

これまでの港湾政策の変遷について

平成28年4月25日
港湾局

1. 戦後の港湾政策の変遷について 2
2. コンテナ物流について 4
3. 港湾の情報化等について 9
4. バルク物流について14
5. 人流(クルーズ)について19
6. 港湾の防災・減災について23

1. 戦後の港湾政策の変遷について

戦後の港湾政策の変遷

昭和25年	港湾法制定
昭和28年	港湾整備促進法制定
昭和36年	港湾整備緊急措置法制定
昭和37年	全国総合開発計画策定(臨海部における産業の集積)
昭和39年	工業整備特別地域(6地域)指定
昭和42年	京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団設置
昭和43年	日本初のコンテナ船「箱根丸」北米航路に就航(東京、名古屋、神戸)
昭和44年	新全国総合開発計画策定
昭和45年	横浜港本牧埠頭竣工
昭和50年	神戸港コンテナ取扱貨物量世界2位に
昭和51年	東京港大井ふ頭8バーズ供用開始
昭和55年	エネルギー港湾制度創設
昭和56年	神戸港ポートアイランド竣工
昭和57年	京浜外貿埠頭公団及び阪神外貿埠頭公団解散(公社化)
昭和60年	東京港青海埠頭供用開始
昭和61年	民法法制定
昭和66年	長期政策「21世紀への港湾」策定
平成2年	長期政策「豊かなウォーターフロントをめざして」策定
平成4年	横浜港大黒埠頭(143)供用開始
平成4年	神戸港六甲アイランド竣工
平成6年	「新たな港湾環境政策―環境と共生する港湾(エコポート)をめざして」策定
平成7年	長期政策「大交流時代を支える港湾」
平成8年	神戸港PI2期(153)供用開始
平成9年	世界の港湾トップ10から日本が消滅
平成12年	新世紀港湾ビジョン「暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン」を策定
平成13年	横浜港南本牧埠頭(163)供用開始
平成16年	スーパー中枢港湾を「指定特定重要港湾」として位置づけ
平成17年	スーパー中枢港湾の指定
平成19年	海洋基本法制定
平成20年	「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」を答申
平成22年	低潮線保全法制定
平成23年	国際コンテナ戦略港湾を「国際戦略港湾」として位置づけ
平成23年	国際コンテナ戦略港湾の選定
平成23年	国際バルク戦略港湾の選定
平成23年	港湾運営会社制度の導入
平成25年	特定貨物輸入拠点港湾制度の導入
平成26年	国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資制度の導入

計画的港湾整備と工業基盤整備の推進

コンテナリゼーションの進展への対応

環境保全とウォーターフロント形成の推進

国際競争力の強化

「選択」と「集中」による重点化

2. コンテナ物流について

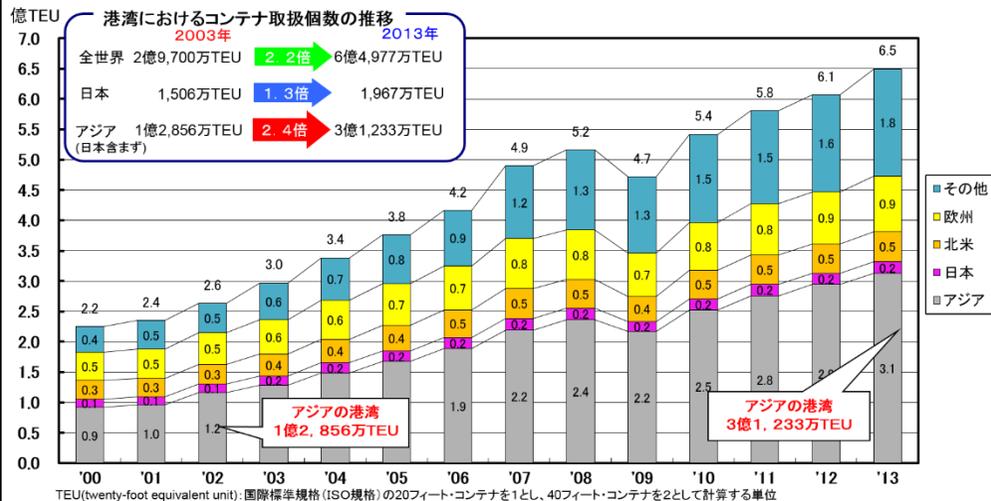
我が国コンテナ港湾政策の変遷

- コンテナ機能の強化については、平成7年度以降は、配置構想等に基づき集中的に実施。
- 海外主要港との国際競争が激化するなか、港湾サービスの向上を実現するため、コンテナターミナルの運営の民営化を推進。

	社会要請	主な出来事	港湾としての対応		
平成元年度 (1989年度)	<div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">世界的なコンテナ船の大型化・輸送効率の向上</div> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; margin-top: 100px;">選択と集中</div> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; margin-top: 100px;">基幹航路の維持・拡大</div>				
平成5年度 (1993年度)		阪神大震災 (神戸港貨物量が大幅減。 釜山に奪われる)(H7) 世界のトップ10から日本 港湾が消滅(H9) 総合物流施策大綱(H9)	「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について」交通政策審議会答申(H10) 交通政策審議会答申(H14) ※スーパー中枢港湾の育成を提言	低廉で使い勝手の良いコンテナターミナルの形成のため下物を「公共方式」で整備。上物整備・管理(上物+下物)を公社が実施。【新方式】	公設 公社運営
平成10年度 (1998年度)			スーパー中枢港湾の選定(H16) 港湾法改正(H17) (スーパー中枢港湾創設) 特定外貿埠頭法(H19) (外貿埠頭公社の株式会社化(H20~))	認定運営者による効率性の確保のため、スーパー中枢港湾の民間運営者(メガターミナルオペレーター)に対し、行政財産等を長期貸付。【SPA中方式】	SPA中埠頭限り 公設民営
平成15年度 (2003年度)			国際コンテナ戦略港湾の選定(H22) 港湾法改正(H23) (港湾運営会社制度創設)	国際戦略・拠点港湾において、コンテナ埠頭等の埠頭群を一体的に運営する民間の港湾運営会社を導入し、行政財産を一体貸付。【運営会社方式】	公設民営 の実現
平成20年度 (2008年度)			国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(H25~) ※「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策の推進 港湾法改正(H26) (港湾運営会社への国出資)	港湾運営会社への国出資	
平成25年度 (2013年度)					

