

平成31年度
港湾局関係予算概要

平成31年1月

国土交通省港湾局

目次

I. 基本方針	1
II. 平成31年度港湾局関係予算の規模	2
III. 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) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興	3
2 力強く持続的な経済成長の実現	4
(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速	4
(2) 「訪日クルーズ旅客500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備	8
(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)	11
(4) LNGバンカリング拠点の形成促進	11
(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	12
(6) 洋上風力発電の促進	13
(7) 日本海側港湾の機能別拠点化	14
(8) 特定離島における活動拠点の整備・管理	14
(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	14
3 国民の安全・安心の確保	15
(1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進	15
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	17
(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	19
(4) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進	20
4 豊かな暮らしの礎となる地域づくり	21
(1) 離島交通の安定的確保	21
(2) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	21
(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備	21
IV. 新規事項	22
1 新規制度等	22
2 税制改正	23
防炎・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策	24
台風第21号における高潮対策の効果	24
中長期的な内航フェリー・RORO輸送力強化に向けた取組の推進	25
頻発・大規模化する災害への対応等のための個別補助制度の創設	25
港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命	26
(参考)	
港湾位置図	27
港湾局関連施策	28
経済財政運営と改革の基本方針2018(平成30年6月15日閣議決定)抜粋	28
未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定)抜粋	29
未来投資戦略2018 中短期工程表(平成30年6月15日閣議決定)抜粋	30
世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画(平成30年6月15日閣議決定)抜粋	32
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	32
国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)抜粋	32
防炎・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(平成30年12月14日閣議決定)抜粋	33
港湾の中長期政策「PORT 2030」(平成30年7月公表)	34

I. 基本方針

平成31年度予算においては、「経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定）」、「未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）」、「平成31年度予算編成の基本方針（平成30年12月7日閣議決定）」を踏まえ、『被災地の復旧・復興』、『力強く持続的な経済成長の実現』、『国民の安全・安心の確保』、『豊かな暮らしの礎となる地域づくり』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、民間投資を誘発する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。あわせて、国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持のために行った点検結果を踏まえ、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策を集中的に講じる。

(1) 被災地の復旧・復興

東日本大震災、平成30年7月豪雨、台風第21号、北海道胆振東部地震などの大規模自然災害からの復旧・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) 力強く持続的な経済成長の実現

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する中、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」における最終とりまとめ（平成26年1月）の総点検を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱を構成する個別施策を見直し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化等に向け、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化・加速する。

また、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たハード・ソフト両面の取組み及び官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図るとともに、国際バルク戦略港湾政策の推進、LNGバンカリング拠点の形成、地域の基幹産業の競争力の強化のための港湾整備に取り組む。

さらに、洋上風力発電の促進等に取り組む。

(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) 豊かな暮らしの礎となる地域づくり

離島における安定した住民生活を確保するため、港湾施設の整備を通じた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、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進するとともに、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及び良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

Ⅱ. 平成31年度港湾局関係予算の規模

(単位：億円)

事業区分			平成31年度					前年度 (D)
			通常分 (A)	対前年度比 (A/D)	臨時・特別 措置額 (B)	合計 (C=A+B)	対前年度比 (C/D)	
公 共	港湾整備事業	事業費	2,626	1.05	419	3,045	1.22	2,492
		国費	2,386	1.03	374	2,760	1.19	2,328
	港湾海岸事業	事業費	108	1.10	40	148	1.51	98
		国費	103	1.05	40	144	1.47	98
	災害復旧事業等	事業費	16	1.03	-	16	1.03	16
		国費	13	1.01	-	13	1.01	13
	合 計	事業費	2,750	1.06	459	3,209	1.23	2,606
		国費	2,502	1.03	415	2,916	1.20	2,438
非 公 共	国際戦略港湾等 競争力強化対策事業	事業費	20	0.58	-	20	0.58	34
		国費	13	0.67	-	13	0.67	20
	港湾の完全電子化の 推進に必要な経費	国費	3	皆増	-	3	皆増	-
	国際クルーズ旅客 受入機能高度化事業	事業費	21	1.02	-	21	1.02	21
		国費	7	1.02	-	7	1.02	7
	海洋再生可能エネルギー発電設備の 整備に係る海域の利用調整に 必要な経費	国費	3	皆増	-	3	皆増	-
	行政経費	国費	9	1.08	-	9	1.08	9
合 計	国費	36	1.01	-	36	1.01	35	
総 合 計	国費	2,537	1.03	415	2,952	1.19	2,473	

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31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：297億円、災害復旧：20億円)(国費)

② 受託工事費(港湾：90億円)(国費)

③ 社会資本整備総合交付金(8,713億円【うち臨時・特別措置額350億円】)の内数、防災・安全交付金(13,173億円【うち臨時・特別措置額2,767億円】)の内数及び復興庁計上の社会資本整備総合交付金(1,226億円)の内数(いずれも国費)

