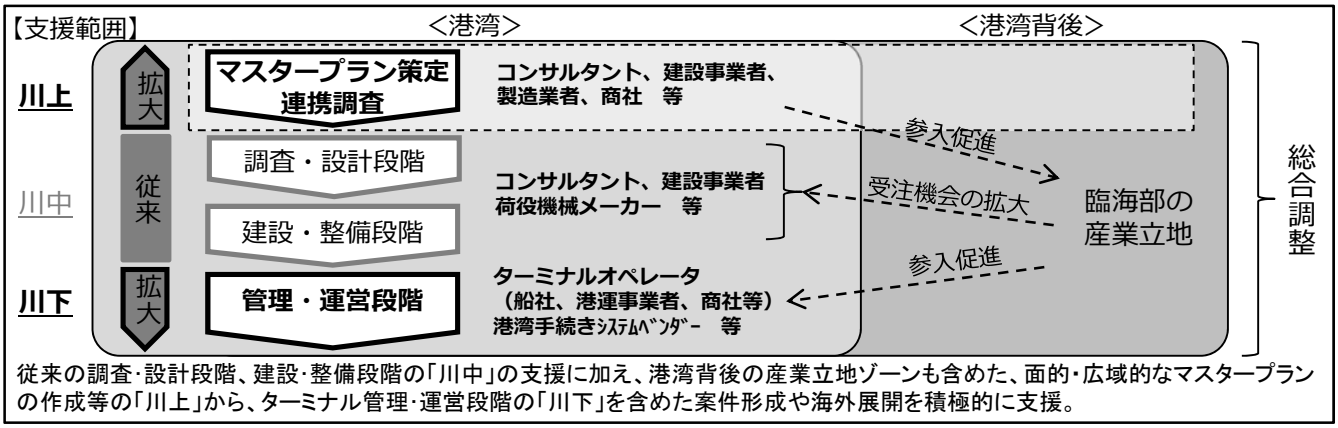
（５） 港湾関連産業の海外展開支援

我が国企業が2020年（平成32年）に約30兆円※（現状約10兆円）のインフラシステムを受注することを目標とした政府方針（日本再興戦略（平成25年6月閣議決定））や、アフリカでのインフラ整備に対し今後5年間で約6,500億円を投じることとした行動計画（TICAD Ⅴ 横浜行動計画（平成25年6月））等を踏まえ、優れた技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・インフラ関連企業）の海外展開を支援し、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。

※うち交通分野は7兆円を目指す（インフラシステム輸出戦略（平成25年5月 経協インフラ戦略会議決定））

■取組内容

・日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）として、臨海部の産業立地と基礎インフラの一体的な開発に係る案件形成を推進
・川上から川下までの一貫した取組みへの支援
・港湾EDIの導入促進及び港湾関連技術の国際標準化の推進
・政府間協議の場を活用したトップセールス
・海外港湾物流プロジェクト協議会の活動を通じた官民協働スキームの構築　等



【川上から川下までの一貫した取組みへの支援のイメージ】

Ⅲ．新規事項

1　新規制度等

事　項	概　　要	備　考
１．港を核とした国際コンテナ物流網の強化 （国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速）	○ 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度及び国の出資制度の創設、国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充を行う。	新規（公共） 新規（非公共） 港湾法改正
２．港湾の民有護岸等の耐震化の推進（コンビナート港湾の強靱化）	○ 震災時における港湾機能を確保するため、民間事業者が航路沿いの護岸等（特定技術基準対象施設）を耐震改修した場合の無利子貸付制度を創設する。	新規（公共） 港湾法改正
３．港湾における民間活力を活用した津波等からの避難機能の確保	○ 港湾労働者等の津波等からの避難場所を確保するため、避難機能を備えた物流施設等の整備に対する民間事業者への支援制度を創設する。 （（一財）民間都市開発推進機構を通じた支援制度）	新規（公共）
４．老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進	○ 港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する補助制度を創設する。	新規（非公共）
５．海岸保全施設の戦略的な維持管理の推進等	○ 今後急速に老朽化が進む海岸保全施設に対し、老朽化及び耐震性能の調査を実施し、適切な維持管理水準を確保する。また、水門・陸閘等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援することにより、必要箇所の重点化が図られ、自動化・遠隔操作化を促進する。 （海岸堤防等老朽化対策緊急事業、海岸耐震対策緊急事業及び津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充）	海岸省庁共同要求
６．相馬港 航路・泊地整備事業	○ 東北地方へのＬＮＧの安定的かつ安価な輸入の実現に向けて拠点となる相馬港において、大型ＬＮＧ船の安全かつ効率的な輸送を確保するため、航路・泊地の整備を行う。 〔事業期間：H26～H27〕〔港湾整備事業費：20億円〕 注）復興庁一括計上事業である。	

2 税制改正

事　項	概　　要
１．港湾の民有護岸等の耐震化の推進のための特例措置 ＜創設＞	○ 民間事業者が航路沿いの護岸等（特定技術基準対象施設）を耐震改修した場合の特例措置を創設（平成27年3月31日までに維持管理状況に関する報告を行い、当該報告を行った日以後3年を経過する日までに耐震工事を行い取得したものに限る） → 法人税の特別償却20%
２．港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の特例措置 ＜創設＞	○ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置について、一定の要件に適合する作業船を適用対象に追加（3年間） → 所得税・法人税の圧縮記帳（80/100）
３．中小企業投資促進税制 ＜延長・拡充＞	○ 中小企業者が荷役機械等を取得した場合の特例措置の延長（3年間）及び生産性向上設備を取得した場合の特例措置の拡充 → 所得税・法人税の特別償却30%又は税額控除7% （生産性向上設備については、即時償却又は税制控除割合の上乗せ等の拡充）
４．公害防止用設備に対する課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 事業者が廃油処理施設の油水分離装置等を取得した場合の特例措置の延長（2年間） → 固定資産税の課税標準　1/3を参酌して1/6以上1/2以下の範囲内において市町村の条例で定める割合 （大臣配分資産又は知事配分資産については、1/3）
５．認定運営者が指定特定重要港湾において取得した一定の港湾施設に係る特例措置 ＜廃止＞	○ 認定運営者が国の無利子貸付を受けて取得した荷さばき施設等に係る特例措置の廃止 【廃止する特例措置の内容】 固定資産税・都市計画税の課税標準　1/2 特例期間：平成23年度から平成25年度
６．指定会社等が新設する特定用途港湾施設に係る特例措置 ＜廃止＞	○ 指定会社等が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した一定規模以上のコンテナ埠頭に係る特例措置の廃止 【廃止する特例措置の内容】 固定資産税・都市計画税の課税標準　1/2 特例期間：平成24年度及び平成25年度

（この冊子は、再生紙を使用しています。）

国土交通省　港湾局の
ホームページをご覧下さい
http://www.mlit.go.jp/kowan/