

平成30年度
港湾局関係予算概要

平成30年1月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
1 平成30年度予算の基本方針	1
2 平成30年度港湾局関係予算の規模	2
II. 主要施策	3
1 被災地の復旧・復興	3
(1) 東日本大震災からの復興・創生	3
(2) 熊本地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興	3
2 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化	4
(1) 「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備	4
(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速	7
(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進 (資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)	10
(4) LNGバンカリング拠点の形成促進	10
(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	11
(6) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化	12
(7) 日本海側港湾の機能別拠点化	12
(8) 特定離島における活動拠点の整備・管理	12
(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	12
3 国民の安全・安心の確保	13
(1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進	13
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	15
(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	17
(4) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進	18
4 豊かで活力のある地域づくり	19
(1) 離島交通の安定的確保	19
(2) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	19
(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備	19
III. 新規事項	20
1 新規制度等	20
2 税制改正	20
港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命	21
(参考)	
港湾位置図	22
港湾局関連施策	23
経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定)抜粋	23
未来投資戦略2017(平成29年6月9日閣議決定)抜粋	23
未来投資戦略2017 中短期工程表(平成29年6月9日閣議決定)抜粋	24
総合的なTPP等関連政策大綱(平成29年11月24日TPP等総合対策本部決定)抜粋	27
新しい経済政策パッケージ(平成29年12月8日閣議決定)抜粋	27
ニッポン一億総活躍プラン(平成28年6月2日閣議決定)抜粋	28
明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)抜粋	28
総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日閣議決定)抜粋	29

I. 基本方針

1 平成30年度予算の基本方針

平成30年度予算においては、「経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日閣議決定）」、「未来投資戦略2017（平成29年6月9日閣議決定）」、「平成30年度予算編成の基本方針（平成29年12月8日閣議決定）」を踏まえ、『被災地の復旧・復興』、『生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化』、『国民の安全・安心の確保』、『豊かで活力のある地域づくり』の4分野の取組を強力に推進する。

これにより、大規模自然災害等から国民の生命と財産を守るとともに、ストック効果が最大限発揮されるような事業に重点投資を図りつつ、生産性の向上と新需要の創出を導く社会資本の整備を推進し、我が国の成長力を高め、持続的発展を支える。

(1) 被災地の復旧・復興

東日本大震災や熊本地震等からの復旧・復興に資する港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

(2) 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用するとともに、官民連携による国際クルーズ拠点的形成し、クルーズ船の受入環境の整備を推進することにより、新需要の創出を図る。

また、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策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、資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化、LNGバンカリング拠点の形成促進、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備等を図る。

さらに、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）において特定離島港湾施設の整備等を推進する。

(3) 国民の安全・安心の確保

切迫する巨大地震や激甚化する気象災害から国民の生命と財産を守るため、港湾・海岸においてハード・ソフトを総動員した防災・減災対策を進めるとともに、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化に対応する戦略的な維持管理を推進し、国土の強靱化を図る。

(4) 豊かで活力のある地域づくり

離島における安定した住民生活を確保するための港湾施設の整備を通じて、離島航路の就航率の向上や人流・物流の安全の確保を図る。

また、持続可能な社会の形成に向けて、廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備を進めるとともに、良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

2 平成30年度港湾局関係予算の規模

事業区分			平成30年度 予算案 (A)	平成29年度 算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	2,492億円	2,505億円	0.99	
		国費	2,328億円	2,321億円	1.00	
	港湾海岸事業	事業費	98億円	98億円	1.00	
		国費	98億円	98億円	1.00	
	災害復旧事業等	事業費	16億円	16億円	0.98	
		国費	13億円	13億円	1.00	
	合 計	事業費	2,606億円	2,619億円	0.99	
		国費	2,438億円	2,431億円	1.00	
	非 公 共	国際クルーズ旅客 受入機能高度化事業	事業費	21億円	30億円	0.70
			国費	7億円	10億円	0.70
国際戦略港湾 競争力強化対策事業等		事業費	34億円	33億円	1.03	
		国費	20億円	19億円	1.05	
行政経費		国費	9億円	9億円	0.98	
合 計		国費	35億円	38億円	0.94	
総 合 計	国費	2,473億円	2,469億円	1.00		

注1) 国費は、歳出国費である。

2) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

3) 本表のほか、平成30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・復興事業(港湾：304億円、災害復旧：16億円)(国費)

② 受託工事費(港湾：124億円)(国費)

③ 社会資本整備総合交付金(8,886億円)の内数、防災・安全交付金(11,117億円)の内数及び復興計上の社会資本整備総合交付金(961億円)の内数(いずれも国費)

④ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における運営費交付金(51億円)の内数、施設整備費補助金(1億円)の内数(いずれも国費)

⑤ 港湾関係起債事業の起債額(735億円)

4) 合計は四捨五入の関係で一致しない。

Ⅱ. 主要施策

1 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生

- 復旧：国費 16億円（対前年度比0.07）
- 復興：国費304億円（対前年度比0.84）

注) 上記経費は全て復興庁計上分である。

①被災した港湾施設及び海岸保全施設の計画的な復旧

概ね全ての港湾施設の復旧事業は完了しており、全ての港湾施設の復旧が着実に完了するように復旧事業に取り組む。また、海岸保全施設の復旧についても計画的に進める。

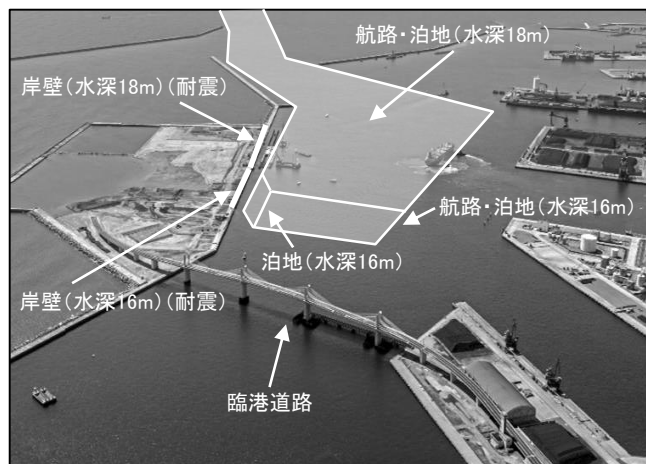
②復興を支える港湾の整備

東日本大震災からの早期復興を図るため、被災地域の経済を支える物流拠点、エネルギー輸入拠点の形成等に必要な岸壁、防波堤等の港湾施設の整備を行う。

■小名浜港の事例

小名浜港は、東北地域や首都圏への電力供給等に対応するための石炭供給拠点としての役割が求められており、現在、石炭運搬船の大型化に対応できるよう整備が進められている。

小名浜港周辺では、石炭火力発電所における石炭需要の増加に加えて、新たなIGCC(※)の新規整備が計画されていることから、石炭取扱量の更なる増加が見込まれている。

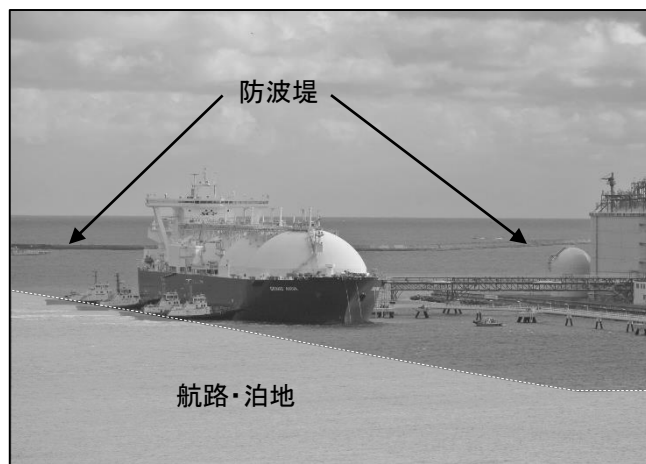


小名浜港の整備状況

■八戸港の事例

八戸港において、平成27年4月に港湾背後でのLNG(液化天然ガス)需要の増加や北海道へのエネルギー供給に対応するため、LNG輸入ターミナルが供用開始した。

また、港湾に立地する企業が生産する紙・パルプや再生可能エネルギーに関連する資材等の取扱が増加したことにより、平成28年にはコンテナ取扱個数が過去最高となっている。



八戸港の整備状況

※IGCC：石炭ガス化複合発電(Integrated coal Gasification Combined Cycle)を意味し、石炭をガス化し、C/C（コンバインドサイクル発電）と組み合わせることにより、従来型石炭火力に比べ更なる高効率化を目指した発電システム

(2) 熊本地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

熊本地震や九州北部豪雨、台風21号等の相次ぐ大規模自然災害において被災した港湾施設及び海岸保全施設の速やかな復旧を着実に推進する。

また、熊本地震等を踏まえた今後の災害への備えとして、被災地の復興に資する耐震強化岸壁等の港湾施設や海岸保全施設の整備を行う。

2 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

(1) 「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備

国費143億円（対前年度比1.04）

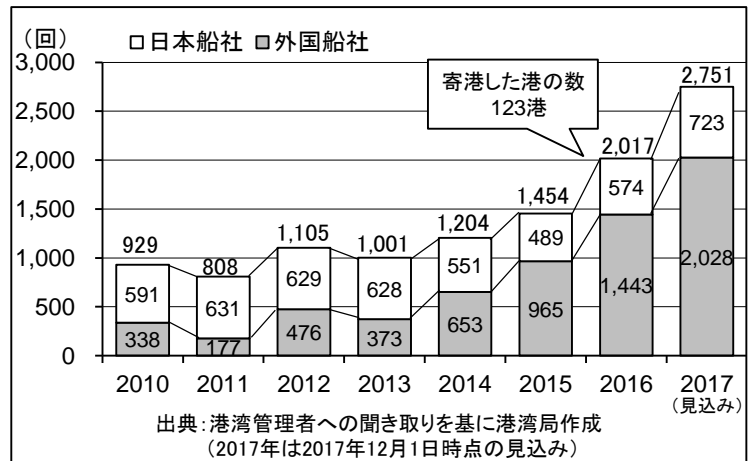
うち、公共分 国費136億円、非公共分 国費7億円

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口が増加するとともに、クルーズ船の大型化が進んでいる。我が国においても、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に掲げた、2020年の訪日クルーズ旅客数の目標100万人を、2015年12月に5年前倒しで実現した。このため、2016年3月にとりまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という新たな目標が設定された。

急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用し、ハード・ソフト両面の取組により、クルーズ船の受入環境の整備を推進するとともに、官民連携により国際クルーズ拠点の形成を図る。



増加するクルーズ船の寄港：博多港



クルーズ船寄港回数の推移

飛鳥Ⅱ
初就航:1990年
乗客定員:872人
2016年寄港回数:175回
喫水:7.8m 全長:241m マスト高:45m



Costa Victoria
初就航:1996年
乗客定員:1,928人
2016年寄港回数:106回
喫水:8.0m 全長:253m マスト高:51.4m



Diamond Princess
初就航:2004年
乗客定員:2,706人
2016年寄港回数:87回
喫水:8.5m 全長:290m マスト高:54m



Voyager of the Seas
初就航:1999年
乗客定員:3,286人
2016年寄港回数:28回
喫水:9.1m 全長:311m マスト高:64m



Quantum of the Seas
初就航:2014年
乗客定員:4,180人
2016年寄港回数:85回
喫水:8.8m 全長:347m マスト高:62.5m