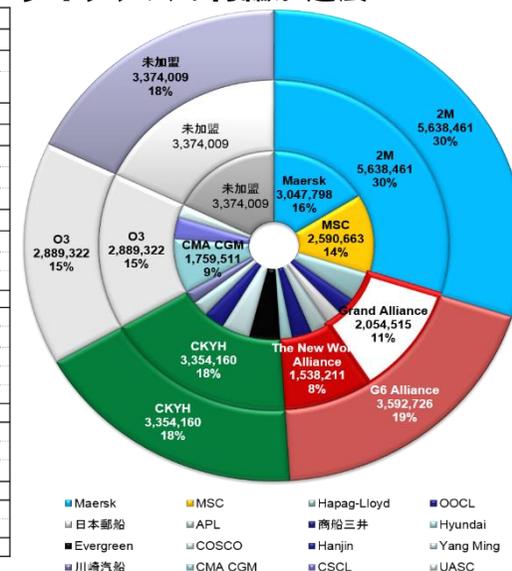
コンテナ貨物の輸送を取り巻く状況

最近10年のアジアのコンテナ取扱個数の伸び率は2.4倍であり、日本の伸び率は1.3倍に留まる



船舶の大型化に伴い、アライアンスの再編が進展

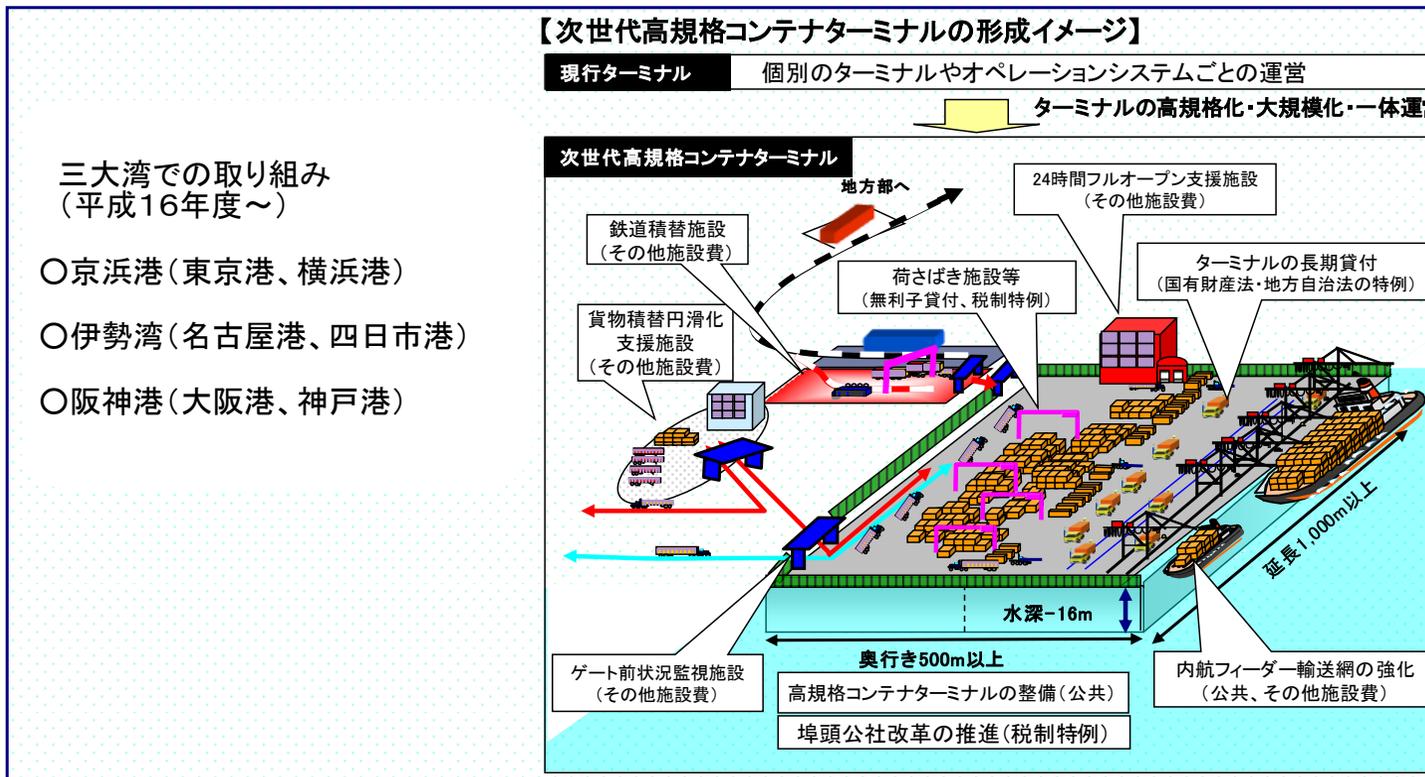
アライアンス	船数 (TEU)	シェア
2M	5,638,461	29.9%
AP Moller Maersk Group (APMM) (デンマーク)	3,047,798	16.2%
Mediterranean Shipping Company (MSC) (スイス)	2,590,663	13.7%
G6 Alliance	3,592,726	19.1%
Grand Alliance	2,054,515	10.9%
Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	974,001	5.2%
Orient Overseas Container Line (OOCL) (中国)	583,108	3.1%
日本郵船 (NYK)	497,406	2.6%
The New World Alliance	1,538,211	8.2%
American President Line (APL) (シンガポール)	563,728	3.0%
商船三井 (MOL)	608,475	3.2%
現代商船 (Hyundai) (韓国)	366,008	1.9%
CKYH	3,354,160	17.8%
Evergreen (台湾)	941,964	5.0%
China Ocean Shipping Company (COSCO) (中国)	864,281	4.6%
韓進海運 (Hanjin) (韓国)	628,048	3.3%
陽明海運 (Yang Ming) (台湾)	505,907	2.7%
川崎汽船 (K-Line)	413,960	2.2%
オーシャンズリー (OO)	2,889,322	15.3%
CMA-CGM (フランス)	1,759,511	9.3%
China Shipping Container Line (CSCL) (中国)	707,268	3.8%
United Arab Shipping Company (UASC) (UAE)	422,543	2.2%
未加盟	3,374,009	17.9%
Hambro Soud (ドイツ)	586,782	3.1%
Pacific International Line (PIL) (シンガポール)	379,875	2.0%
合計	18,848,678	



○アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進。

目標：平成22年度(2010年度)までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現

- 【概要】 ○京浜港(東京港・横浜港)、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、阪神港(大阪港・神戸港)を指定
○大規模コンテナターミナルを民間のターミナルオペレーターが運営



【目標・達成度】 港湾コスト3割減、リードタイム1日
達成度：港湾コスト約2割減(2008年実績)、リードタイムほぼ1日を達成

【総括】

- 船舶の大型化やアジアの港湾の興隆の中で、貨物量の絶対数が不足
- 内航フィーダー網が脆弱で、国内貨物の集約が不足(釜山港フィーダー)
- 戦略的な港湾経営が欠如

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

国際コンテナ戦略港湾：我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るために平成22年8月に選定された港湾。具体的には阪神港と京浜港の2港。

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

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



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



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

○荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、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港湾運営会社に対する国の出資