④ 観光庁計上のインフラを始めとした地域資源を活用したコンテンツの造成等(13億円)の内数(国費)

⑤ 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(52億円)の内数(国費)

⑥ 港湾関係起債事業の起債見込み額(749億円)

4) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅲ. 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 20億円（対前年度比1.24）

○ 復興：国費297億円（対前年度比0.98）

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

復旧工程計画に定められた131施設については、平成29年度にすべて復旧を完了。引き続き、残る船揚場などの港湾施設及び海岸保全施設についても早期の復旧完了を目指す。

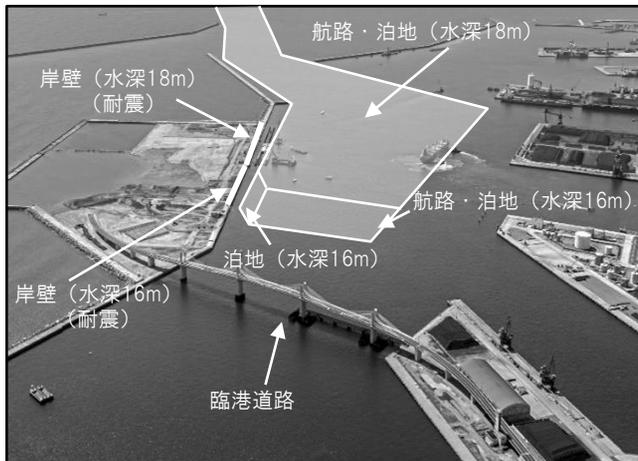
②復興を支える港湾の整備

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いる。平成29年4月に臨港道路が完成するなど、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。



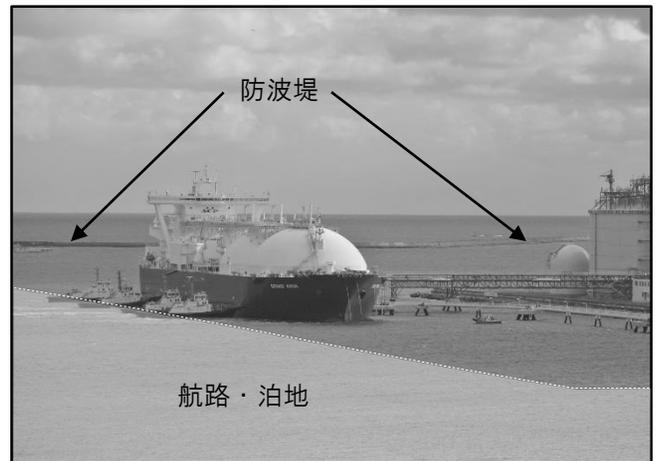
小名浜港の整備状況

※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

■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。現在、背後企業の物流効率化等を図るため、防波堤等の整備が進められている。

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、コンテナ取扱個数は過去最高水準で推移している。



八戸港の整備状況

(2) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

平成30年7月豪雨においては、流木等が大量に発生し、航路・泊地の閉塞や海岸への漂着が生じた。これらの対応の一環として、港湾法55条の3の3に基づき、港湾管理者である呉市の要望を受け、呉港の一部の港湾施設を国が管理し、港湾業務艇の活用等により迅速な漂流物の回収等を実施した。

引き続き、平成30年7月豪雨、台風第21号、北海道胆振東部地震等の相次ぐ災害で被災した施設の復旧を進めるとともに、今後発生が危惧される大規模地震や大型台風等への備えとして、被災地の復旧・復興に資する港湾施設(耐震強化岸壁など)や海岸保全施設の整備を行う。