Oasis of the Seas
初就航:2009年
乗客定員:5,400人
今後、東アジア配船見通し
喫水:9.3m 全長:361m マスト高:65m



大型化が進むクルーズ船



近隣県と連携した広域的な誘客活動：茨城港



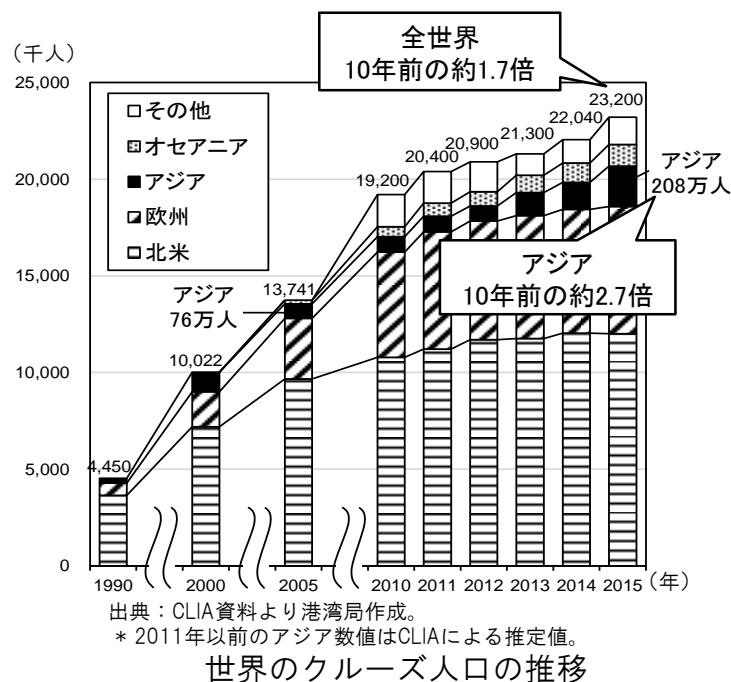
佐世保港国際ターミナル内の様子

地元特産品の販売状況：佐世保港

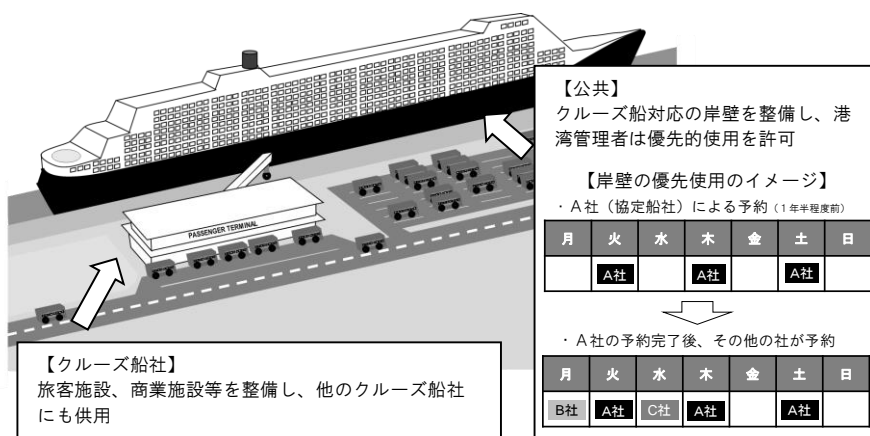
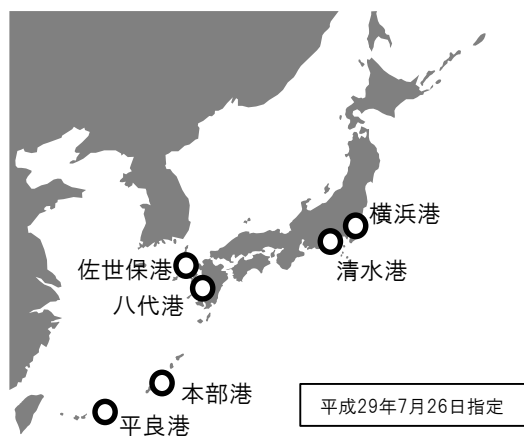
①官民連携による国際クルーズ拠点の形成

世界のクルーズ人口が増加する中、アジア市場の成長とクルーズ船の大型化を背景として、アジアのクルーズ人口が急激に増加しており、特に中国や台湾を発着地として日本に寄港するクルーズ船も急激に増加している。

急増するこれらのクルーズ船の寄港需要に迅速かつ効果的に対応するため、平成29年7月に改正された港湾法に基づき、「国際旅客船拠点形成港湾」として指定された6港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港及び平良港）において、公共がクルーズ船専用の岸壁を整備するとともに、当該岸壁の優先使用を希望するクルーズ船社が、クルーズ船の受入れに必要な旅客ターミナルビル等の整備を行うことにより、官民が連携して国際クルーズ拠点の形成を推進する。



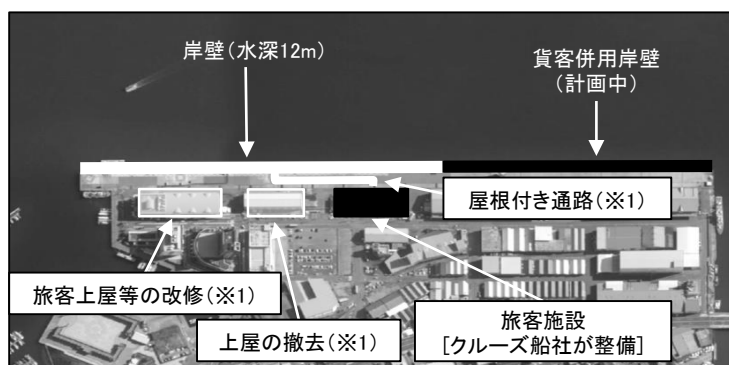
■国際旅客船拠点形成港湾に指定した港湾 ■国際クルーズ拠点の形成のイメージ



■実施中のプロジェクト（清水港の例）

既存の貨物岸壁を有効に活用して整備したクルーズ船に対応した岸壁及び貨客併用の岸壁（計画中）に対して、港湾管理者が優先的な使用を許可するとともに、クルーズ船社が旅客施設を整備する予定。

クルーズ船の寄港によって、地元魚市場や商業施設等の売上げが増加することに加えて、地元食材を使用した商品開発等の新たなビジネスチャンスの創出に寄与。

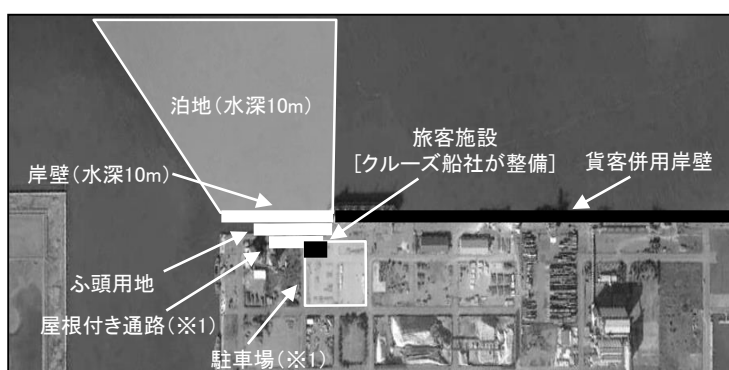


国際クルーズ拠点整備事業：清水港

■実施中のプロジェクト（八代港の例）

貨客併用の既存岸壁に加えて、現在、大型クルーズ船に対応するために整備している岸壁に対して、港湾管理者が優先的な使用を許可するとともに、クルーズ船社がCIQ(※2)施設及び商業施設併用の旅客施設を整備する予定。

クルーズ船の安定的な寄港に対応して、八代市内の業者が共同でクルーズ船に地元食材を納入する専門商社を設立し、地元生産の食材や日本酒の販売が実施されており、消費拡大や販路拡大に寄与。

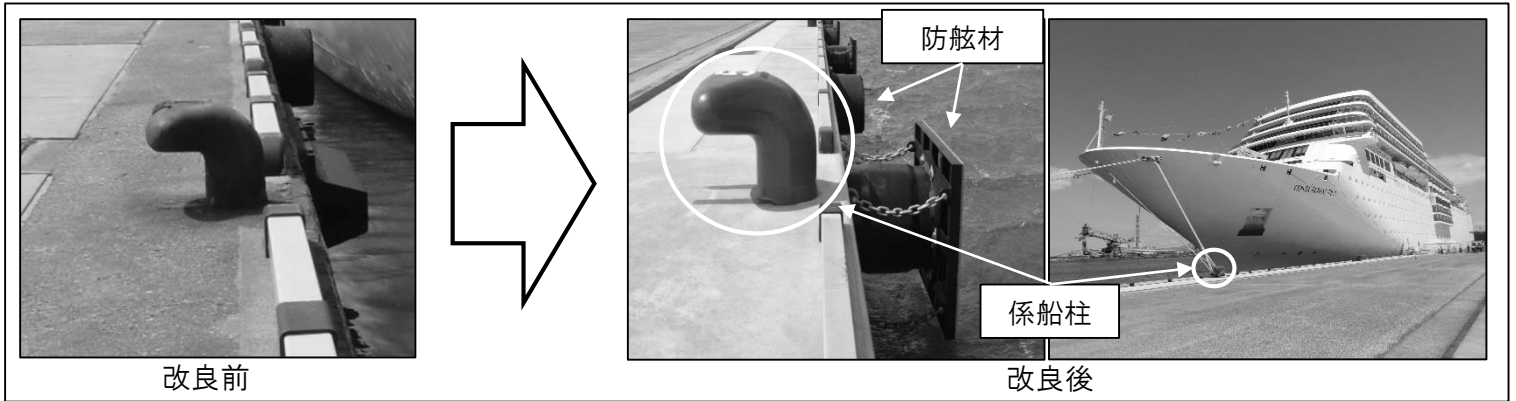


国際クルーズ拠点整備事業：八代港

※1 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業による整備
※2 CIQ：税関(Customs)、出入国管理(Immigration)及び検疫(Quarantine)の略

②既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の整備

物流ターミナル等において、クルーズ船の受入れに必要な係船柱や防舷材等の整備を推進する。

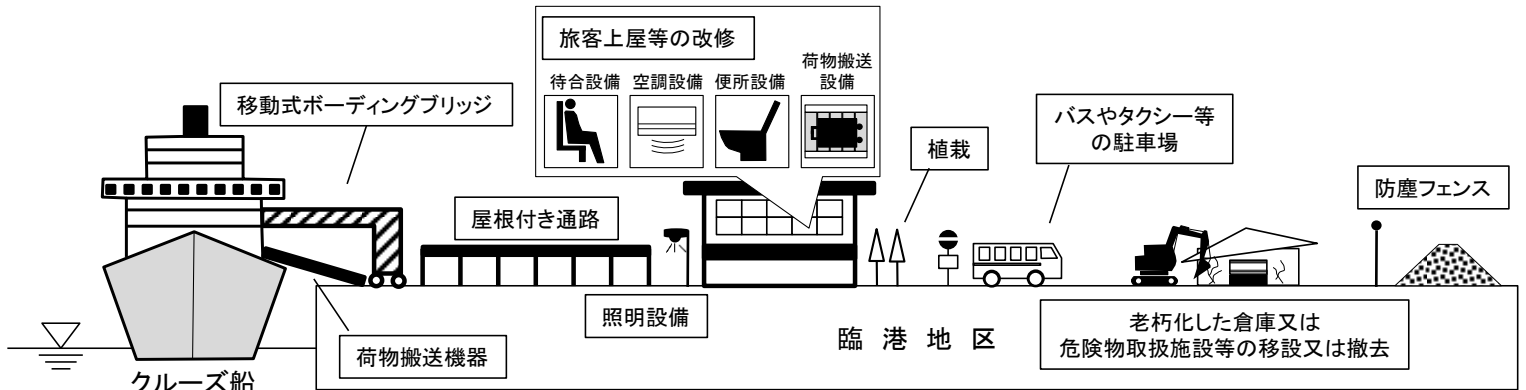


既存ストックを活用したクルーズ船の受入れ：酒田港

③クルーズ旅客の受入機能の高度化

■国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

港湾におけるクルーズ旅客の利便性や安全性を確保し、円滑な受入れを促進するため、地方公共団体又は民間事業者が実施する移動式ボーディングブリッジや屋根付き通路の設置等を促進する。



補助対象設備等のイメージ

■実施中のプロジェクト（横浜港の例）



大型テント（CIQ 施設）及び駐車場（イメージ）

■実施中のプロジェクト（境港の例）



屋根付き通路（イメージ）

■旅客施設等への無利子貸付

旅客施設等の建設又は改良を行う民間事業者に対して資金の無利子貸付けによる支援を行う。

<参考> 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）

港湾における無料Wi-Fi整備、案内標識の多言語化等を支援する。

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

国費771億円（対前年度比1.01）

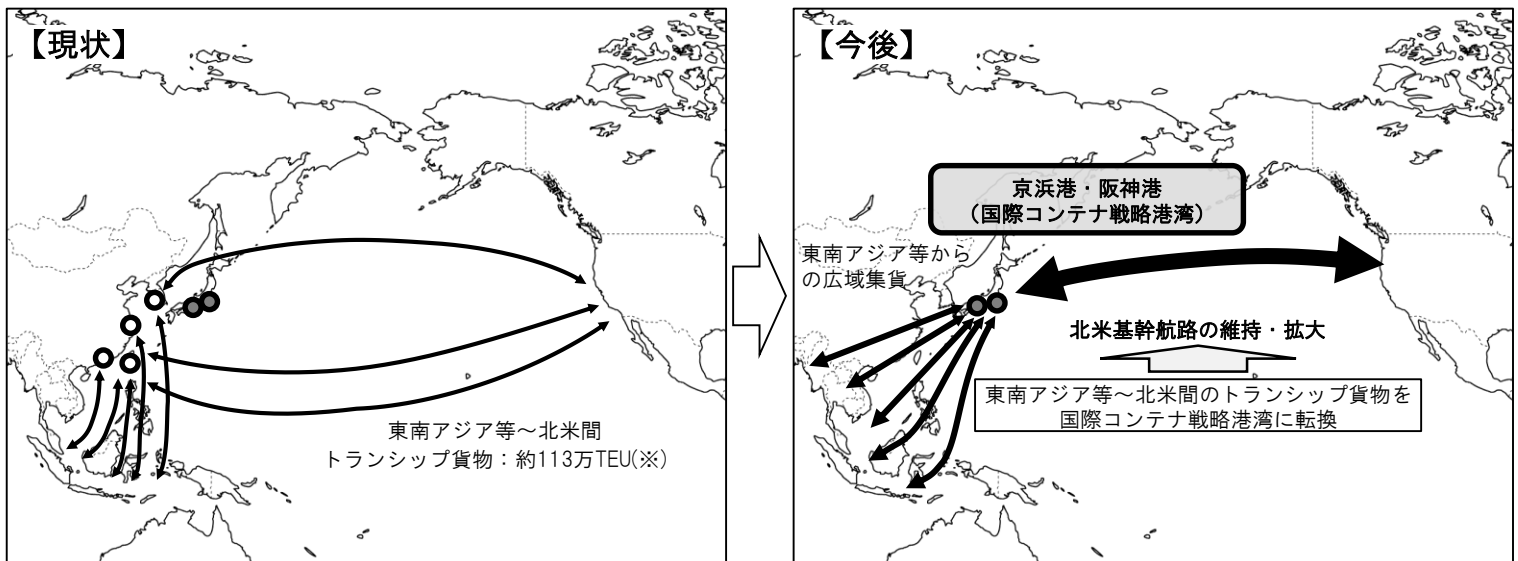
うち、公共分 国費751億円、非公共分 国費20億円

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化
中、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終
とりまとめ(平成26年1月)」に基づき、「集貨」「創貨」「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。