3. 港湾の情報化等について

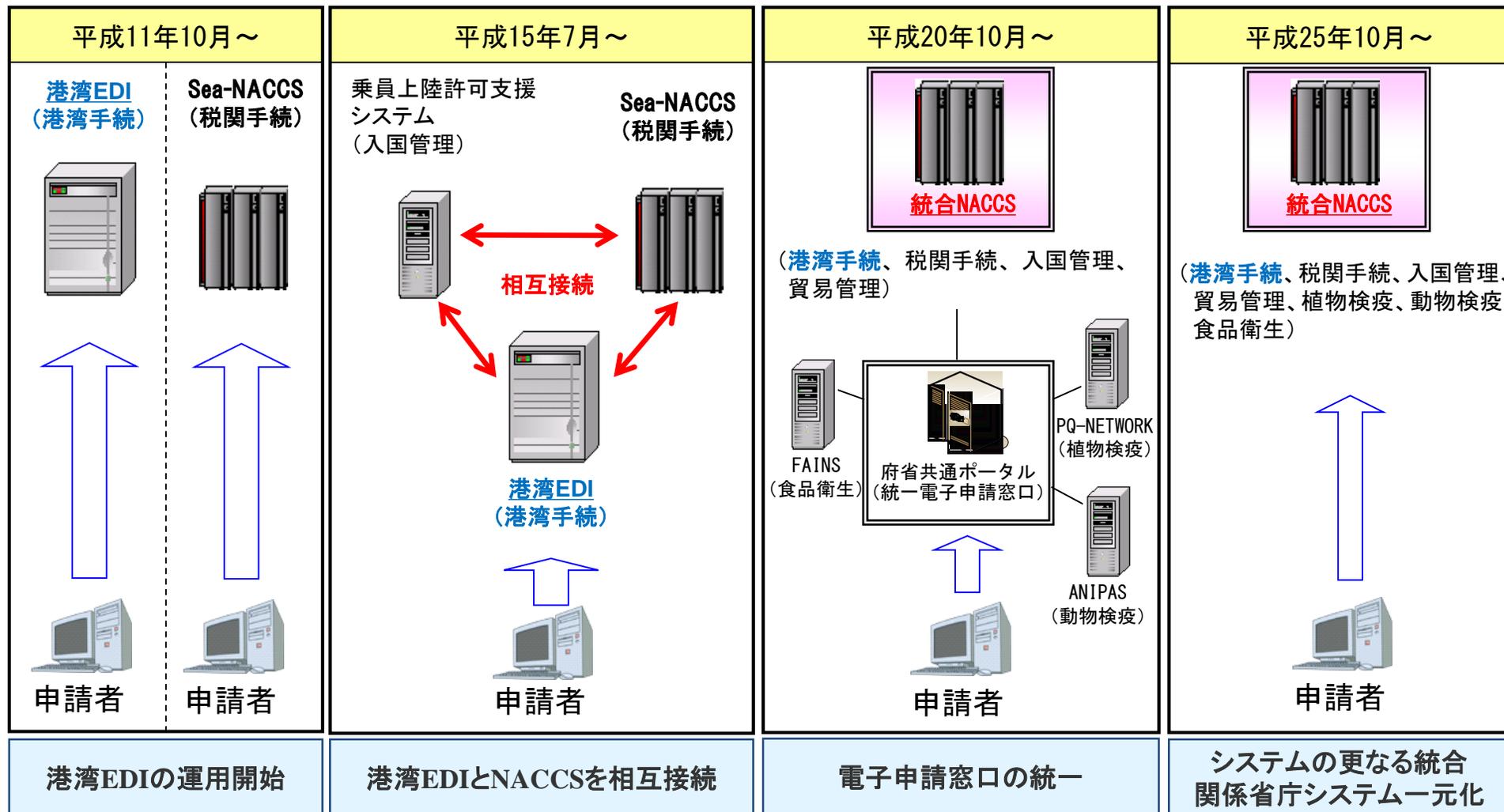
港湾における情報化の進展(港湾手続き・貨物情報)

- 港湾関連手続きの電子化、様式の簡素化、出入管理情報システムの導入等により、保安と両立した物流の効率化を推進。
- 情報技術の発達により、貨物に関する詳細な情報をリアルタイムで提供可能となり、物流の可視化・効率化に寄与。

	背景	港湾としての対応	
平成3年度	Sea-NACCS運用開始(税関手続き)	港湾EDIの運用開始	名古屋港統一コンテナターミナルシステム(NUTS)サービス開始 博多港物流ITシステム(HiTS)サービス開始
平成11年度	ADSLによるブロードバンド接続サービス開始		
平成12年度 平成13年度	FTTH接続サービス開始 →インターネットの普及 <i>米国同時多発テロの発生</i>	港湾法改正(電子情報処理組織の設置及び管理等) →港湾EDIとNACCSを相互接続 <i>改正SOLAS条約に対応する国内法施行</i> 港湾法改正(FAL条約の締結に向け入出港届の様式を規定)	コンテナ物流情報サービス(Colins)サービス開始
平成15年度			
平成16年度 平成17年度	<i>改正SOLAS条約発効</i>		
平成20年度	i-phone発売 →スマートフォンの普及		
平成22年度 平成23年度	物流大臣会合において北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築に合意	国際埠頭施設への出入管理(三点確認)について告示	出入管理情報システムの導入開始 名古屋港集中管理ゲート運用開始
平成25年度 平成26年度		関係省庁行政手続きシステム一元化	NEAL-NETサービス開始 三点確認の本格実施、出入管理情報システムの本格運用開始
平成28年度		全ての開港における電子申請システム構築(NACCS加入)完了 ※入出港手続きが存在しない開港を除く	

- 平成11年、入出港届や係留施設使用届等の港湾関連の申請や届出などの行政手続を電子的に処理する港湾EDIシステムの運用を開始（港湾局が中心となって、港湾管理者・海上保安庁等と協力して開発）。
- 港湾EDIシステムは平成20年にNACCSへの統合を図り、現在はNACCS（港湾サブシステム）として稼働。

※ EDI: Electronic Data Interchangeの略称

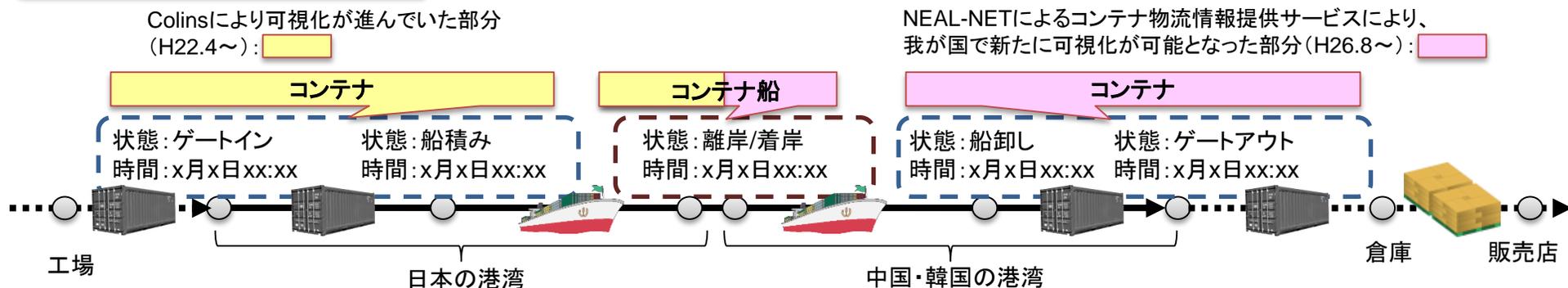


※輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社設立、統合NACCS運用開始(平成20年10月～)