2 力強く持続的な経済成長の実現

(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

国費790億円（対前年度比1.03）

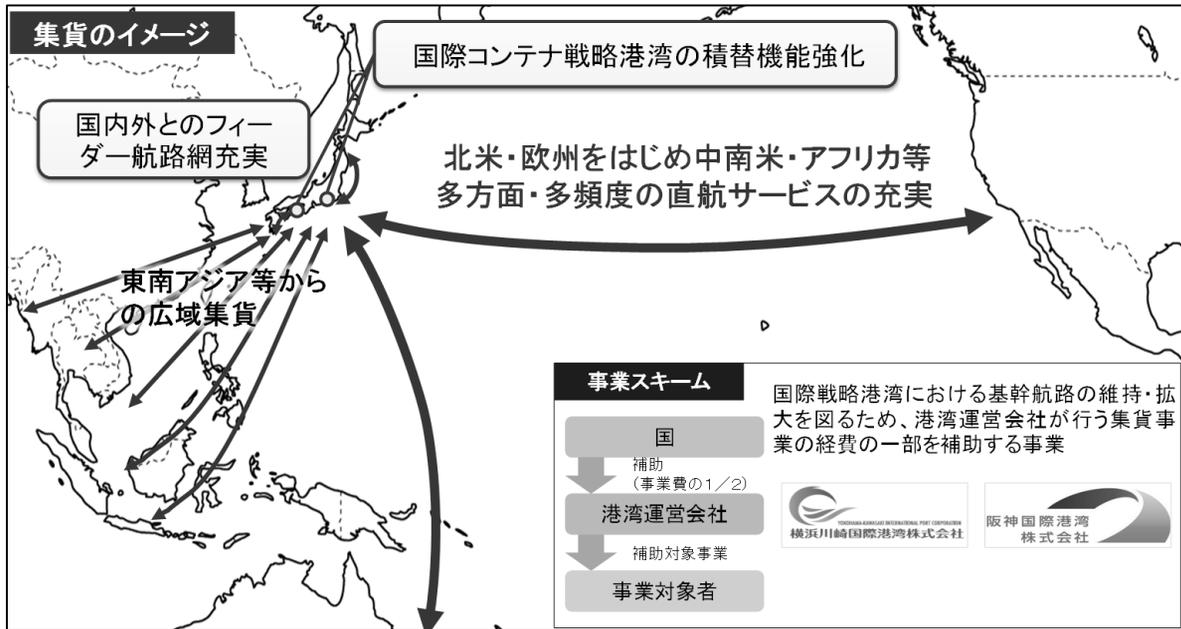
うち、公共分 国費774億円、非公共分 国費16億円

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」における最終とりまとめ（平成26年1月）の総点検を踏まえ、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱を構成する個別施策を見直し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化等に向け、国際コンテナ戦略港湾政策をさらに深化・加速する。

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

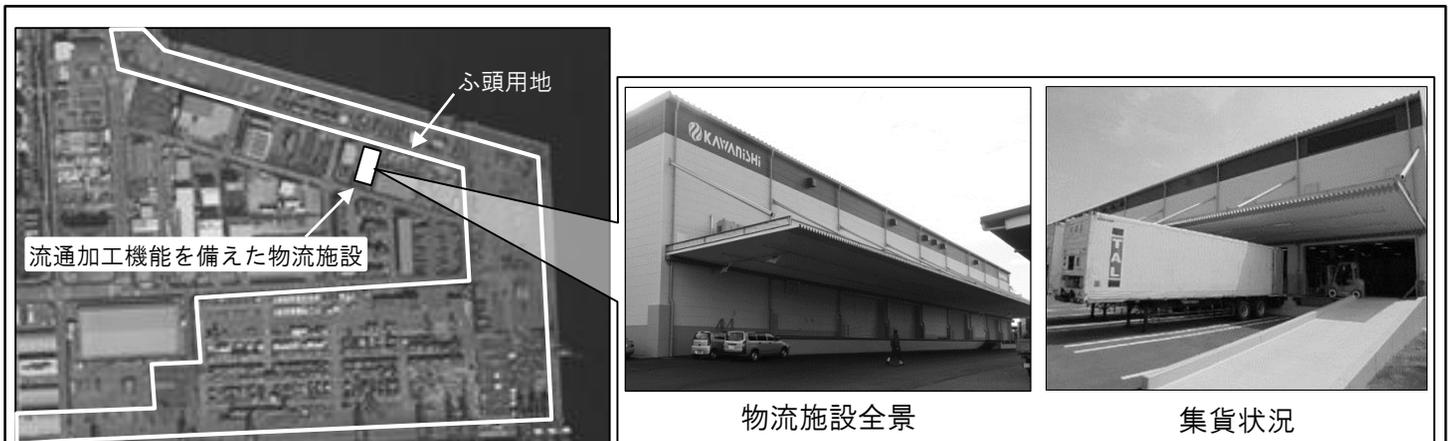
平成26年度から実施している国際コンテナ戦略港湾への集貨事業の効果維持・定着させるとともに、北米・欧州をはじめ中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることが重要である。

このためには、高い経済成長を背景に増大する東南アジア等貨物の取り込みが必要であることから、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図る。



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。



流通加工機能を備えた物流施設の事例およびコンテナ貨物需要の創出事例：神戸港

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

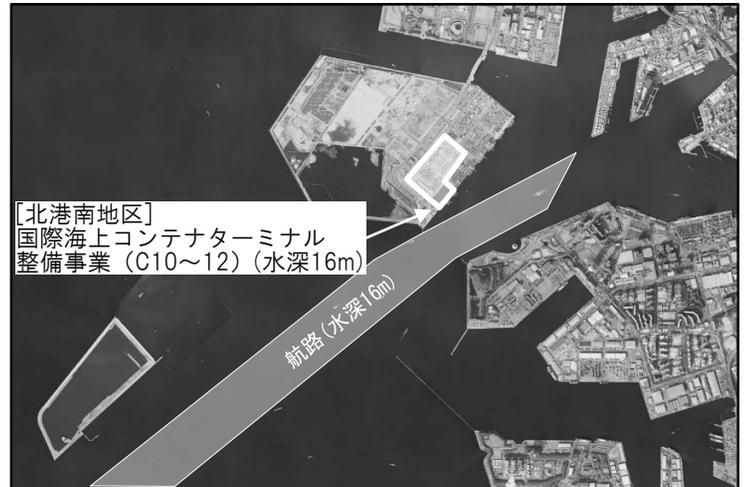
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