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」（国際戦略港湾競争力強化対策事業）

港湾運営会社が基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨や新規航路の誘致のために実施す
る事業に対し支援を行う。

特に、国際基幹航路の維持・拡大を強力に推進するため、高い経済成長等を背景に増大する東南アジ
ア地域貨物等を取り込むべく、アジアからの広域集貨を図る。

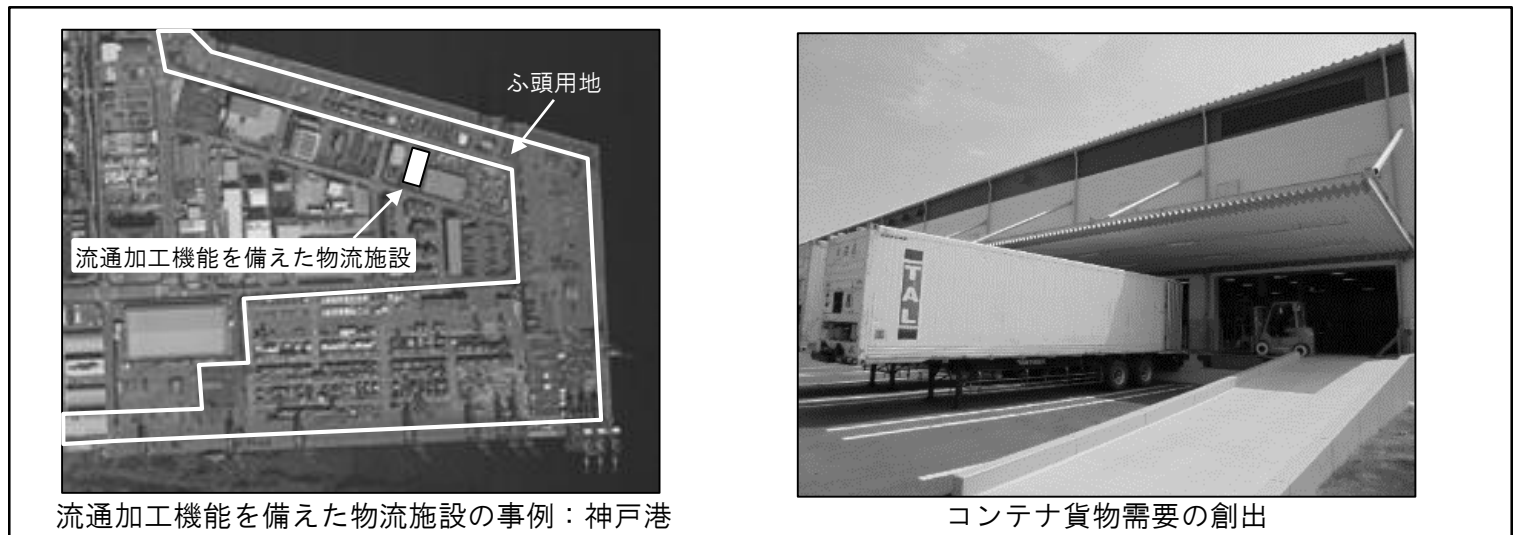


我が国港湾のアジア・イーストゲートとしてのハブ機能の強化

※TEU：Twenty-foot Equivalent Unitの略で、20ft（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位。20ftコンテナ1個を1TEUとして計算するもの

②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

流通加工機能を備えた物流施設のふ頭近傍への誘致・集積により、コンテナ貨物需要の創出とロジス
ティクス・ハブ機能の強化を図るため、流通加工機能を備えた荷さばき施設（上屋）又は保管施設（倉
庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付けを行う。



③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

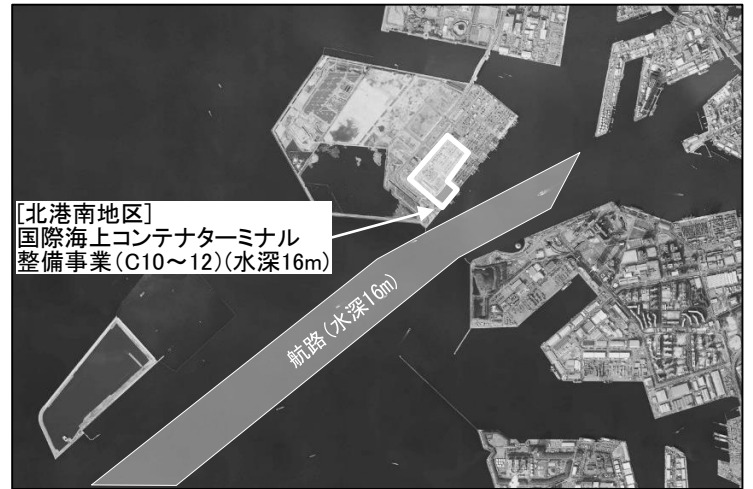
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

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8,000TEU～10,000TEUクラスが主流となっている。

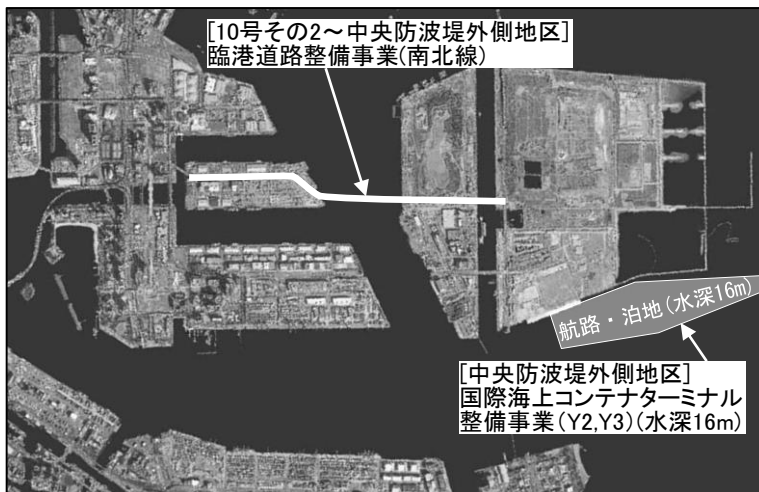
基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港実施中プロジェクト（平成29年度）



大阪港実施中プロジェクト（平成29年度）



東京港実施中プロジェクト（平成29年度）



横浜港実施中プロジェクト（平成29年度）

■コンテナ船の大型化

船 型							備 考
積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)	積載 列数	喫水 (m)	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	
9,300	113,042	332	45	18	14.0		邦船社が日本に寄港させている最大のコンテナ船【欧州航路】
12,400	139,466	366	48	19	15.0		拡張されたパナマ運河を通航する最大のコンテナ船例【北米東岸航路】
13,169	154,503	365	48	19	16.0		日本に寄港している最大のコンテナ船【北米西岸航路】
21,413	191,317	400	59	23	16.0		営業投入された世界最大のコンテナ船【欧州航路】

■国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業

コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させつつ将来の労働者の人口減少や高齢化への対応を図るため、荷役機械(RTG※)の遠隔操作化の導入について実証事業を行う。また、情報通信技術を活用した車両判別による、ゲート処理や荷役作業の効率化について実証事業を行う。

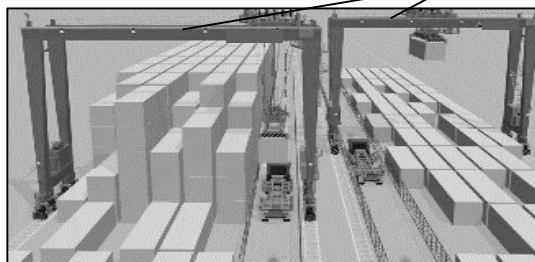
※RTG：Rubber Tired Gantry craneの略で、タイヤ式門型クレーンのこと

[荷役システム高度化実証事業]

既存ターミナルにおけるRTGの遠隔操作化の導入には、有人での荷役作業と同等の安全性の確保が必要であるため、実証事業により、RTGとシャーシの接触防止等の安全面の検討を行う。



遠隔操作の様子



RTGの遠隔操作化導入後のイメージ

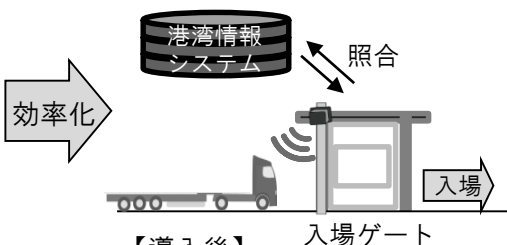
[情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業]

情報技術を活用したゲートにおける搬出入コンテナの自動受付やヤードにおける荷役の効率化には、車両情報とコンテナ情報の照合や車両位置情報の把握・反映など、技術面・運用面での課題があるため、実証事業により適切な対策の検討を行う。

搬出入票の提示を省略化することによるゲート処理の効率化

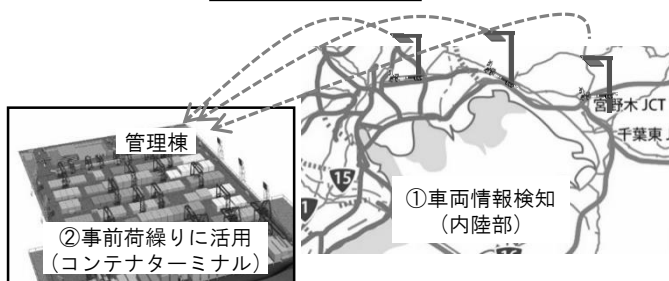


【現状】
紙の搬出入票による受付



【導入後】
情報技術を活用した自動受付

車両位置情報をあらかじめターミナル側で把握することによる荷役作業の効率化



■AIターミナルの実現【新規】

近年、目覚ましい発展を遂げているAI(※1)やIoT(※2)、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の実現を図るため、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。

※1 AI：Artificial Intelligenceの略で人工知能を意味し、ビックデータに対して高度な処理・分析による将来予測等を実施するもの

※2 IoT：Internet of Thingsの略で自動車や機械などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすること

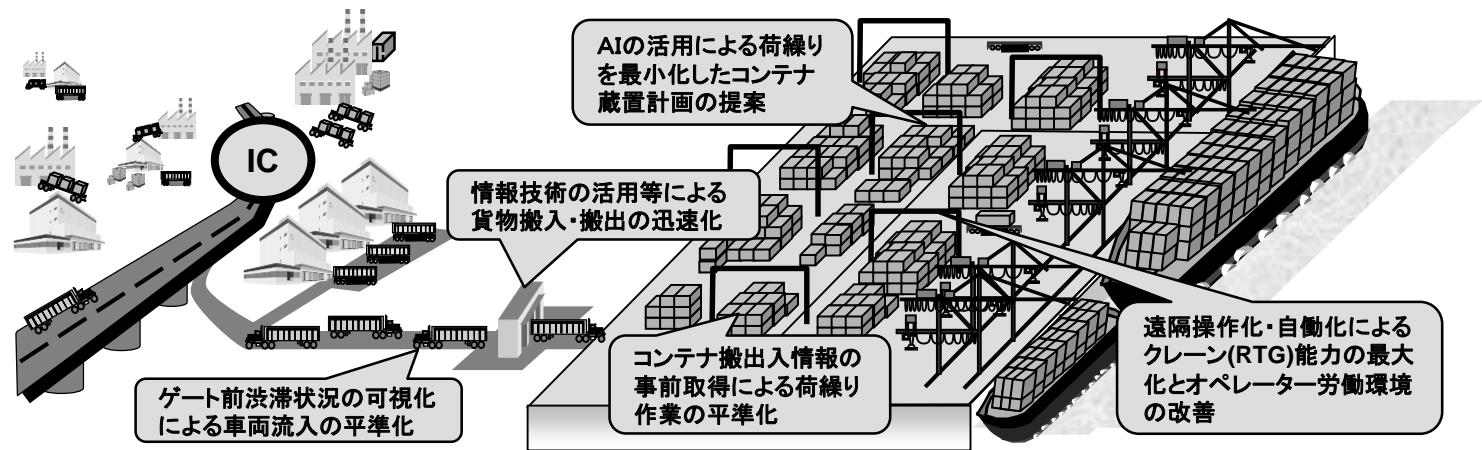
目指すべき方向性

外来シャーシの構内滞在時間の最小化

本船荷役時間の最小化

オペレーターの労働環境の改善

荷役機械の燃料節約によるコスト削減



「AIターミナル」の実現(イメージ)

(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

(資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)

国費77億円 (対前年度比1.03)