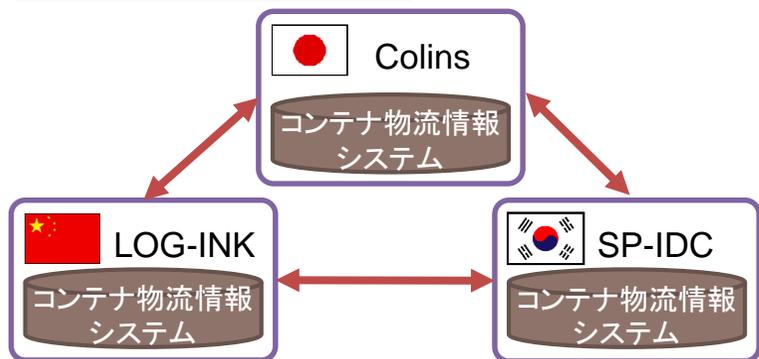
- 物流情報の交換・共有を促進するとともに、北東アジアにおける物流サービスの能力と効率性を向上させる目的で、日中韓物流大臣会合の枠組みの下、平成22年にコンテナ物流情報の共有を行う「北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET※)」の構築に合意し、平成26年8月よりサービスを開始。
- NEAL-NETのサービス開始により、日本、中国、韓国の3カ国間において、①コンテナ船の到着・出発時刻、②コンテナの船積み・船卸し時刻、③コンテナのゲートイン・ゲートアウト時刻に関する情報の取得が可能となった。
- 日中韓におけるNEAL-NETの取組成果を踏まえ、引き続きASEAN諸国、ロシア等への拡大を図る。

※ NEAL-NET: Northeast Asia Logistics Information Service Network の略称

物流情報の可視化のイメージ



NEAL-NETのイメージ



NEAL-NETにて閲覧可能になった情報

○船舶動静情報

対象港湾への入出港予定、実績等の船舶動静情報を提供。

○貨物トラッキング情報

コンテナ位置情報を提供。

※ただし、これらの情報は、当該貨物の荷主、貨物取扱事業者等のみ入手可能。

<その他Colinsにて閲覧可能な情報>

○CY搬出可否情報

税関許可等の状況に基づく輸入コンテナ搬出可否情報を提供。

○混雑ウェブカメラ画像

ターミナル周辺の道路混雑状況をウェブカメラ画像によりリアルタイムに提供。

○ゲートオープン時間情報

ターミナルのオープン時間等の情報を提供。

- 国際海上交通の安全確保のため、国際条約の規定に基づく国際埠頭施設の保安対策を実施。
- 人や車両が多く出入りするコンテナターミナル等においても確実かつ円滑な出入管理を実施するための「出入管理情報システム」を運用しており、今後も同システムの導入ターミナルを拡大していく。

○平成13年度

- ・米国同時多発テロを受け、国際海上交通の安全確保を推進する機運が増大

○平成16年度

- ・SOLAS条約(海上人命安全条約)の改正、国内法の施行
⇒国際埠頭施設への出入管理をはじめとする港湾の保安対策の実施を規定

○平成20年

- ・港湾法改正(電子情報処理組織に、出入管理情報システムを追加)

○平成22年度

- ・出入管理として、三点確認(本人・所属・立入目的の確認)の実施について告示

・貨物量の多いコンテナターミナル等では、物流が阻害され、三点確認の実施が困難な状況

○平成23年度～

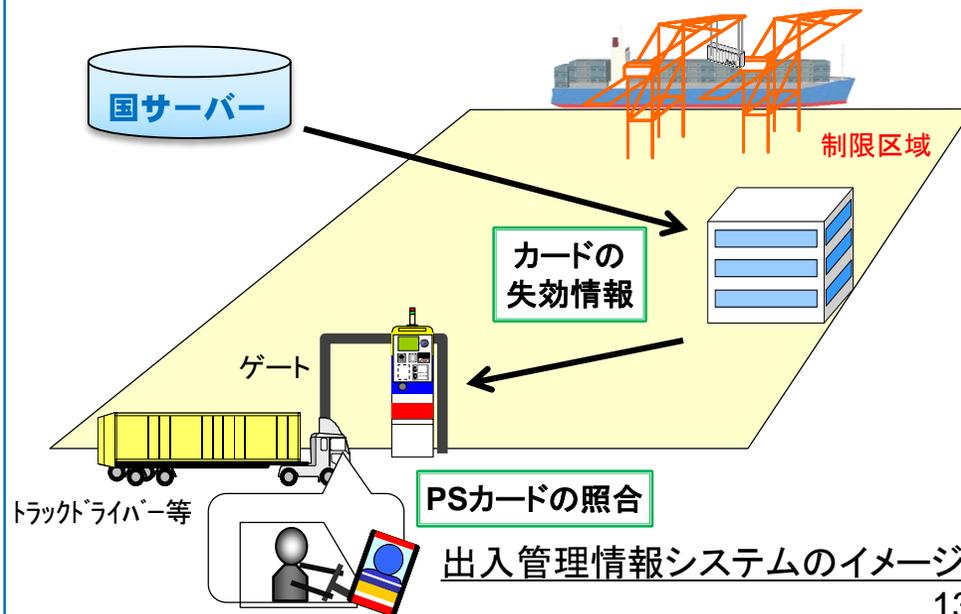
- ・物流の効率性を勘案し、三点確認を確実かつ円滑に実施するための「出入管理情報システム」の導入を推進

○平成26年度

- ・三点確認の完全義務化、出入管理情報システムの本格運用を開始

【出入管理情報システムの概要】

- ・本人・所属確認に必要な情報(氏名、所属、顔写真等)を格納したICカード(PSカード)を国が発行。
- ・コンテナターミナル等に設置したカードリーダーでカードを照合すること等により、人の出入りを確実かつ円滑に管理。
- ・現在、11港湾(東京港・横浜港・川崎港・清水港・名古屋港・四日市港・大阪港・神戸港・下関港・北九州港・博多港)の53ターミナルが参画。



4. バルク物流について

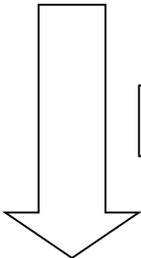
我が国バルク港湾政策の変遷

○昭和60年代以前は、日本経済成長を牽引する産業機能を確保するため、バルク機能を中心に政策・予算を集中投入。
 ○ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入に向け、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送(効率的)への転換を促進。