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14,000 TEU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。

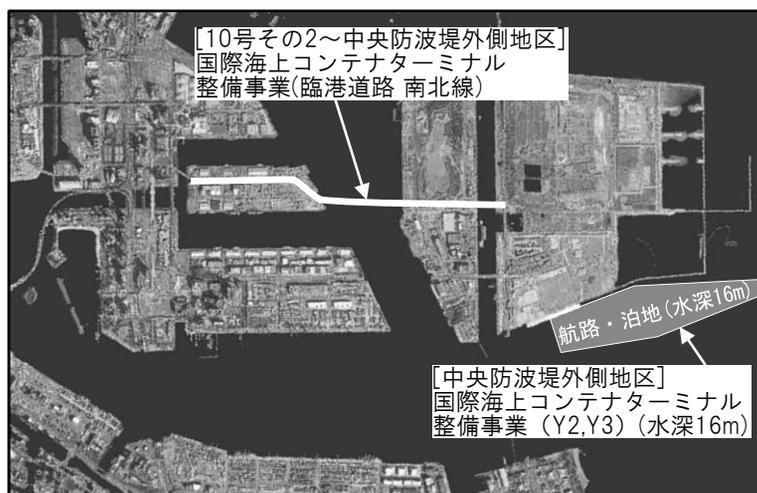
基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港実施中プロジェクト



大阪港実施中プロジェクト



東京港実施中プロジェクト



横浜港実施中プロジェクト

■コンテナ船の大型化

平成30年12月時点

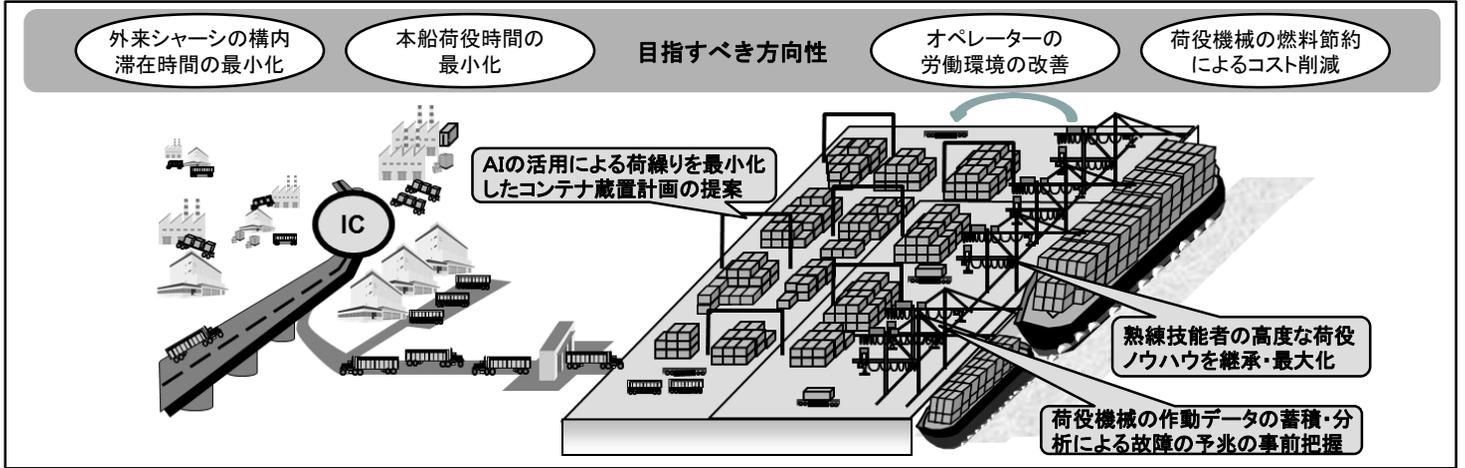
船 型							備 考
積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)	積載 列数	喫水 (m)	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	
9,592	95,660	332	45	18	12.4		邦船社が日本に寄港させている最大のコンテナ船【欧州航路】
12,400	139,466	366	48	19	15.0		拡張されたパナマ運河を通航する最大のコンテナ船【北米東岸航路】
14,036	165,517	366	51	19	15.0		日本に寄港している最大のコンテナ船【北米西岸航路】
21,413	191,317	400	59	23	16.0		営業投入された世界最大のコンテナ船【欧州航路】