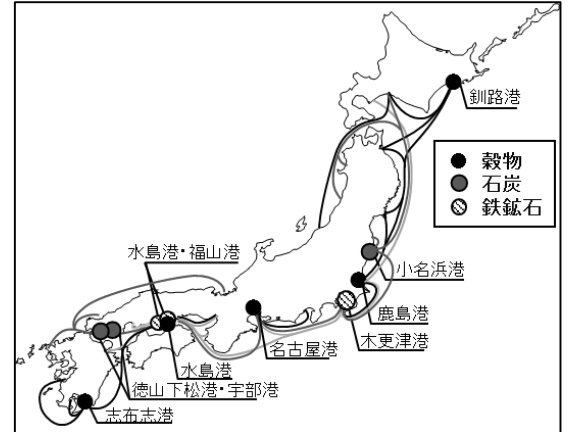
我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しており、これらの物資の安定的かつ安価な輸入は、我が国産業の国際競争力を確保・強化する上で重要である。

近年、経済成長の著しい近隣諸国では、資源・エネルギー等を安定的かつ安価に調達するため、自国において大型船に対応した受入施設を整備している。また、平成28年6月26日には新パナマ運河が供用され、船舶の更なる大型化も見込まれている。

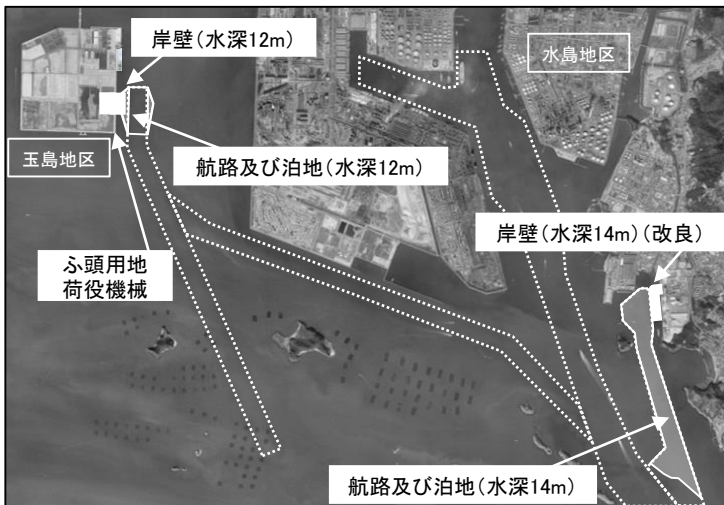
一方、我が国の港湾は、近隣諸国と比較して岸壁の整備年が古く、水深も浅い傾向にあり、各港湾ごとに中型船による非効率な海上輸送が行われている。

このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、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。

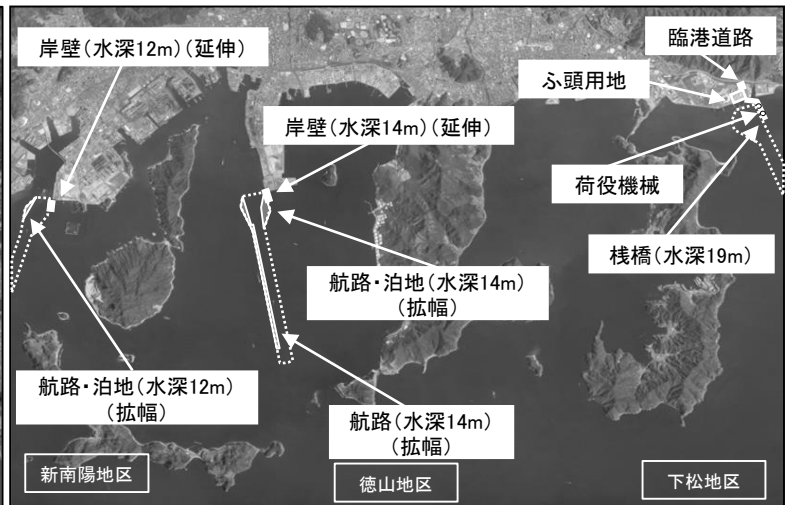
さらに、環太平洋パートナーシップ (TPP) や日EU経済連携協定の発効を見据え、飼料用穀物の輸入拠点となる港湾の整備を通じて、我が国酪農業や畜産業の競争力強化に向けた取組を推進する。



国際バルク戦略港湾の選定港



水島港 (穀物) 実施中プロジェクト



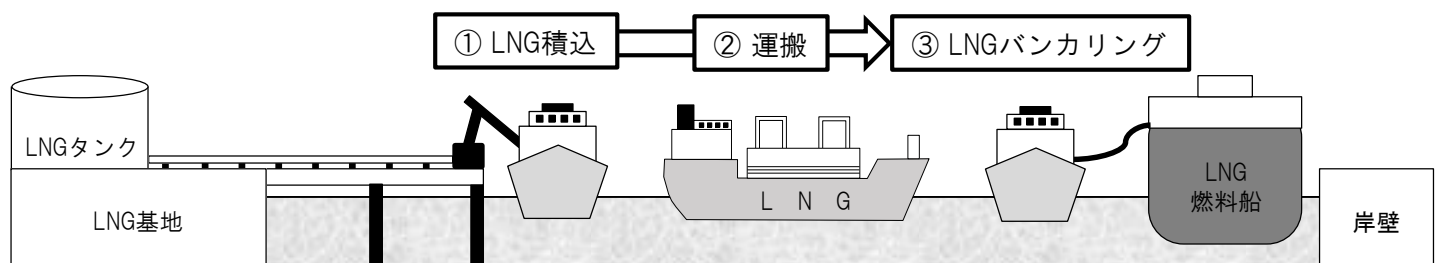
徳山下松港 (石炭) 実施中プロジェクト

(4) LNGバンカリング※拠点の形成促進【新規】

国費7億円 (対前年度比 皆増)

※LNGバンカリング：船舶へLNG（液化天然ガス）燃料を供給すること

船舶の排出ガスに対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれることから、我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成し、港湾の国際競争力を強化するため、LNGバンカリング拠点として必要となる施設整備に対する支援制度を創設する。



LNGバンカリング (Ship to Ship) のイメージ

(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 国費122億円（対前年度比1.08）

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支える重要な役割を担っている。このため、民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に直結する港湾施設の整備を重点的に推進する。

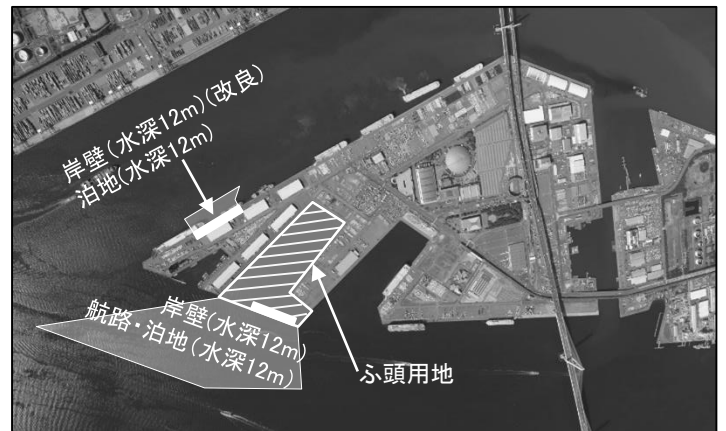
①自動車産業の事例

我が国の自動車産業は、全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い産業であり、その地域のみならず我が国の雇用と経済を支えている。

近年、完成自動車を輸出する際に使用される自動車専用船の大型化が進んでおり、岸壁水深等の不足による非効率な輸送や荷さばき地等の不足・分散による横持ち費用が発生していることから、自動車専用船の大型化や完成自動車の輸出増加に対応するため、背後に立地する企業ニーズに対応したふ頭の再編・集約化や港湾施設の整備を行う。



茨城港（常陸那珂港区）

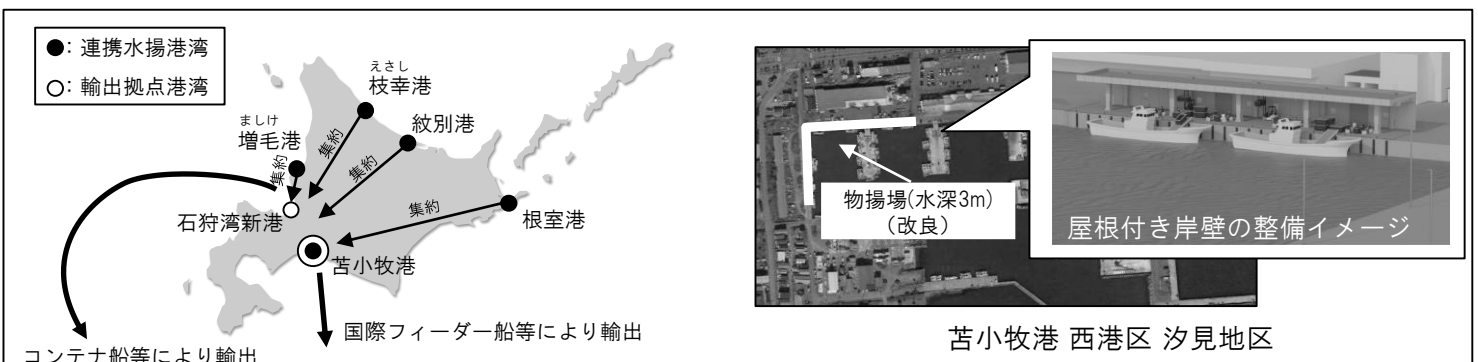


名古屋港（金城ふ頭地区）

②農水産業の事例

我が国の農林水産物・食品の輸出は、平成25年から4年連続で増加しており、平成28年輸出実績は過去最高額となる7,502億円を記録している。また、平成29年7月に我が国の主要貿易相手であるEUと経済連携協定の大枠合意に至り、さらに平成29年11月に開催された環太平洋パートナーシップ（TPP）閣僚会合において、11か国によるTPP交渉の大筋合意が確認されたことを受け、農林水産物・食品の更なる輸出拡大が期待されている。

こうした中、新たな輸出成長分野として見込まれている農水産物の輸出増加に対応するため、平成29年度に創設した農水産物輸出促進基盤整備事業により、農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、輸出促進に資する港湾施設として屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備等の整備を支援する。



北海道（6港湾）における農水産物輸出促進基盤整備事業

(6) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化

港湾法に基づく占用公募制度の的確な運用を図り、港湾における洋上風力発電施設の円滑な導入を促進するため、洋上風力発電施設の維持管理の方法に対して、港湾管理者が審査する際の基準となる審査指針を策定する。

(7) 日本海側港湾の機能別拠点化

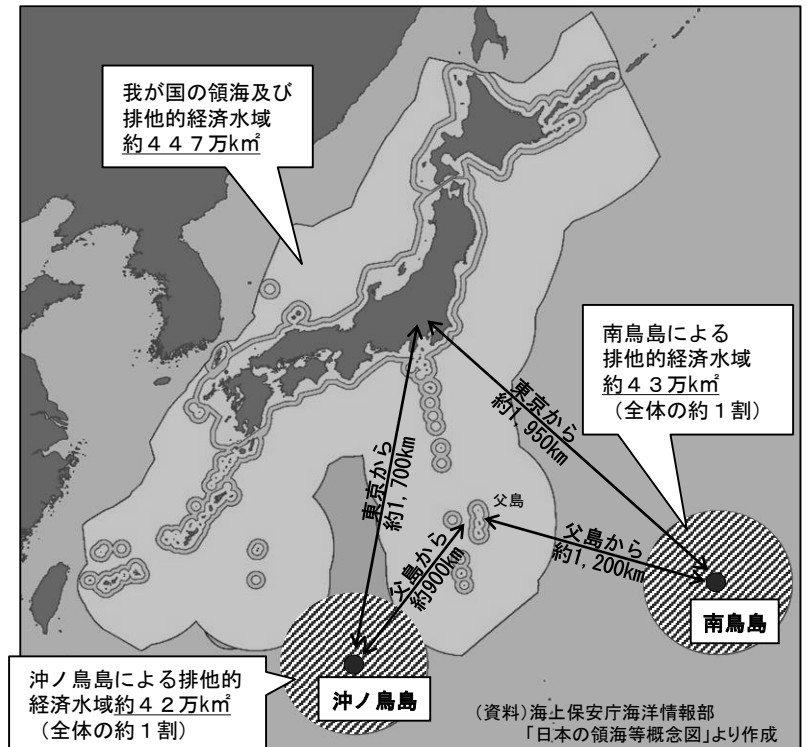
経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

(8) 特定離島における活動拠点の整備・管理

「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」に基づき、特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）において、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる特定離島港湾施設を整備するとともに、国による港湾の管理を実施する。



特定離島港湾施設の整備状況

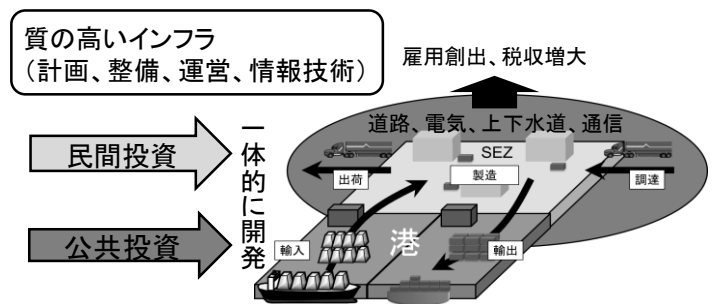


沖ノ鳥島と南鳥島の位置

(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

2020年に30兆円のインフラシステム輸出の目標達成に向けて、(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）とも連携し、我が国の港湾関連産業のインフラ市場への積極的な参入を促進する。