	社会的要請	主な出来事	港湾としての対応
昭和30年代～ (1955年代～)	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 日本経済成長の経路を確保する産業機能の充実に資する輸送量の拡大 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">資源エネルギー等の安定供給</div> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">船舶の大型化</div> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">選択と集中</div> </div>	○所得倍増計画(S35)	○第1次港湾整備五箇年計画(S36～) ・急激な経済成長に伴う輸入資材料等の急激な増加に対応するため、バルク貨物を取扱う港湾施設の整備を促進
昭和40年代～ (1965年代～)		○コンテナ輸送の登場(S43)	○コンテナ埠頭の供用開始(S44～)
昭和50年代～ (1975年代～)		○オイルショック(S48,S54)	
昭和60年代～ (1985年代～)		○総合物流施策大綱(H9～) ・船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルの拠点整備	○第7次港湾整備五箇年計画(S61～) ・エネルギー等資源の安定供給のための港湾の整備(多目的大型公共バースの整備)
平成9年度 (1997年度)		○新成長戦略(H22) ・選択と集中による港湾機能強化	○国際バルク戦略港湾の募集・選定(H22.6～H23.5)
平成22年度 (2010年度)			○港湾法改正 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向けた制度創設(特定貨物輸入拠点港湾に関する税制特例等)
平成25年度 (2013年度)			○小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定(H25.12)
平成27年度 (2015年度)			○釧路港を特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定(H28.2)
平成28年度 (2016年度)			○6/26パナマ運河第三閘門供用予定

第一次港湾整備五箇年計画(S36～)

急激な経済成長に伴う輸入資材料等の急激な増加に対応するため、バルク貨物を取扱う港湾施設の整備を促進。



選択と集中による大型船を活用した効率的なバルク貨物輸送ネットワークを構築

国際バルク戦略港湾政策(H23ー)

〈概要〉

我が国の資源・エネルギー等は、ほぼ100%を輸入に依存しており、安定的かつ安価な輸入の確保が我が国の産業の国際競争力の確保や、雇用の維持・創出にとって極めて重要。

ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入の確保するため、大型船に対応した港湾の拠点的功能の確保や企業間連携の促進等により、国全体としての安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

〈施策〉

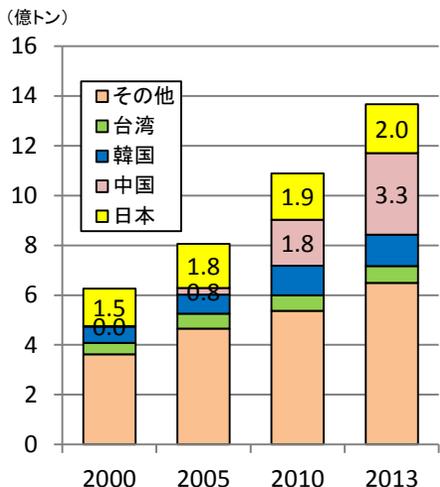
- 大型船に対応した国際物流ターミナルの整備により拠点的功能を確保
- 民間事業者による高能率な荷さばき施設等の導入(予算補助・税制優遇※)

※特定貨物輸入拠点港湾の指定を受け特定利用推進計画を作成することで、荷さばき施設等の固定資産税・都市計画税を軽減

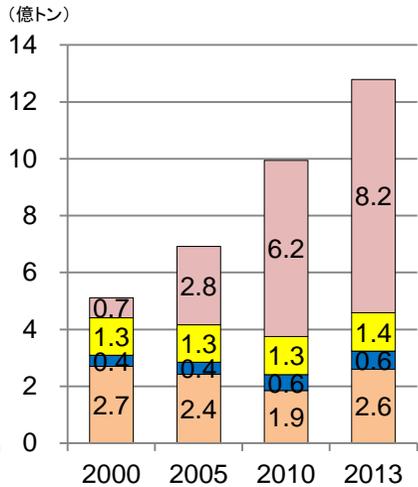
- 民間事業者による効率的な埠頭の一体運営の実現
- 企業間連携による大型船を活用した共同輸送により海上輸送コストの削減

中国の石炭・鉄鉱石輸入量が急速に増加

世界の石炭輸入量の推移



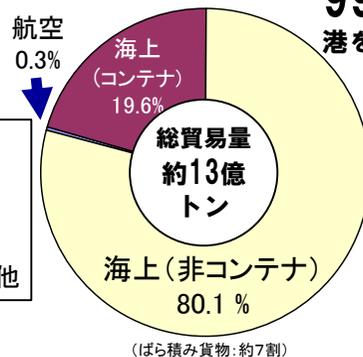
世界の鉄鉱石輸入量の推移



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

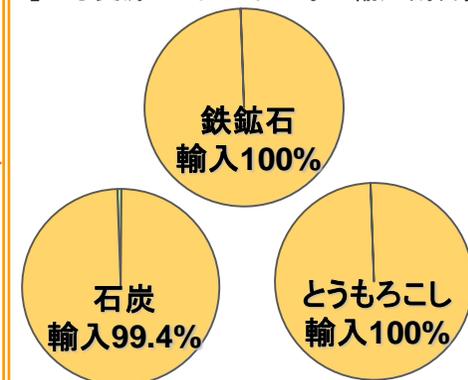
我が国の貿易量・貿易額の構成比

日本の貿易量の
99.7%は
港を通じた海上輸送



出典
・総貿易量: 港湾統計(2013年)
・海上コンテナ・海上非コンテナ比率: 港湾統計(2013年)
・航空・海上比率: 海事レポート及び貿易統計をもとに国土交通省港湾局作成(2013年)

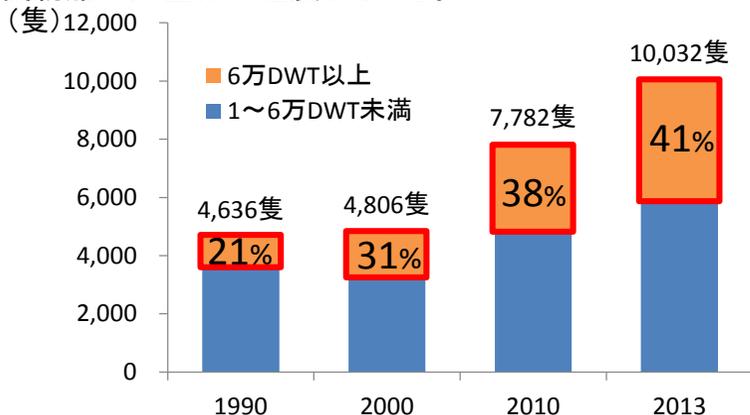
我が国は、**資源・エネルギー**等の
ほぼ100%を海外に依存
【主な資源・エネルギー等の輸入割合】



出典: 石炭: 経済産業省「エネルギー白書2014」
鉄鉱石: 日本鉄鋼連盟「鉄鋼統計要覧2011」
とうもろこし: 農林水産省「平成25年度食料需給表(概算)」