■我が国港湾のコンテナターミナルの生産性革命 ～AIターミナル政策の実現に向けて～

〔 AIターミナル高度化実証事業 〕

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をはじめとする各種実証事業を行い、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現することにより、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させる。

※ AI : Artificial Intelligenceの略で人工知能を意味し、ビッグ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

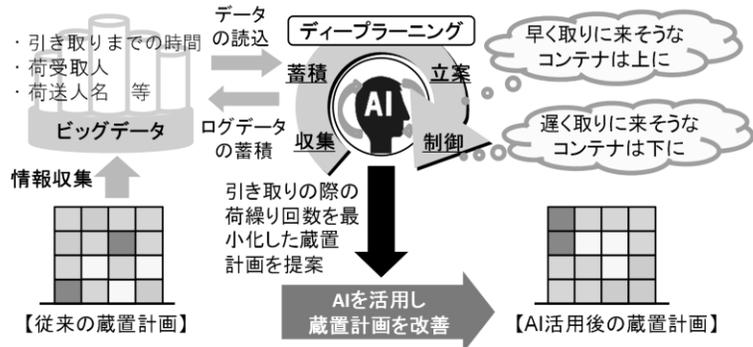


「AIターミナル」の実現（イメージ）

<実証事業（例）>

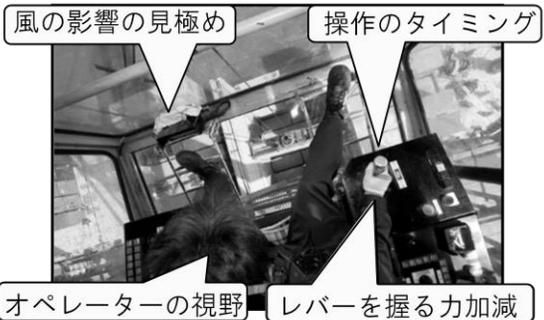
AI等を活用したターミナルオペレーション最適化実証事業

コンテナ貨物の品目、コンテナ引取までの日数等のビッグデータを基に、AIを活用し、荷繰り回数を最小化したコンテナ蔵置計画を提案するシステム等の構築に向けた実証を行う。



熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業

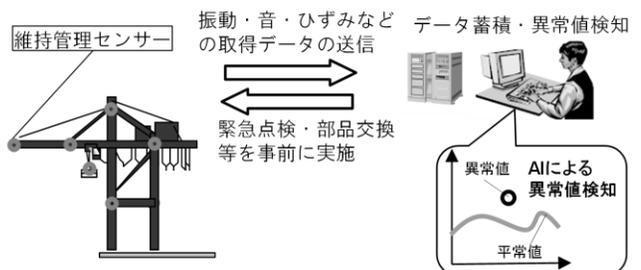
我が国港湾における熟練技能者の高い荷役能力の維持・向上を図るため、AI等を活用し、熟練技能者の荷役ノウハウを継承・最大化するための実証を行う。



荷役機械の予防保全的維持管理手法の高度化実証事業

※平成30年度2次補正予算～

突発的な荷役機械の故障による港湾物流への影響を最小化するため、ビッグデータやAIを活用して異常傾向や故障の予兆を事前に把握する予防保全的維持管理の実証を行う。



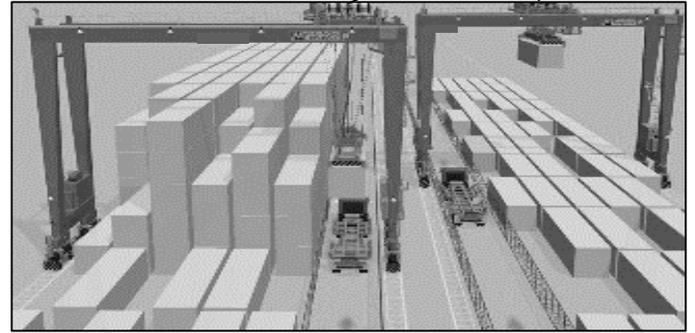
【 遠隔操作RTGの導入促進【新規】 】

大型コンテナ船の寄港の増加や、将来の労働力人口の減少・高齢化が懸念される中、コンテナターミナルにおける荷役能力の向上や労働環境の改善を図るため、遠隔操作RTG(※)及びその導入に必要な設備の整備に対する支援制度を創設する。