また、臨海部産業立地と港湾インフラの一体的な開発（産業立地型港湾開発）や高効率なターミナル運営システム等の質の高いインフラ輸出や運営への参画推進を図る。



産業立地型港湾開発のイメージ

3 国民の安全・安心の確保

(1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進

東日本大震災や熊本地震等の教訓を踏まえつつ、南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模災害に備えるため、ハード・ソフトを総動員した港湾の防災・減災対策を推進する。

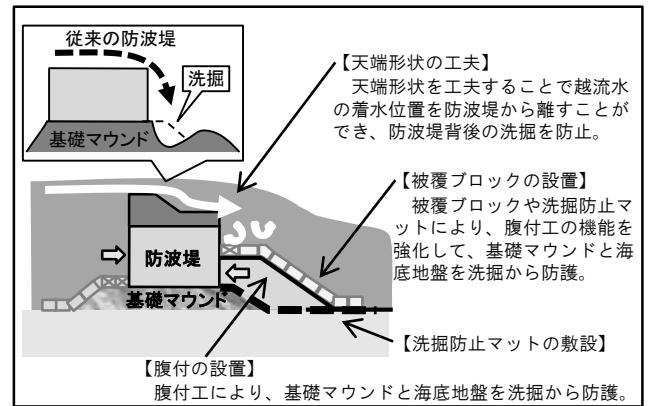
① 港湾・背後地を守る取組の推進

■ 防波堤における「粘り強い構造」の導入

港湾及びその背後地を守る取組として、津波等に対して減災効果を有する防波堤を整備するとともに、「粘り強い構造」の導入を推進する。



防波堤の粘り強い構造の導入
粘り強い構造の防波堤の整備事例：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

津波等の災害時において、防潮堤等の防護ラインより海側で活動する港湾労働者等が安全に避難できるよう、津波の到達が早いなどといった港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成や避難施設の整備等を促進する。

また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援を行う。

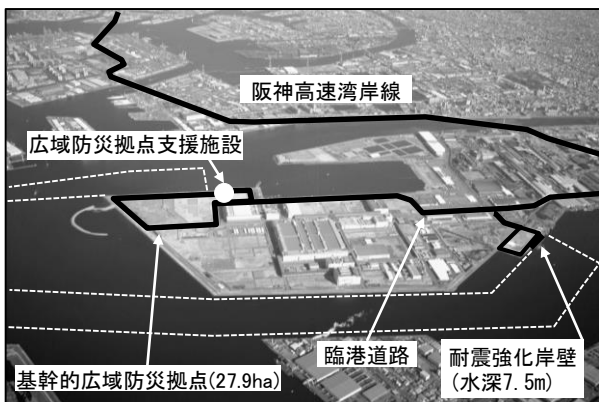


津波避難施設を利用した訓練：細島港

② 災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進

■ 基幹的広域防災拠点における運用体制の強化

大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する全国で2箇所の基幹的広域防災拠点において、緊急物資輸送等の訓練を行い運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点：堺泉北港堺2区



通行支障車両撤去訓練：川崎港東扇島地区

■熊本地震を踏まえた災害対応力の強化

熊本地震の教訓を踏まえ、非常災害時において、港湾管理者からの要請に基づき、国が港湾施設の管理を行う制度を創設した。本制度も踏まえ、非常災害が発生した場合における港湾機能の維持を図るため、関係機関と連携し、防災訓練の実施、港湾BCP(※)の改善等の災害対応力強化に取り組む。

※港湾BCP：災害時においても、港湾の重要機能を最低限維持できるよう、発災後の具体的な対応手順を示した文書のこと



緊急物資輸送訓練の状況



港湾BCPの改善等のための机上訓練

③船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物の処理

熊本地震においては、災害廃棄物の円滑な処理の実施のため、熊本港に仮置き場を設置し、船舶を活用した広域輸送による処理を実施した。

南海トラフ地震や首都直下地震等においては、さらに膨大な災害廃棄物の発生が想定されており、それら廃棄物の円滑かつ迅速な処理には、海上輸送等を活用した広域処理が必要となる。

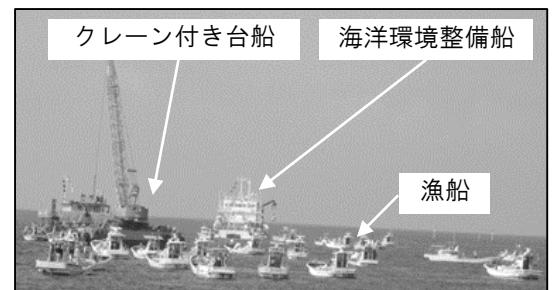
従って、海上輸送を活用した災害廃棄物の広域処理にあたって生じる課題を整理し、それら課題の対応策及びその実効性を向上させるために必要となる関係者の体制及び役割分担等について、関係省庁及び関係民間団体等と連携して検討を進めるなど、連携体制の構築を進める。



④豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応

近年、九州北部等の豪雨災害に伴い、主要な航路等に流木等の漂流物が発生し、船舶の安全な航行に支障が生じている。

流木等の漂流物に対し、船舶航行の安全性を迅速に確保するため、海洋環境整備船の広域的ネットワークを活用するとともに、港湾管理者、関係省庁や関係民間団体等と連携し、早急な回収作業を実施している。今後の大規模な豪雨災害等に備え、更なる流木等の漂流物回収の体制強化を推進する。



海洋環境整備船等による漂流物の回収状況

⑤港湾における高潮等浸水被害低減対策

港湾は海上と陸上物流の拠点であり、多くの企業が立地・活動していることから、高潮等による被害は経済活動に大きな影響を与える。特に経済活動の中核である三大湾は、臨海部の8割以上が堤外地で、高潮等による被害により、我が国全体の物流・生産活動を大きく停滞する可能性がある。そのため、港湾管理者・海岸管理者や港湾で活動する企業等が連携した高潮対策が図られるよう取組を推進する。



高潮によるコンテナの散乱状況

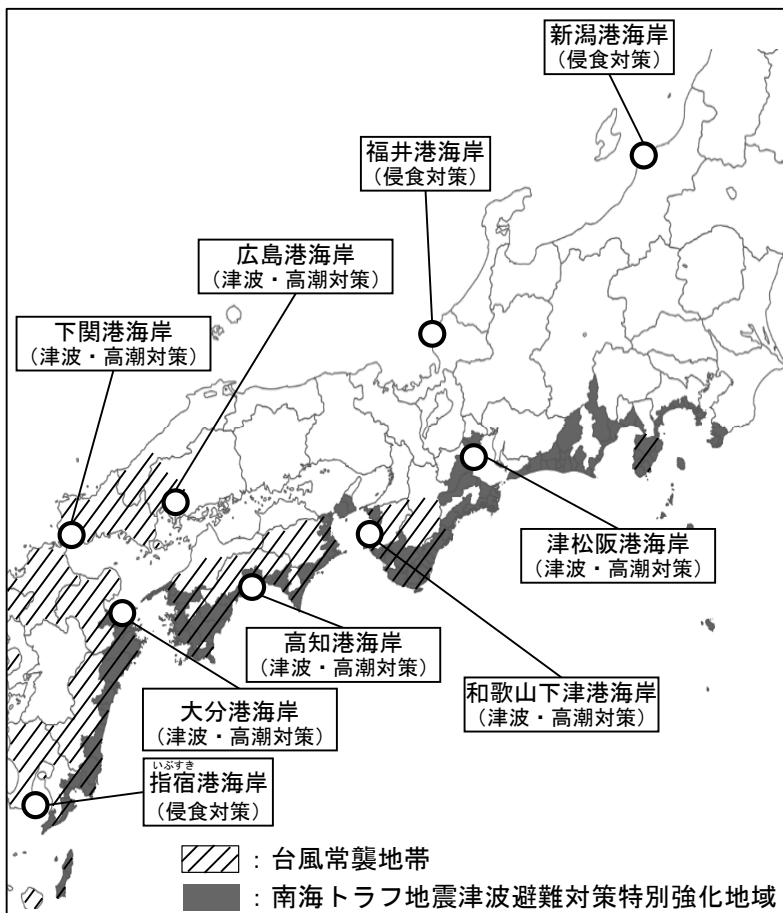
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

国費98億円（対前年度比1.00）

港湾海岸は防護が必要な海岸延長全体の約3割であるが、防護人口では全体の約6割を占め、背後地に物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、切迫性の高い南海トラフ地震・津波や頻発する台風に備えた防護機能の確保が特に重要である。

①津波・高潮・侵食対策等の推進

津波・高潮等による被害からの背後地の防護、及び冬期風浪等による越波・浸水被害の軽減を目的とした侵食対策のため、海岸保全施設の整備を推進する。



直轄海岸保全施設整備事業実施箇所(平成29年度時点)

<津波・高潮対策>



既存護岸の越波状況：大分港海岸

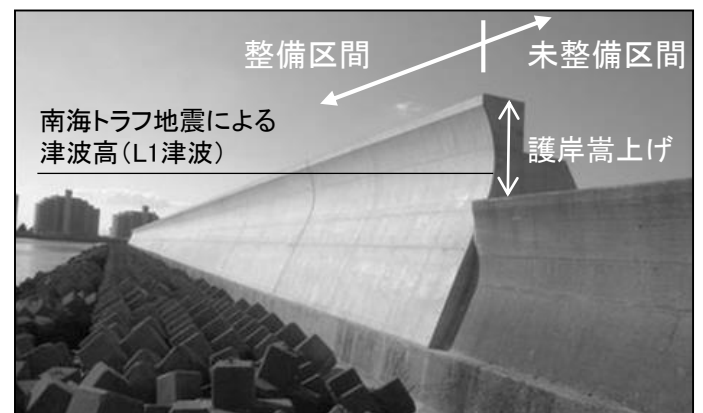


背後の産業を守る護岸の嵩上げ状況：広島港海岸

<侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復状況：新潟港海岸



護岸嵩上げによる防護効果：和歌山下津港海岸

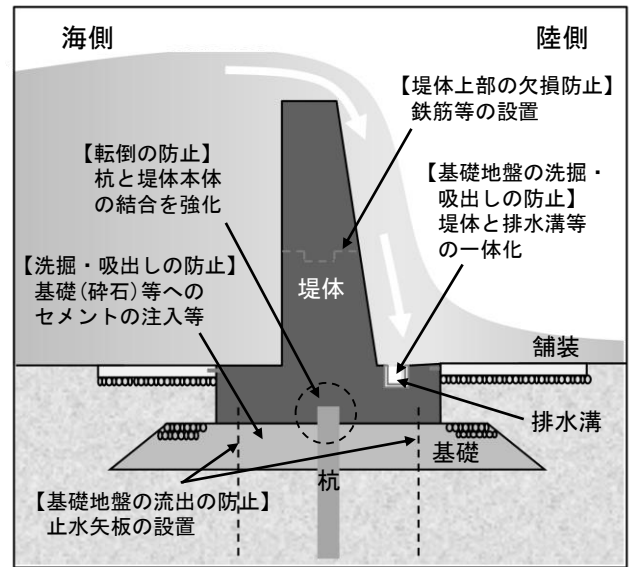
②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備

南海トラフ地震等の大規模地震による津波到達前に海岸保全施設の防護機能が損なわれないよう、耐震・液状化対策を実施する。

また、大規模津波に対しても減災機能を発揮する「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備を推進する。



海岸堤防の液状化対策：津松阪港海岸



粘り強い構造の海岸堤防のイメージ

③水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築

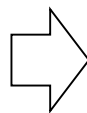
南海トラフ地震等による津波、高潮の来襲に対し、臨海部に立地する企業活動等も考慮した水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築を図るとともに自動化・遠隔操作化を促進する。



平常時の点検・訓練：大阪港海岸



陸閘の自動化：徳島県浅川港海岸



陸閘の廃止：大分県中津港海岸

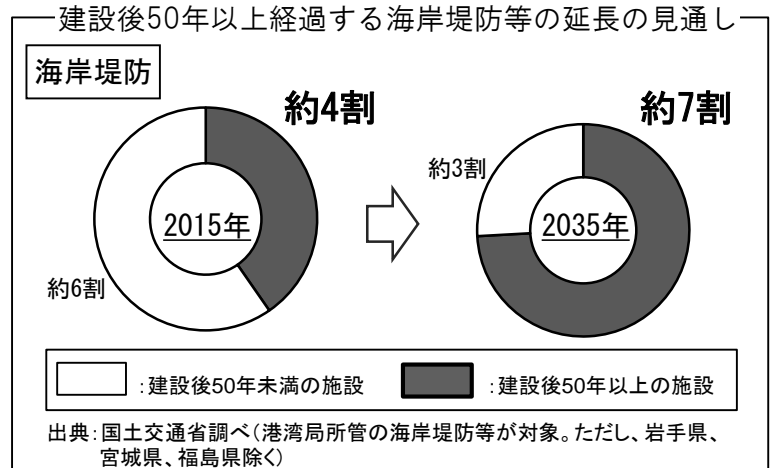
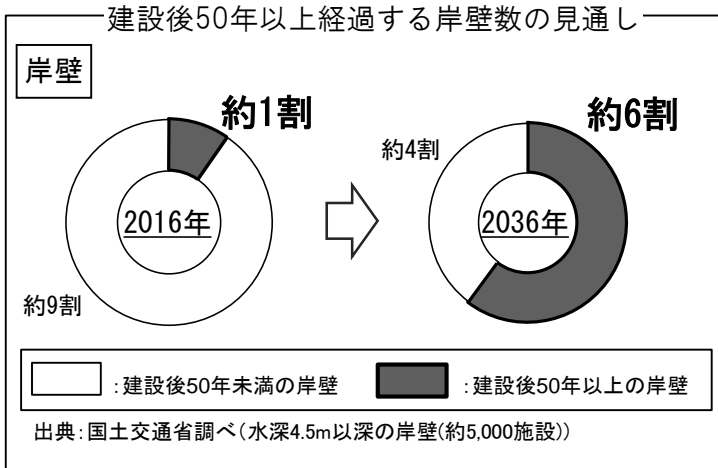
④災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充【新規】