ばら積み貨物船の大型化

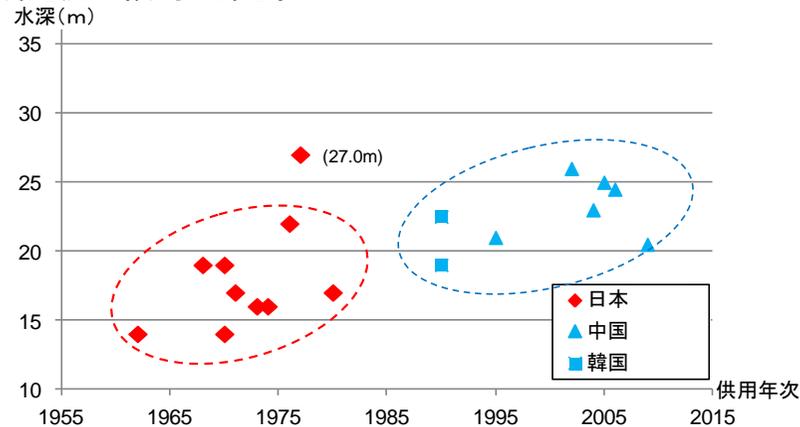
○近年、世界的なばら積み貨物の「荷動き量の増大」と「輸送距離の延長」を背景に、一括大量輸送によるコスト低減を図るため、ばら積み貨物船の大型化が進展している。



出典: CLARKSON 「The Bulk Carrier Register 2014」等より国土交通省港湾局作成

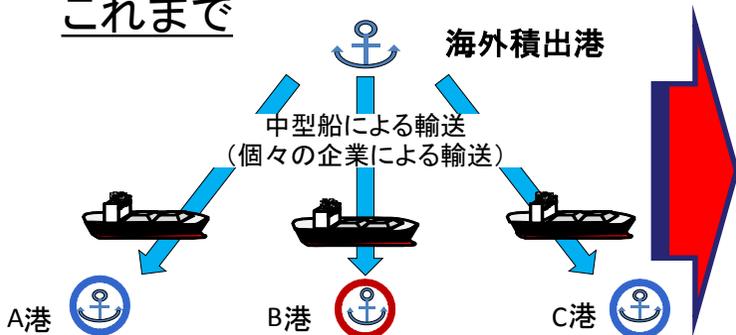
鉄鉱石を取り扱う岸壁の水深と整備時期(近隣諸国との比較)

○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。

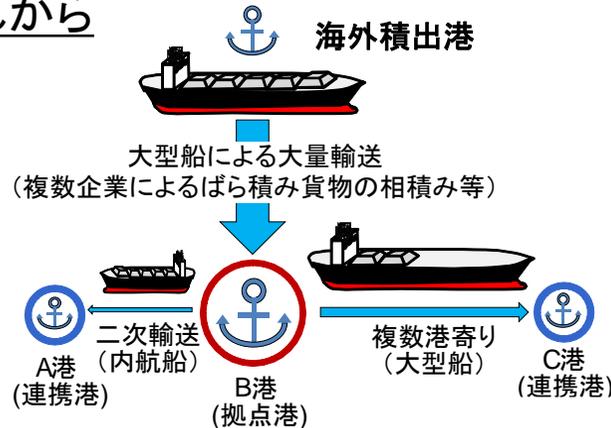


出典: Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」等より国土交通省港湾局作成

これまで

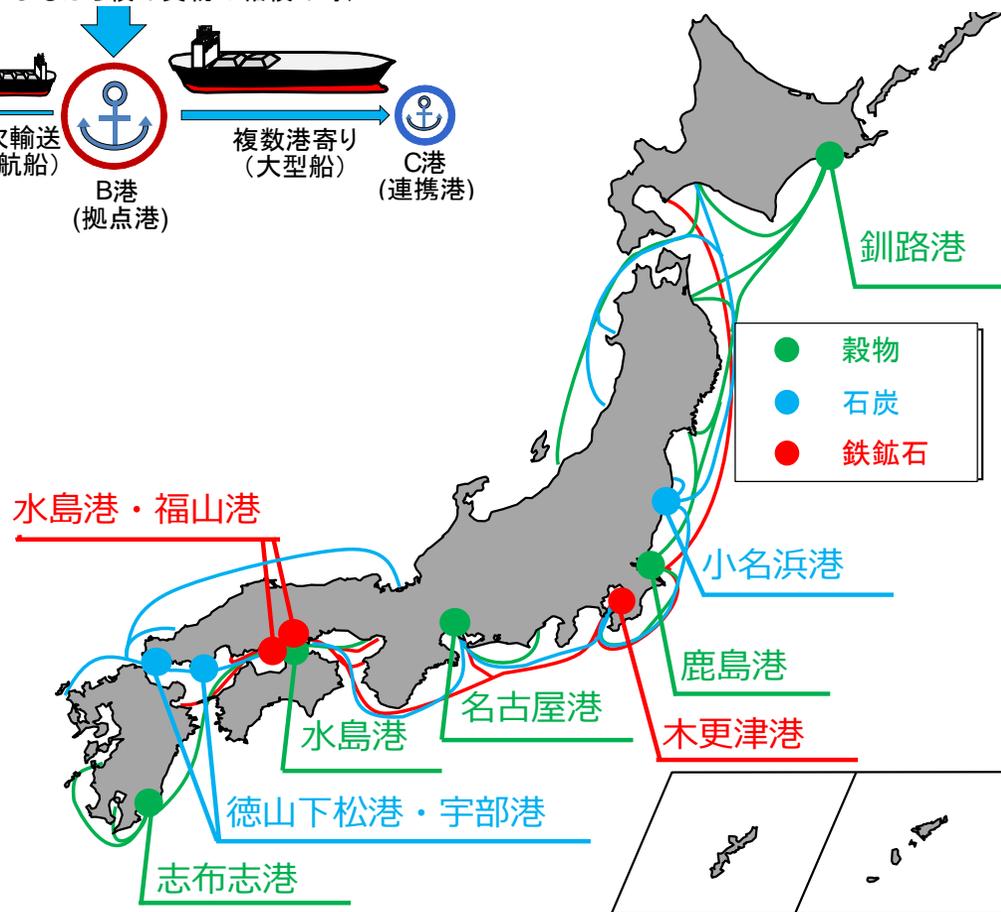


これから



【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」、 しぶし 「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」) とくやまくだまつ
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)



5. 人流(クルーズ)について

○近年のクルーズ船の大型化、東アジアのクルーズ市場の急成長と日本の港湾への寄港ニーズの急増、地方創生への期待の高まり等の環境の変化に応じたクルーズ振興政策を実施してきた。