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



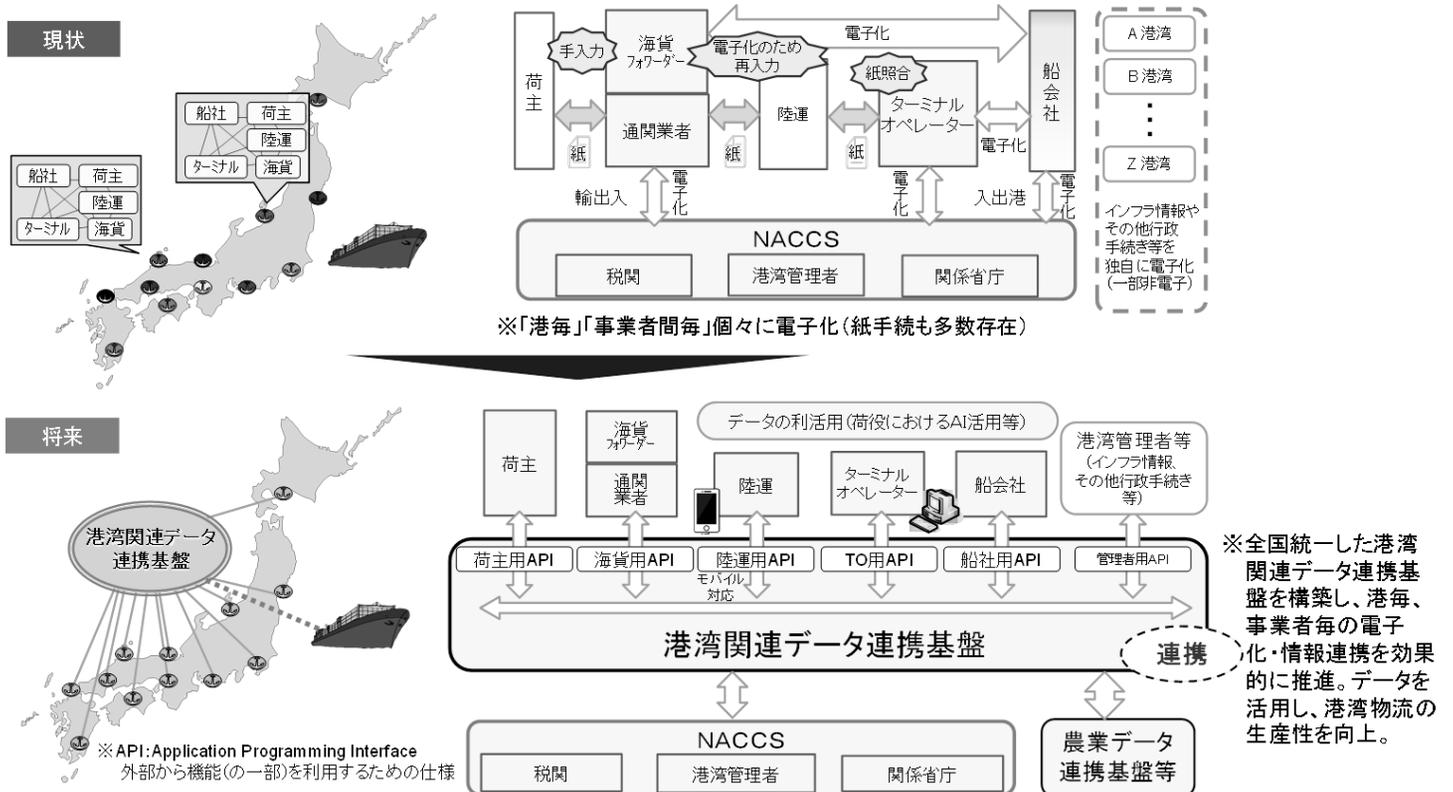
遠隔操作の様子



■ 港湾の完全電子化の推進【新規】 ※平成30年度2次補正予算～

我が国の貿易手続きについては、電子化が進んできたが、一部の手続きに紙やメール(PDF)を用いたやり取りが残り、情報の照合に時間を要し、貨物情報のシステムへの再入力などが発生している。一方、諸外国の港湾においては、全ての手続きを統一のプラットフォームで処理することができるように、IoT技術を活用したサプライチェーンの電子化に向けた取り組みが急速に進行している。

このため、平成30年6月15日に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画(IT新戦略)」に基づき、関係省庁と連携し、国内港湾における港湾情報や貿易手続き情報などを取り扱う港湾関連データ連携基盤を構築する。港湾をとりまく諸手続き・取引について電子化し、データ連携を標準とする事業環境を形成し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、あらゆる事業者が柔軟に利活用できる環境を構築することにより、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上、ひいては港湾行政の効率化や災害対応力の向上に取り組む。