海岸に漂着する流木等の処理を効率的に実施するため、採択基準未満の時点でも漂着流木等の処理の着工が可能となるよう、災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業を新たに拡充する。

(海岸省庁共同要求)

(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

港湾施設や海岸保全施設の老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理を取り入れ、ハード・ソフト両面から計画的、総合的な港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を推進する。



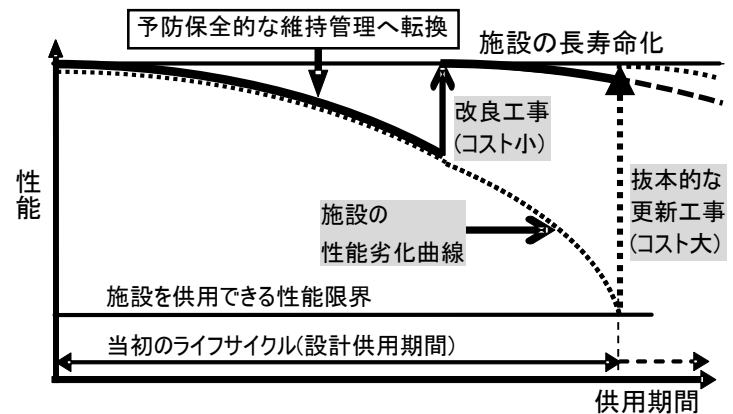
① 港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

なお、老朽化が著しい施設については、老朽化対策を講じるまでの間、一時的に利用を制限するなど、安全性を確保するための取組を進める。

■ 予防保全型維持管理への転換

施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮したうえで、港湾単位で予防保全計画を策定し、これに基づいて計画的かつ効率的に改良工事を行うことにより、ライフサイクルコストを抑制しつつ、個々の施設の延命化を図る。



予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図

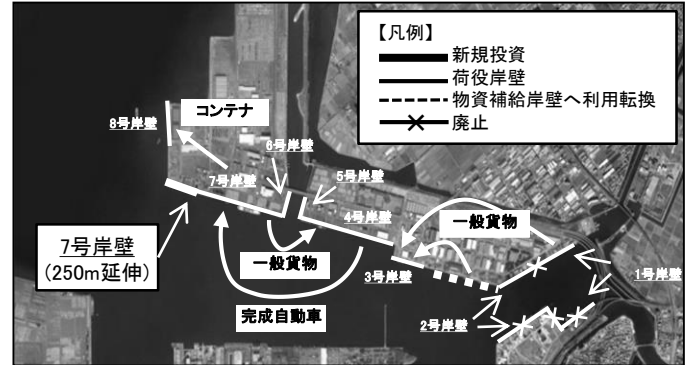
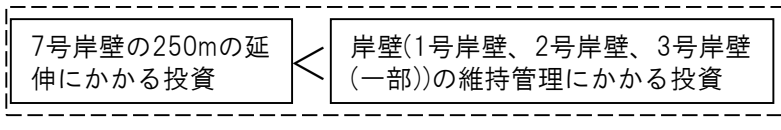


老朽化の進行の事例

■既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

既存ストックの統廃合、機能の集約化や必要なスペックの見直し等を図ることにより、効率的なふ頭へ再編する。

- ・陳腐化した岸壁(1号岸壁、2号岸壁)を廃止するとともに、3号岸壁(一部)を荷重がかからない物資補給岸壁に利用転換し、今後必要となる維持管理投資を大幅に縮減。
- ・残すべき既存ストックに対して必要最低限の投資(7号岸壁250m延伸)を行い、4号岸壁では一般貨物、7号岸壁では完成自動車を集約し、効率的なふ頭へ再編。



既存ストックを活用したふ頭再編の事例：三河港

②老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進

物流・産業の拠点である港湾の背後には、小規模かつ老朽化・陳腐化した物流施設が存在しており、地震等の大規模災害時には、耐震性の不足による施設の倒壊や緊急物資を輸送する道路の寸断等が懸念される。また、昨今の高度かつ多様な物流ニーズに対応するため、流通加工・集配送等の機能を有する物流施設の重要性が高まっている。

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を行う。



物流施設の再編・高度化の事例：四日市港

③海岸保全施設の適切な維持管理の推進

海岸保全施設の老朽化状況を把握し、予防保全型の維持管理のための長寿命化計画を策定することによりライフサイクルコストの縮減・平準化を図る。



長寿命化計画策定に必要な空洞化調査の事例



老朽化し損傷した海岸堤防



あま

海岸保全施設の老朽化対策の事例：兵庫県阿万港海岸

<参考> 公共施設等の適正管理の推進（総務省）

地方公共団体において港湾施設・海岸保全施設の適正な管理を実施するため、個別施設の長寿命化計画に基づき実施する地方単独事業に対する地方財政措置を拡充する。

(4) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進【新規(※)】

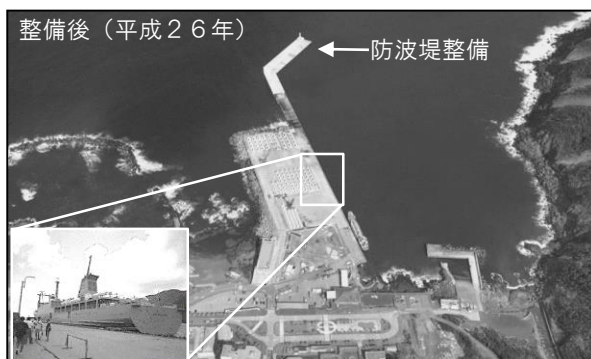
※：平成29年度補正予算において創設

港湾における特定外来生物の定着防止を図るため、特定外来生物の生息環境となり得る港湾施設の改良に対する支援を行う。

4 豊かで活力のある地域づくり

(1) 離島交通の安定的確保

離島における安定した住民生活を確保するため、離島航路の就航率の向上や人流・物流の安全確保のための防波堤及び岸壁等の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を促進する。



年間就航率
71.0%→87.1%

就航率向上

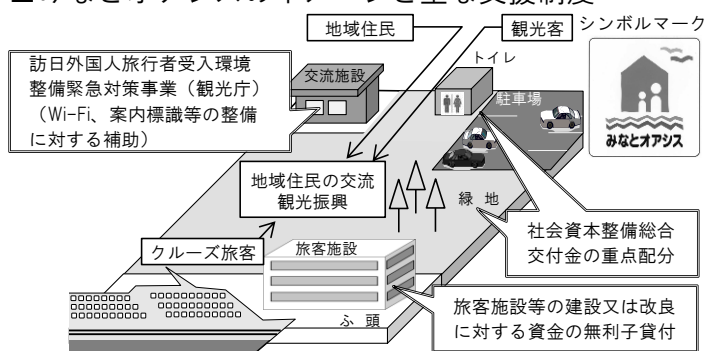
年間就航便数
518便→636便

かみなと
神湊港(八丈島)における整備事例

(2) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

みなとオアシスや港湾協力団体制度を通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化、近年増加する訪日クルーズ旅客の受入れなど多様なニーズに対応し、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進する。

■みなとオアシスのイメージと主な支援制度



■みなとオアシスにおける活動事例



地域の海産物や農産物などの直売市

クルーズ船寄港時のおもてなしイベント

■みなとオアシスの概要

「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録。【登録数：104箇所（平成29年12月末時点）】

■港湾協力団体制度の概要

官民が連携したよりきめ細やかな港湾管理を実現するため、平成28年に港湾法を改正し、港湾管理者が適正な民間団体等を「港湾協力団体」に指定。【指定数：20団体（平成29年12月末時点）※】

※港湾管理者への聞き取りを基に港湾局集計

(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備

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入れるため、海面処分場を計画的に整備する。

②海域環境の保全・再生・創出

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において、海洋環境整備船により漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を行い、海域環境の保全等を図る。

また、港湾整備により発生する浚渫土砂等を有効活用し、生物の生息・生育の場となる干潟・藻場等の造成や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋戻し等を行うことにより、良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

Ⅲ. 新規事項

1 新規制度等

事項	概要	備考
1. AIターミナルの実現	○ AIやIoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の実現を図るため、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。	新規 (非公共)
2. LNGバンカリング拠点の形成に向けた支援制度の創設	○ 船舶の排出ガスに対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれることから、我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成し、港湾の国際競争力を強化するため、LNGバンカリング拠点として必要となる施設整備に対する補助制度を創設する。	新規 (公共)
3. 災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充	○ 海岸に漂着する流木等の処理を効率的に実施するため、採択基準未満の時点でも漂着流木等の処理の着工が可能となるよう、災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業を新たに拡充する。	新規 (公共)
4. 港湾における特定外来生物の定着防止対策への支援制度の創設	○ 港湾における特定外来生物の定着防止を図るため、特定外来生物の生息環境となり得る港湾施設の改良に対する補助制度を創設する。	新規 (公共) ※平成29年度補正予算において創設
(参考) 公共施設等の適正管理の推進	○ 地方公共団体において港湾施設・海岸保全施設の適正な管理を実施するため、個別施設の長寿命化計画に基づき実施する地方単独事業に対する地方財政措置を拡充する。	新規 (地方財政措置)

2 税制改正

事項	概要
1. 国際クルーズ拠点形成する港湾等において整備された旅客施設等に係る固定資産税等の非課税措置の明確化	○ 民間事業者が整備した国際クルーズ拠点形成する港湾等における旅客施設等に係る固定資産税等について、国及び地方公共団体等が無償で当該施設等を使用する場合の非課税措置の明確化
2. 港湾の耐震対策の推進のための特例措置 ＜延長・拡充＞	○ 港湾の耐震対策の推進のための特例措置の延長・拡充(※)(法人税5年間、固定資産税3年間) → ①法人税 拡充対象(※):特別償却22%、その他:特別償却18% → ②固定資産税 拡充対象(※):課税標準1/2、その他:課税標準5/6(取得後5年間) (※)拡充対象 南海トラフ防災対策推進地域又は首都直下地震緊急対策区域にあり、緊急確保航路に接続する港湾内の民有護岸等
3. 軽油引取税の課税免除の特例措置 (港湾整備等に従事する作業船の用途) ＜延長＞	○ 効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等の実施を図るため、港湾整備等に従事する作業船の動力源に供する軽油に係る課税免除の特例措置の延長(3年間) → 軽油引取税の課税免除
4. 軽油引取税の課税免除の特例措置 (港湾運送業の用途) ＜延長＞	○ モーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の向上を図るため、港湾で港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械及び船舶の動力源に供する軽油に係る課税免除の特例措置の延長(3年間) → 軽油引取税の課税免除
5. 公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 事業者が取得する廃油処理施設の油水分離装置等及びし尿浄化槽の沈下・浮上装置等に係る課税標準の特例措置の延長(2年間) → 固定資産税の課税標準 ①大臣配分又は知事配分資産 1/2 ②その他の資産 1/2を参酌して1/3以上2/3以下の範囲内において市町村の条例で定める割合

港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

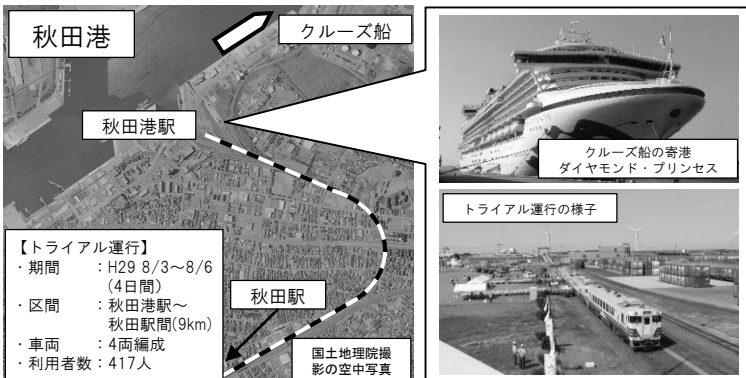
ストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって継続的に中長期的に得られる効果。それに対して、公共投資により生産、雇用及び消費等の経済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果はフロー効果と呼ばれる。

今後の社会資本整備に当たっては、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視することにより、我が国の成長を支えていくことが重要。また、「経済財政運営と改革の基本方針2017」に基づき、既存の港湾・海岸施設の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策などの成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

秋田港の事例

秋田港では、クルーズ旅客の市街地への円滑な輸送を実現するため、秋田県、秋田市、JR東日本秋田支社、国関係機関等で構成される「あきたクルーズ振興協議会」が検討を行い、既存の貨物線等（秋田港駅～秋田駅）を活用し、秋田港クルーズ列車トライアル運行を実施。鉄道輸送により大量輸送が可能となり、クルーズ旅客の円滑かつ正確なダイヤでの移動が可能であることが確認された。

これらの取組を踏まえ、平成29年度に国際クルーズ旅客受入機能高度化事業によって、クルーズ旅客用の列車乗り入れを可能とするための駐車場の設置を支援しており、今後、観光列車との連携による新たな観光ルート の発掘により、地域経済の活性化や賑わいの創出が期待される。