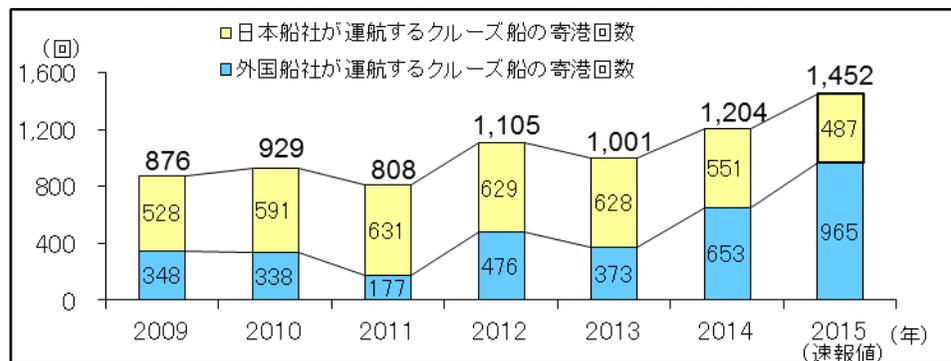
訪日クルーズ 旅客数(暦年)	社会的要請	主な出来事	港湾としての対応
<p>平成24年度 (2012年度)</p> <p>平成25年度 (2013年度) <u>17.4万人</u></p> <p>平成26年度 (2014年度) <u>41.6万人</u></p> <p>平成27年度 (2015年度) <u>111.6万人</u></p> <p>平成28年度 (2016年度)</p>	<p>東アジアのクルーズ市場の急成長</p> <p>クルーズ船の大型化</p> <p>地方創生の期待の高まり</p>	<p>○観光立国実現に向けたアクション・プログラム(2013.6)</p> <p>○観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014(2014.6) ・2020年「クルーズ100万人時代」</p> <p>○まち・ひと・しごと創生総合戦略(2014.12) ・寄港地を中心に地域の活性化に寄与するクルーズ船の受入れとその円滑化等を推進</p> <p>〔「クルーズ100万人時代」を5年前倒して達成〕</p> <p>○明日の日本を支える観光ビジョン(2016.3) ・訪日クルーズ旅客を2020年に500万人に</p>	<p>○「全国クルーズ活性化会議」設立(2012.11) ・全国レベルでクルーズ振興・誘致に係る情報共有・意見交換等を実施</p> <p>○港湾施設の諸元を一元的に発信するウェブサイトを開設(2013.3～)</p> <p>○クルーズ船社に向けたクルーズワンストップ窓口を設置(2013.6～)</p> <p>○港を起点とした観光情報を一元的に発信するウェブサイトを開設(2014.3～)</p> <p>○全国クルーズ活性化会議会員と海外クルーズ船社キーパーソンとの商談会を開始</p> <p>○クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度を創設</p> <p>○港を起点とした観光情報を一元的に発信するウェブサイトイベント情報を追加(2015.11～)</p> <p>○クルーズ船受入環境の緊急整備の実施を決定(2015年度補正・全国10港)</p> <p>○クルーズ船寄港地マッチングサービスを開始</p>

クルーズ船の寄港動向

- 近年、特に外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数が増加しており、2015年は約5割増の965回（速報値）となる。
- 我が国は「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」に基づき、2020年にクルーズ船で入国する外国人旅客数100万人（クルーズ100万人時代）を目指し取組を進めてきたが、本年111.6万人となり、これを5年前倒して実現した。
- 2015年にクルーズ船が寄港した港湾の数は、全国津々浦々の104港に及ぶ。

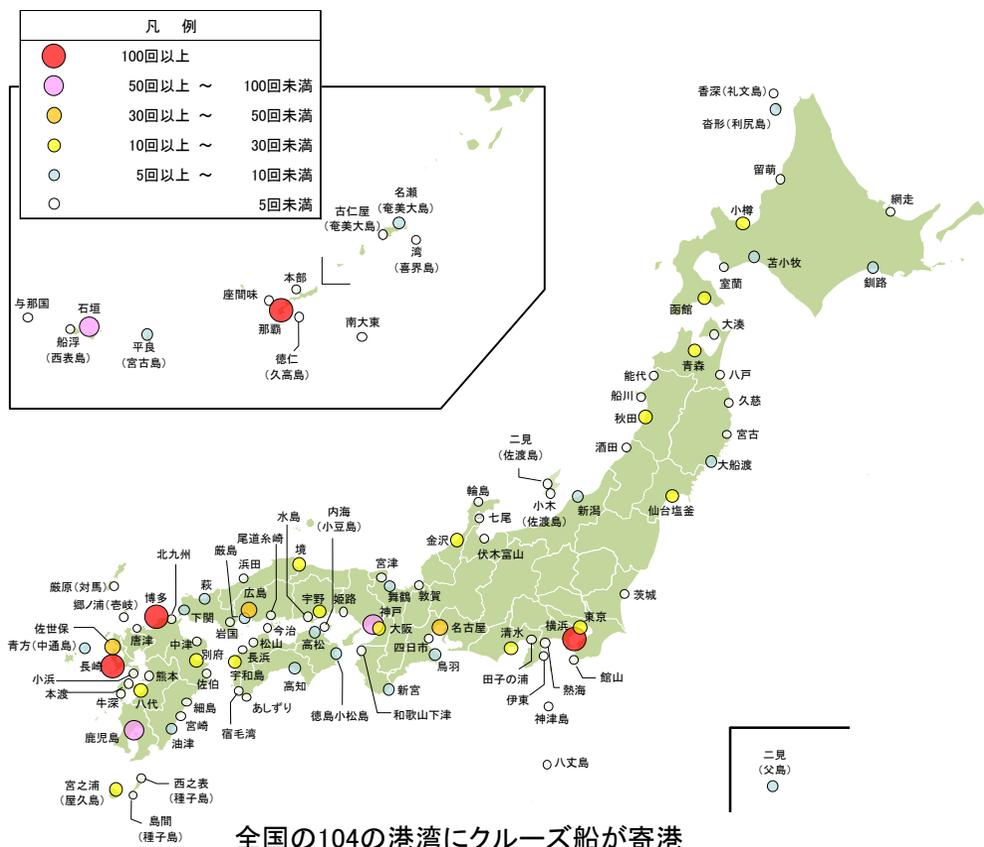
※クルーズ：レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの

我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

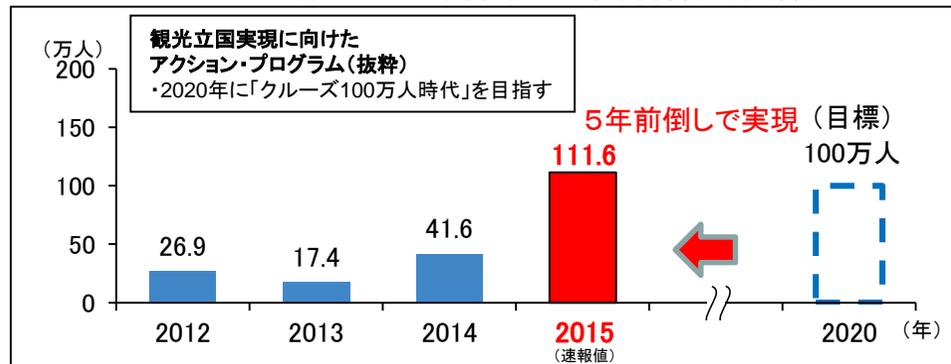


出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

クルーズ船の寄港する港湾（2015年）（速報値）



クルーズ船による外国人入国者数（概数）



注1）法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。
注2）1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