港湾の完全電子化のイメージ

(2) 「訪日クルーズ旅客500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備

国費147億円（対前年度比1.03）

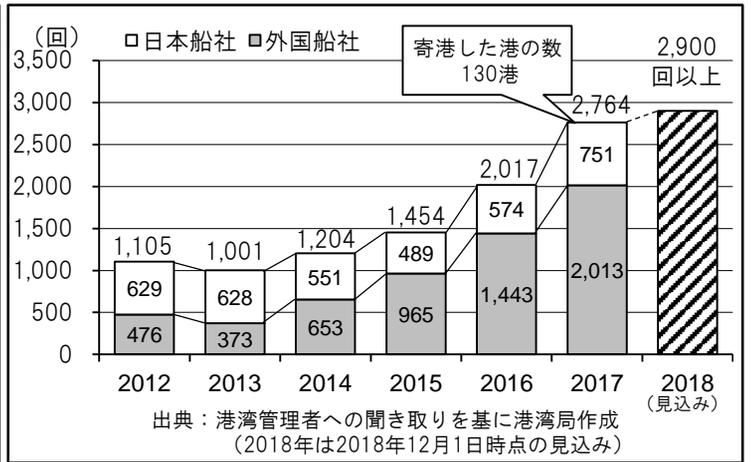
うち、公共分 国費140億円、非公共分 国費7億円

近年のアジアをはじめとした世界のクルーズ市場の拡大を踏まえ、我が国では2016年3月に策定された「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」という目標が設定された。

このため、急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応し、クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向けて、既存ストックを活用しハード・ソフト両面の取組み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、官民連携による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：那覇港



クルーズ船寄港回数の推移

<p>飛鳥Ⅱ 初就航:1990年 乗客定員:872人 2017年寄港回数:218回</p>	 50,142 トン 喫水:7.8m 全長:241m マスト高:45m
<p>SuperStar Virgo 初就航:1999年 乗客定員:1,870人 2017年寄港回数:95回</p>	 75,338 トン 喫水:7.9m 全長:269m マスト高:49.5m
<p>Diamond Princess 初就航:2004年 乗客定員:2,706人 2017年寄港回数:101回</p>	 115,875 トン 喫水:8.6m 全長:290m マスト高:54m
<p>MSC Splendida 初就航:2009年 乗客定員:3,286人 2018年から日本へ寄港</p>	 137,936 トン 喫水:8.7m 全長:333m マスト高:58.1m
<p>Quantum of the Seas 初就航:2014年 乗客定員:4,180人 2017年寄港回数:110回</p>	 168,666 トン 喫水:8.8m 全長:347m マスト高:62.5m
<p>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</p>	 225,282 トン 喫水:9.3m 全長:360m マスト高:65m

大型化が進むクルーズ船



クルーズ船寄港の様子：博多港

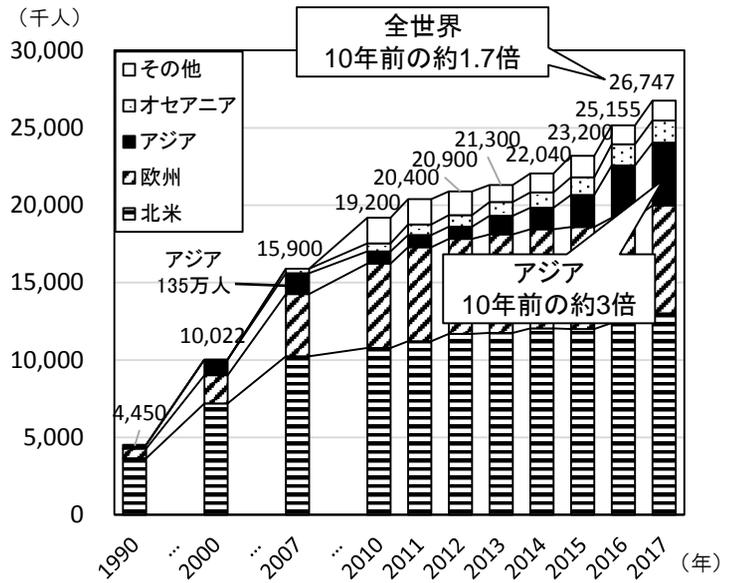


クルーズ船とクルーズ列車の連携：秋田港

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、港湾法に基づく「国際旅客船拠点形成港湾」として指定された7港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、鹿児島港、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等を整備するとともに、当該港湾において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。