■クルーズ列車の効果

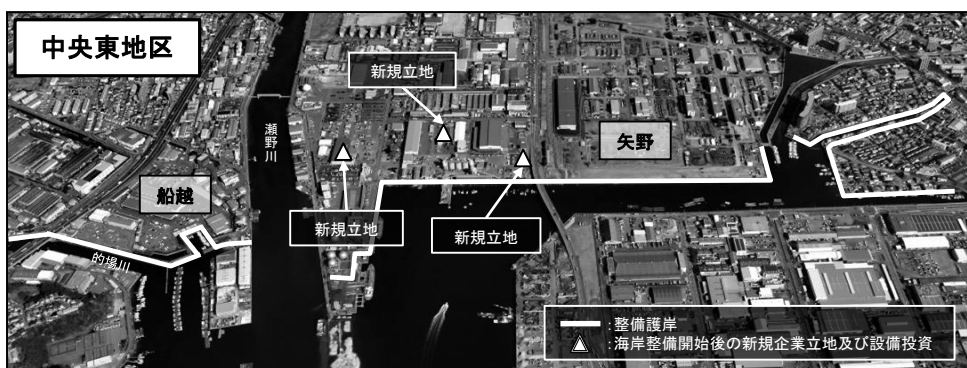
- ・クルーズ旅客の円滑かつ正確なダイヤでの移動が可能となり、市街地での滞在時間が増加。

【秋田駅から秋田港駅】

バス移動：約40分 → 鉄道移動：約15分

- ・セリオンタワー（みなとオアシス）を核とした秋田港における賑わいの創出。
- ・移動時間短縮と定時制確保による観光列車との連携による新たな観光ルートの発掘により、県内全域への誘客拡大と地域経済の活性化が期待。

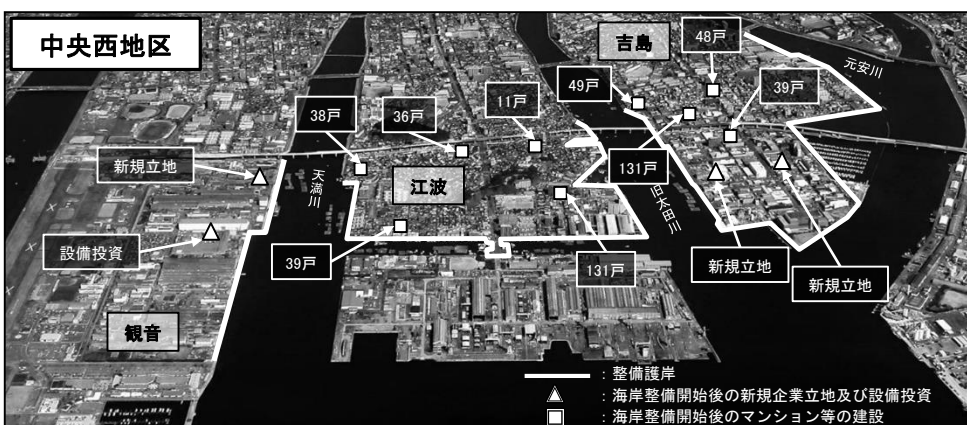
広島港海岸の事例



広島港海岸において高潮対策を開始した平成17年以降、背後地域の世帯数が増加。加えて、新規企業立地や企業の設備投資がなされ、地域が活性化。

新規企業立地・設備投資

- ・製造関連や物流関連の民間企業が新たに立地
- ・設備投資により合併企業の生産拠点が稼働



背後地域の世帯数の推移

約16,800世帯（平成17年）



約8%増加

約18,200世帯（平成27年）

(参考)港湾位置図

■ 港湾数一覧

(平成29年4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	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	869	504	304	-	-	808	61
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (-)	6 (-)	933 (35)	61 (-)

資料：国土交通省港湾局調べ

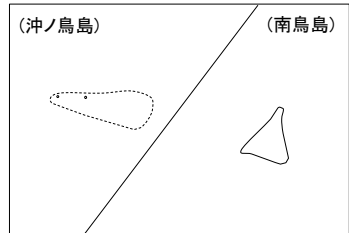
注1) 東京都の洞輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、かつ56条港湾ではないため本表より除く。

注2) 地方港湾の総数欄869港には、56条港湾61港が含まれる。



凡例

- 国際戦略港湾(5港)
- ⊙ 国際拠点港湾(18港)
- 重要港湾(102港)



(参考)港湾局関連施策

経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日閣議決定）抜粋

第2章 成長と分配の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

2. 成長戦略の加速等

(6) 海外の成長市場との連携強化

② 戦略的な輸出・観光促進

観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、(中略)羽田空港の飛行経路見直しやコンセッション等による空港の機能強化、官民連携による国際クルーズ拠点の形成、革新的な出入国審査などのCIQの計画的な物的・人的体制整備、上質な宿泊施設の拡充の促進、多様な民泊サービスの健全な普及を図る。

4. 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

(4) 地域の活性化

① 地域活性化に向けた取組

海事クラスターの活性化、産業を支える港湾の強化、LNGバンカリング拠点形成等を通じ、地域経済を押し上げる。

(5) 国土強靱化・防災、成長力を強化する公的投資への重点化

① 国土強靱化

「国土強靱化基本計画」及び「国土強靱化アクションプラン2017」を着実に推進するとともに、同計画の見直しに向けた取組を本格化させる。

② 防災・減災

南海トラフ地震、首都直下地震などの大規模地震や津波、水害、土砂災害、火山災害などの自然災害に対し、ICTの活用・研究・人材育成を含め、堤防整備、ダム再生など、防災・減災の取組を推進しつつ、首都機能のバックアップやネットワークの多重性・代替性の確保を図る。

③ 成長力を強化する公的投資への重点化

人口減少下でも生産性向上による持続的な経済成長を実現するため、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、効率的な渋滞解消策やAIやIoTを用いた物流効率化など生産性向上に資するインフラの計画的整備を行う。

未来投資戦略2017（平成29年6月9日閣議決定）抜粋

I Society 5.0に向けた戦略分野

4. インフラの生産性と都市の競争力の向上等

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、(中略)国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、(中略)生産性向上や民間投資の喚起等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。

ii) 生産性向上による産業インフラの機能強化等

荷役機械の遠隔操作化に向けた制度改正を本年度中に行うとともに、AIやIoT等も活用することで港湾物流全体の効率化を推進する。

2020年の船舶排出ガス規制強化に対応しつつ、荷役と同時に燃料供給を行い運航効率化を図るため、来年度までに世界最先端の我が国LNG燃料供給技術の国際標準化を目指す。

6. エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大

ii) 再生可能エネルギーの導入促進

(中略)洋上風力発電導入促進のため、港湾法に基づく港湾区域の占用手続と電気事業法の工事計画届出の審査の合理化、一般海域の利用のルール化を行う。

Ⅲ 地域経済好循環システムの構築

2. 攻めの農林水産業の展開

iii) 輸出の促進

「農林水産業の輸出力強化戦略」（平成28年5月19日 農林水産業・地域の活力創造本部取りまとめ）及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」（平成28年11月29日 農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、輸出促進の取組を着実に実行する。

3. 観光・スポーツ・文化芸術

i) 観光

③すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

キ) クルーズ船受入の更なる拡充

係船柱や防舷材、棧橋等の整備を推進するほか、移動式ボーディングブリッジ等の設置を支援する。また、クルーズ船社と港湾の「マッチング」サービスの提供等によってクルーズ船寄港の「お断りゼロ」を実現する。

民間による旅客ターミナルビル等の整備に対する無利子貸付制度の活用を進めるとともに、港湾法の一部を改正し、旅客ターミナルビル等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める協定制度の創設を通じて、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図る。

未来投資戦略2017 中短期工程表（平成29年6月9日閣議決定） 抜粋

「インフラの生産性と都市の競争力の向上等」①

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI
インフラの生産性と都市の競争力の向上等①		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会	
	<ul style="list-style-type: none"> 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ(2014年1月) LNG燃料供給促進に関する国際覚書を我が国を含めた7カ国8者で署名(2016年10月) 	コンテナターミナルの生産性向上 <ul style="list-style-type: none"> 荷役機械の遠隔操作化に関する実証事業 ICT活用によるゲート処理の自動化に関する実証事業 AIやIoT等を活用したコンテナターミナルの更なる生産性向上 			荷役機械の遠隔操作化やゲート処理自動化の導入促進	・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、2012年4位→3位以内に入る
		LNG燃料供給促進に関する国際覚書に基づき、我が国LNG燃料供給技術を踏まえた国際標準化を推進			2020年までに大型船に対応したLNG燃料供給体制を構築、強化	

「インフラの生産性と都市の競争力の向上等」④

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI
都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化④		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会	
	2016年度までに大水深コンテナターミナルを12バース整備 <ul style="list-style-type: none"> 港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正(2014年4月成立) 阪神国際港湾株式会社の設立(2014年10月)及び同社に対する国の出資(2014年12月) 横浜川崎国際港湾株式会社の設立(2016年1月)及び同社に対する国の出資(2016年3月) 	国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備			国際コンテナ戦略港湾における港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営	・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、2012年4位→3位以内に入る

「インフラの生産性と都市の競争力の向上等」⑨

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
次世代インフラの機能強化②		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
	<ul style="list-style-type: none"> 日中韓におけるNEAL-NET対象港湾拡大 日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議を実施 	<p>日中韓におけるNEAL-NET対象港湾の更なる拡大</p> <p>日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議及び順次拡大</p> <p>新たな貨物ステータス情報や船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議及び順次共有</p> <p>日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議</p>					
	<ul style="list-style-type: none"> NEAL-NET対象港湾のコンテナ離着岸情報、港湾への搬出入、船積み・卸し情報の共有 船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議の開始 日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議開始 						

「エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大」⑧

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
再生可能エネルギーの導入促進②		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
	<ul style="list-style-type: none"> 改正港湾法が2016年度の通常国会で成立し、港湾区域等の占用予定者を公募により決定する占用公募制度が創設。 当該制度により、港湾に洋上風力発電が円滑に導入されるよう、「港湾における洋上風力発電の占用公募制度の運用指針」を策定・公表（2016年7月）。 	<p>港湾における洋上風力発電の円滑な導入に向けた事業環境の整備</p> <p>港湾における洋上風力発電施設の構造の審査基準を策定</p> <p>港湾における洋上風力発電施設の工事実施の方法の審査指針を策定</p> <p>港湾における洋上風力発電施設の維持管理の方法の審査基準を策定</p> <p>合理化された審査手続の実施</p>					

「公的サービス・資産の民間開放（PPP/PFIの活用拡大等）」①

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
公的サービス・資産の民間開放①		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
	<ul style="list-style-type: none"> 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」の策定（2013年6月） 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」の決定（2014年6月） PFI法の改正（2015年5月） - 専門的ノウハウ等を有する公務員を退職派遣させる制度を創設する等 「PPP/PFI推進アクションプラン（平成29年改定版）」の策定（2016年5月）、改定（2017年〇月） 	<p>成長対応分野（クルーズ船向け旅客ターミナル施設）</p> <p>海外事例やユーザーニーズを踏まえたスキーム構築を支援し、先行案件を形成</p>					<ul style="list-style-type: none"> 10年間（2013～2022年度）でPPP/PFIの事業規模を21兆円に拡大する。このうち公共施設等運営権方式を活用したPFI事業については、7兆円を目標とする。

「攻めの農林水産業の展開」⑤

	2013年度～2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
輸出の促進①		概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
	<p><戦略的輸出体制の整備></p> <p>「農林水産業の輸出力強化戦略」の策定（2016年5月）</p>	<p>戦略に基づく取組を着実に実施</p>					<ul style="list-style-type: none"> 2019年に農林水産物・食品の輸出額1兆円を達成する。また、2030年に5兆円の実現を目指す。

「観光・スポーツ・文化芸術」③

	2013年度～2016年度	2017年度			2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
		概算要求 税制改正要望等	秋	年末					通常国会
観光資源の魅力 を極め、地方創生 の礎に③	<p>＜地方の商店街等における観光需要の獲得・伝統工芸品等の消費拡大＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年度税制改正において全ての品目を免税対象とするとともに、手続を簡素化(2014年10月運用開始) 平成27年度税制改正において、①免税手続の第三者への委託を可能とする「手続委託型輸出品販売場制度」、②外航クルーズ船が寄港する港湾における輸出品販売場に係る届出制度を創設(2015年4月運用開始) 平成28年度税制改正において以下4点を改正 <ol style="list-style-type: none"> ①免税販売の対象となる購入下限額の引下げ ②免税対象物品を海外直送する場合の免税販売手続の簡素化 ③手続委託型輸出品販売場制度における特定商業施設の範囲の見直し ④購入者誓約書の電磁的な記録による提出・保存(2016年5月運用開始) 							<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、地方運輸局・地方経済産業局において説明会を実施し、「手続委託型輸出品販売場制度」の活用を促して、特に地方での免税店の拡大を促進するとともに、下記に取り組むことで、地方での外国人旅行者による消費の更なる拡大を図る 外国人旅行者を惹きつけて消費を拡大するためプロデューサー派遣等を通じて地域の名産品の磨き上げを行う 商店街・中心市街地・観光地で外国人受入環境を整備(免税手続カウンターを設置、Wi-Fi環境整備、キャッシュレス端末整備、外国人コンシェルジュサービスの提供、多言語案内表示、店舗のおもてなし強化等) 商店街におけるインバウンド需要獲得のための取組事例の周知 地域産品の販売拡大を図るため、地方整備局が港湾管理者と連携して、クルーズふ頭における臨時的免税店届出制度の活用を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを目指す。 訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを目指す。 地方部での外国人延べ宿泊者数を2020年に7,000万人泊、2030年に1億3,000万人泊とすることを目指す。 外国人リピーター数を2020年に2,400万人、2030年に3,600万人とすることを目指す。 日本人国内旅行消費額を2020年に21兆円、2030年に22兆円とすることを目指す。 地方の免税店数を約6,600店(2015年4月)から、2018年に20,000店規模へと増加させる。