観光立国実現に向けたアクション・プログラム(2013～2015)

<概要> 訪日外国人旅行者数「2000万人時代」への受入環境整備を急ピッチで進める。

<クルーズに関する主な施策>

- 目標: **2020年「クルーズ100万人時代」**
- クルーズ船の受入環境の改善
 - ・既存施設を有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化に対応(係船柱、防舷材等の改良)
 - ・クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度の活用促進
- クルーズ船の誘致等
 - ・クルーズ船社に向けたクルーズワンストップ窓口の設置・周知
 - ・寄港スケジュールの立案に必要な情報を、外国クルーズ船社等にウェブサイトを通じて積極的に発信
 - ・クルーズ船社のキーパーソンの招請、港湾管理者・自治体との商談会の実施



明日の日本を支える観光ビジョン(2016. 3)

<概要> 訪日外国人旅行客数について、2020年に4000万人、2030年に6000万人を目指す新たな目標を設定。

<クルーズに関する主な施策>

- 目標: **訪日クルーズ旅客を2020年に500万人**
- クルーズ船の受入環境の改善
 - ・クルーズ船の受入環境を緊急整備(2015年度補正・全国10港湾)
 - ・国際クルーズの拠点形成(旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設等)
 - ・新たなクルーズビジネスの確立(農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用 等)
- クルーズ船の誘致等
 - ・国土交通省港湾局によるクルーズ船寄港地マッチングサービスの提供
 - ・全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション

6. 港湾の防災・減災について

港湾の防災・減災に関するこれまでの主な動き

○港湾における防災・減災は、大規模災害の教訓を踏まえ、耐震強化岸壁整備等のハード対策や港湾BCP策定等のソフト対策を実施。

	社会 要請	主な出来事	港湾としての対応	
昭和30年(1955年) ...	人命・財産をまもる防災対策(特に、物流機能の確保) (特に、生産機能の確保)	伊勢湾台風(S34) 新潟地震(S39) ...		海岸法の制定(S31)
昭和60年(1985年)		オイルショック(S48,S54) 日本海中部地震(S58)	港湾における大規模地震対策施設の整備構想(S59)	
平成元年(1989年)				
平成5年(1993年)				
平成10年(1998年)				
平成15年(2003年)				
平成20年(2008年)		阪神・淡路大震災(H7)		
平成25年(2013年)		東南海・南海地震対策特別措置法(H14)等 スマトラ西方沖地震(H16)	港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針(H8)	海岸法一部改正(環境、利用の法目的への追加等)(H11)
平成20年(2008年)		IPCC※第4次評価報告書(H19) ※気候変動に関する政府間パネル	地震に強い港湾のあり方(答申)(H17)	
平成25年(2013年)		東日本大震災(H23)	「ハード対策を中心とした施設整備からハード・ソフト対策の一体的な展開へ」等の新たな視点から港湾における大規模地震対策を見直し 港湾法一部改正(国土交通大臣による港湾広域防災施設の管理)(H19) 「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」答申(H21)	
平成25年(2013年)		国土強靱化基本法(H25)	港湾における地震・津波対策のあり方(答申)(H24)	
平成25年(2013年)			東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾における地震・津波対策の方針(「港湾の津波からの防護」、「港湾の災害対応力の強化」、「災害に強い海上輸送ネットワークの構築」)のとりまとめ 港湾法一部改正(緊急確保航路、港湾広域防災協議会等)(H25) 港湾法一部改正(航路沿いの護岸等の改良に係る資金の無利子貸付制度)(H26)	海岸法一部改正(粘り強い構造の堤防、水門・陸閘の操作規則等)(H26)

阪神・淡路大震災以前

○「港湾における大規模地震対策施設の整備構想(S59)」に基づき、過去に大地震の記録がある地域等の港湾を対象に、主に被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を目的に、係留施設等の耐震化を推進。

阪神・淡路大震災における教訓

○地震によって多くの岸壁に被害が発生し、コンテナ貨物輸送等に大きな影響が生じた。

○一方で、緊急物資輸送等において、港湾は以下のような役割を果たした。

- 神戸港における耐震強化岸壁等の港湾施設が、緊急物資等の搬入に貢献。
- 港湾緑地等のオープンスペースが、仮設住宅用地、復旧工事基地等として機能。

港湾としての主な対応

○「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針(H8)」の策定

- 緊急物資輸送及び幹線貨物輸送機能等の確保を目的とした、大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、広場、臨港道路等)の一体的な整備
- 港湾空間の持つ特性を活かした防災拠点の整備の推進

➡ 「臨海部防災拠点マニュアル」策定

○耐震設計の見直し(レベル1地震動、レベル2地震動の考え方の導入等)

➡ 「港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示(H11)」制定



防災拠点のイメージ

東日本大震災以前

- 阪神・淡路大震災の教訓とともに、「地震に強い港湾のあり方(答申)(H17)」を踏まえ、「災害復旧における防災拠点機能」、「被災地域における物流拠点機能」、「代替輸送に対する支援機能」、「津波災害に対する防護機能」の確保に向けた取組を推進。

東日本大震災における教訓

- 想定を大きく上回る津波により、湾港防波堤や防潮堤等が被災。水門・陸閘等の操作員や港湾利用者等も避難できずに被災。
- 津波による漂流物等による船舶航行の阻害により、緊急物資や燃料の輸送等に支障。
- 一方で、耐震強化岸壁を活用した緊急物資等の輸送や、港湾のバックアップ機能も発揮。



釜石港の湾口防波堤被災状況

港湾としての主な対応

「港湾における地震・津波対策のあり方(答申)(H24)」に基づき実施

○港湾の津波からの防護

発生頻度の高い津波(レベル1)に加え、最大クラスの津波(レベル2)を想定した対策を推進。

- ー 最大クラスの津波に対して減災効果を発揮する「粘り強い構造」の防波堤、防潮堤
- ー 港湾の特殊性を考慮した避難対策、水門・陸閘等の安全かつ確実な管理運用



港湾法、海岸法の一部改正(粘り強い構造の施設の位置づけ、陸閘等の操作規則の策定義務化等)
「防波堤の耐津波設計ガイドライン」策定、「港湾における防潮堤(胸壁)の耐津波設計ガイドライン」策定
「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」策定、「水門・陸閘等管理システムガイドライン」改訂

○港湾の災害対応力の強化

港湾BCPの策定等による物流機能の早期回復等を推進。



「港湾BCP策定ガイドライン」策定、「臨海部防災拠点マニュアル」改訂

○災害に強い海上輸送ネットワークの構築

コンテナ港湾の強靱化、緊急確保航路の指定等を推進。



港湾法の一部改正(緊急確保航路の指定等)
税制改正(民有護岸の改良に係る特例措置等)