「観光・スポーツ・文化芸術」⑬

	2013年度～2016年度	2017年度			2018年度	2019年度	2020年度～	KPI	
		概算要求 税制改正要望等	秋	年末					通常国会
すべての旅行者が、 ストレスなく快適に 観光を満喫できる環境 に③	<p>＜クルーズ船受入の更なる拡大＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 外国クルーズ船に対応する「ワンストップ窓口」のPRを実施(2013年9月ハンブルク、2014年3月・2015年3月マイアミ、2016年3月フォートローダーデール、2017年3月フォートローダーデール) 寄港地周辺の観光情報を提供するウェブサイトを開設(2014年3月)、港湾周辺で行われるイベントスケジュール一覧機能追加など同ウェブサイトの拡充(2015年11月) 全国クルーズ活性化会議と連携して、クルーズ船社、港湾管理者、地方公共団体が参加する商談会(2014年11月から2015年2月に3回、2015年11月から2016年2月に4回、2016年10月から2017年2月に5回)、クルーズ・シンポジウム(2015年1月)を開催 クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、クルーズ船の受入環境を緊急整備(2015年、2016年) クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度を創設(2016年) 民間事業者による旅客施設の整備等を無利子貸付制度の対象として追加(2016年) 国が指定した国際クルーズ拠点の形成を図る港湾において、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会へ提出 「日ASEANクルーズ振興戦略」策定(2014年11月) ASEANと日本をつなぐクルーズのモデルルートをASEANと共同して作成するとともに、クルーズによる交流拡大のためのシンポジウムを開催(2016年3月) 訪日クルーズ商品のASEAN市場への展開に向けて、現地旅行会社を対象としたセミナーをシンガポール・タイにおいて開催(2017年1月) 							<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現を目指し、既存施設を活用しつつ、岸壁の係船柱や防舷材の整備やドルフィン・棧橋等の整備を推進するとともに寄港地のマッチングを推進 「みなとオアシス」の活用等による新たなクルーズビジネスを確立 民間による旅客ターミナルビル等の整備に対する無利子貸付制度の活用を進めるとともに、旅客ターミナルビル等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める協定制度の創設を通じて、国際クルーズ拠点を形成 全国クルーズ活性化会議と連携して、寄港地の全国展開に向けたプロモーションを推進(クルーズ船社等のキーパーソンを招請し、商談会を開催) 訪日クルーズ商品のASEAN市場への展開に向けて、現地旅行会社を対象としたセミナーを開催 振興戦略に基づき、ASEANからのクルーズ客の増加に寄与する施策を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを目指す。 訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを目指す。 地方部での外国人延べ宿泊者数を2020年に7,000万人泊、2030年に1億3,000万人泊とすることを目指す。 外国人リピーター数を2020年に2,400万人、2030年に3,600万人とすることを目指す。 日本人国内旅行消費額を2020年に21兆円、2030年に22兆円とすることを目指す。

総合的なTPP等関連政策大綱

(平成29年11月24日TPP等総合対策本部決定) 抜粋

II TPP等関連政策の目標

1 輸出促進によるグローバル展開推進

(2) 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

③ 農林水産物・食品輸出の戦略的推進

(目標) 2019年の農林水産物・食品の輸出額1兆円目標の達成を目指す。

○ TPP、日EU・EPAを通じ、農林水産物の輸出重点品目のほぼ全てで輸出先国の関税が撤廃される中、高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、更なる輸出阻害要因の解消、輸出条件の改善、国内の環境整備による輸出環境の整備、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、強い農林水産物の構築を推進する。

2 TPP等を通じた国内産業の競争力強化

(2) TPP等を通じた地域経済の活性化の促進

① 地域に関する情報発信

(目標) 訪日外国人旅行者数を2020年に4000万人、2030年に6000万人とすることを目指す。

訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを目指す。

○ 我が国技術等の普及に努めるとともに、農林水産物の国内外の需要・消費の拡大を図る。日本各地の「食・食文化」をテーマとした観光プロモーションの推進や、食・農業体験などの滞在コンテンツの磨き上げ、クルーズ船の受入環境改善等により、訪日外国人観光客の地方誘致や消費拡大を促進する。

新しい経済政策パッケージ(平成29年12月8日閣議決定) 抜粋

第3章 生産性革命

3. Society 5.0の社会実装と破壊的イノベーションによる生産性革命

(2) 第4次産業革命の社会実装と生産性が伸び悩む分野の制度改革等

⑤ 運輸分野

国際海上コンテナ物流の生産性向上を図るため、荷役機械の遠隔操作化に必要な基準類を今年度中に整備するとともに、AI等の活用により、ターミナル運営全体を効率化・最適化して世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」の実現に向けた具体的な目標と工程を来年度中に策定、公表する。

⑦ 観光・スポーツ・文化芸術

旅行業における旅行者の安全性向上のための情報の一元管理システムの開発に今年度中に着手する。また、宿泊業におけるICT技術の活用、観光MBAの開学等を通じた人材の育成・活用、多言語音声翻訳技術の活用、クルーズ船の受入環境改善、自然公園におけるICT技術の活用を図るなど、「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、生産性向上に向けた取組等を実施する。

(4) Society 5.0のインフラ整備

④ 社会資本整備

大都市圏環状道路等の高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の日本経済の生産性を上昇させるインフラを集中的に整備する。

(8) 海外の成長市場の取り込み

「インフラシステム輸出戦略」(以下「輸出戦略」)に基づき、引き続きトップセールスを推進し、政策支援ツールを一層有効活用する。既に策定された電力、鉄道、情報通信の3分野の戦略に加え、医療、港湾、空港、環境等の分野について、次期「輸出戦略」改訂までに海外展開戦略を策定する。

ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日閣議決定）抜粋

5. 「戦後最大の名目GDP600兆円」に向けた取組の方向

(12) 国土強靱化、ストック効果の高い社会資本整備

社会資本整備については、社会資本整備重点計画等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、長寿命化の観点及び中長期的な建設業の担い手の確保の観点も踏まえ、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

国土強靱化については、PDCAを徹底しつつ、「国土強靱化アクションプラン2016」に定められた取組を着実に進める。特に、地域計画の策定・実施を促進するとともに、民間の主体的取組を促進する。大規模地震や多様な自然災害に対し、防災・減災の取組を推進する。

6. 10年先の未来を見据えたロードマップ

名目GDP600兆円の実現

人口減少局面における成長力の強化（新たな有望成長市場の創出・拡大）

⑰ 観光先進国の実現（世界が訪れたい日本へ）

【具体的な施策】

- ・すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整備するため、最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現、キャッシュレス環境の改善、通信・交通利用環境の向上、外国人患者受入体制の充実、「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化・LCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、休暇改革、ユニバーサルデザインの推進等を実施する。

⑱ 公的サービス・資産の民間開放

【具体的な施策】

- ・成長対応分野（空港、文教施設、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE施設など）：公共施設等運営権方式の先行案件の速やかな横展開、規制緩和、重点分野の拡大に取り組む。

人口減少と地域経済縮小の克服（防災・国土強靱化、成長力を強化する公的投資への重点化）

⑳ 国土強靱化、ストック効果の高い社会資本整備

【具体的な施策】

- ・社会資本整備については、社会資本整備重点計画等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、成長力を強化する分野に重点化。また、社会のベースの生産性向上、産業別の生産性向上及び未来型の投資・新技術による生産性向上により、生産性革命に取り組む。
- ・国土強靱化基本計画等に基づき、国土強靱化の取組を着実に推進。特に、地域計画の策定・実施、民間の主体的取組を促進。大規模地震や多様な自然災害に対し、防災・減災の取組を推進。

明日の日本を支える観光ビジョン

（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）抜粋

視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

クルーズ船受入の更なる拡充

○北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに）。

- ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現（クルーズ船受入環境緊急整備（2015年度・10港）、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等）
- ・世界に誇る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）
- ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航
- ・新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
- ・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

Ⅲ. 今後の物流施策の方向性と取組

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～
 - (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備）
 - ① 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等
荷物管理システムのデータ形式や仕様が違うため輸配送情報や在庫情報、輸出入情報等を電子的に相互利用しにくいなどの要因により、物流の効率性が損なわれている面がある。事業者間でのデータの標準化や共有化、システム仕様の標準化、重複入力項目の削減等によりデータの受渡し
の円滑化・迅速化と受渡しコストの低減を促進することについては、連携の円滑化やデータ活用等を通じて、高付加価値で無駄がなく最適化されたサプライチェーンに資するものとなることから官民の枠組みで検討を行う。
 - (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化
 - ③ 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組
（中略）輸出促進に資するよう、「農林水産物の輸出力強化戦略」（平成28年5月19日農林水産業・地域の活力創造本部取りまとめ）及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」（平成28年11月29日農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、関係省庁で連携して品質を守りながら、より多く、より安く運ぶための物流拠点の整備や物流の高度化、最適化、コスト低減等の推進を図る。
3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
 - (1) モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上
（中略）空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結を促進するとともに、港湾におけるトラック輸送や鉄道輸送との円滑な連携のためのインフラ整備を進める。加えて、情報の相互利用等を促進する。こうした取組により、輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化し、ハードインフラとソフトインフラとが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となる。
 - (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
 - ② 海上輸送の機能強化
 - (7) 港湾施設の整備
国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。
国際バルク戦略港湾において、資源、エネルギー、食糧等のバルク貨物を輸送する大型船が入港できるよう、拠点的な港湾整備を行い、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を促進する。
その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーやRORO船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。
また、モーダルシフト需要を取り込むための内航船の大型化やフェリーやRORO船等の航路網の充実等に対応するとともに、内航輸送の効率化や静脈物流ネットワークの構築に寄与するため、岸壁等の施設整備やフェリーヤードの高度情報化、下船後の車両待機スペースの確保等の基盤整備等を通じた高規格なユニットロードターミナルの形成等を推進する。

(イ) 港湾物流の効率化

コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上に加え、IoTやAIの活用によるコンテナターミナル運営全体の生産性向上、インランドデポの活用やコンテナラウンドユースの推進等により、コンテナターミナル周辺における渋滞解消等の港湾物流の効率化を推進するとともに、ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長についてサプライチェーンの状況等も踏まえて検討する。

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築（＝備える）

(1) 災害等のリスクに備える

① 災害に強い物流システムの構築

(ア) 円滑な支援物資輸送の実現を図るための取組

（中略）災害発生後、刻々と変化する状況に迅速に対応して、地方自治体や事業者等が、適切な代替輸送ルートを検討等を効果的に行えるよう、道路・港湾・空港・鉄道の復旧状況や通行可能なルート等について迅速かつ一元的な情報提供を図る。

(イ) 物流の社会インフラとしての機能確保等のための防災・減災対策

(b) 港湾の防災・減災対策

大規模地震が発生した際にも港湾機能が維持されるよう、岸壁の耐震化、防波堤等の強靱化や航路機能の確保等の地震津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策及び関係者間の連携を強化する。

また、港湾BCPの適切な見直しや広域的な港湾間の連携による広域BCPの策定等により、広域的な連携も含めて早期の港湾機能の回復が図られるようにするとともに、啓開・復旧等に係る施設管理者や民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図る。

② 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

(イ) 港湾の老朽化対策

今後、急速に老朽化の進行が見込まれる港湾施設について、将来にわたり機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理を取り入れ、計画的かつ総合的な老朽化対策を推進する。

具体的には、維持管理計画に基づく計画的な点検と効率的な改良工事を行うことで個々の施設の延命化を図るとともに、機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策の取組を強化する。

③ セキュリティ対応等

(イ) 海上輸送等における安全・保安対策

港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。

(2) 地球環境問題に備える

① サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

(ウ) 物流拠点の環境負荷の低減

倉庫等の物流施設、港湾・空港など物流拠点の低炭素化を推進するとともに、倉庫等の物流施設における自然冷媒への転換等を推進する。

② 輸送モードの省エネ化・低公害化

(ウ) 船舶からの排出ガスに関するSO_x規制

2020年から強化される船舶燃料の硫黄分濃度規制について、NO_xやCO₂削減にも有効な代替燃料であるLNG燃料の供給に関し、世界最大のLNG輸入国という強みをいかし、我が国港湾においてLNGバンカリング拠点の整備を進めるとともに、LNG燃料船の普及に向けた取組を実施する。

5. 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）

(1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

（中略）港湾においてもIoTやAIを活用することで、ターミナル運営の効率化を図る。

(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ください
<http://www.mlit.go.jp/kowan/>



《国土交通省港湾局公式facebookページ》
～みなとに行ってみませんか？～
<https://www.facebook.com/PHB.MLIT.Japan>



国土交通省港湾局
～みなとに行ってみませんか？～