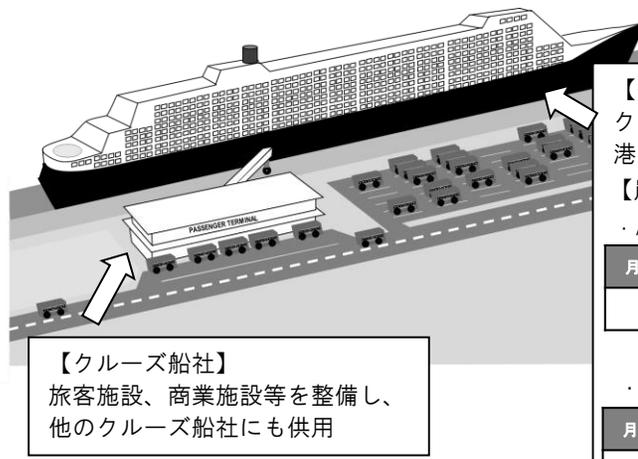


世界のクルーズ人口の推移

出典：CLIA(※)資料より港湾局作成

※：2011年以前のアジア数値はCLIAによる推定値

■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



【公共】
クルーズ船対応の岸壁を整備し、港湾管理者は優先的使用を許可
【岸壁の優先使用のイメージ】
・A社（協定船社）による予約（1年半程度前）

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

↓

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

■実施中のプロジェクト（清水港の例）

【国・港湾管理者（公共）】

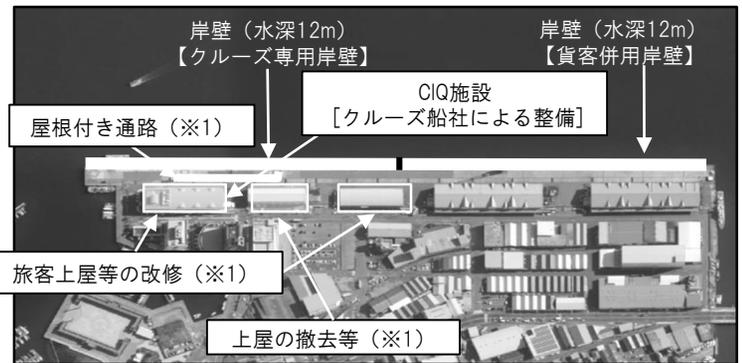
既存の貨物岸壁を有効活用し、クルーズ船に対応した岸壁等を整備中

【港湾管理者（非公共）】

旅客上屋等の改修、上屋の撤去等を実施中

【クルーズ船社】

CIQ(※2)施設を整備する予定



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）

【国・港湾管理者（公共）】

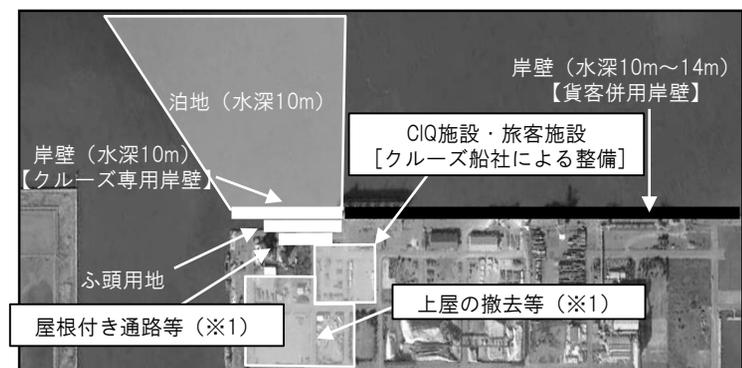
既存の貨物岸壁を有効活用し、クルーズ船に対応した岸壁等を整備中

【港湾管理者（非公共）】

屋根付き通路の設置、上屋の撤去等を実施中

【クルーズ船社】

CIQ施設および旅客施設を整備する予定



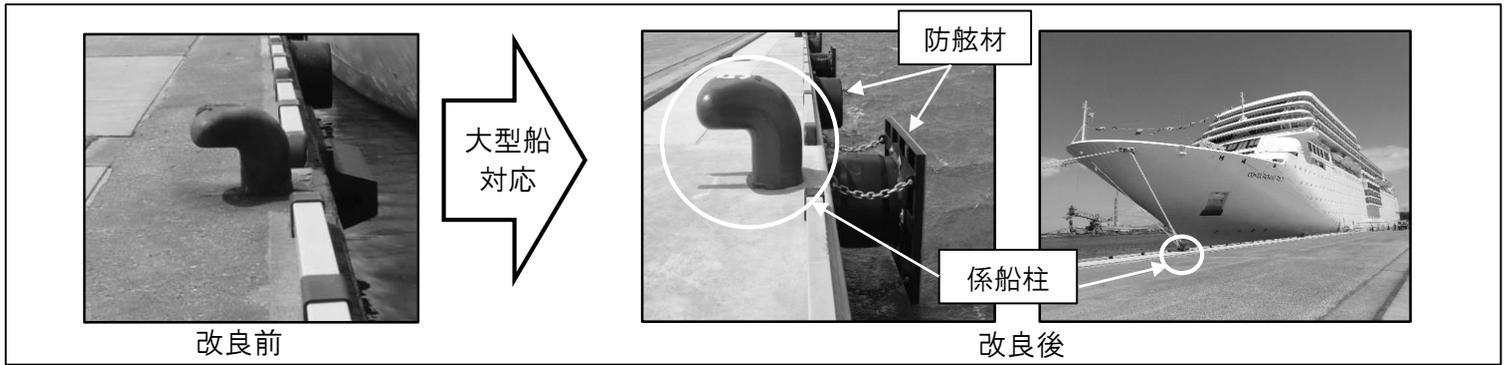
国際クルーズ拠点整備事業：八代港

※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。

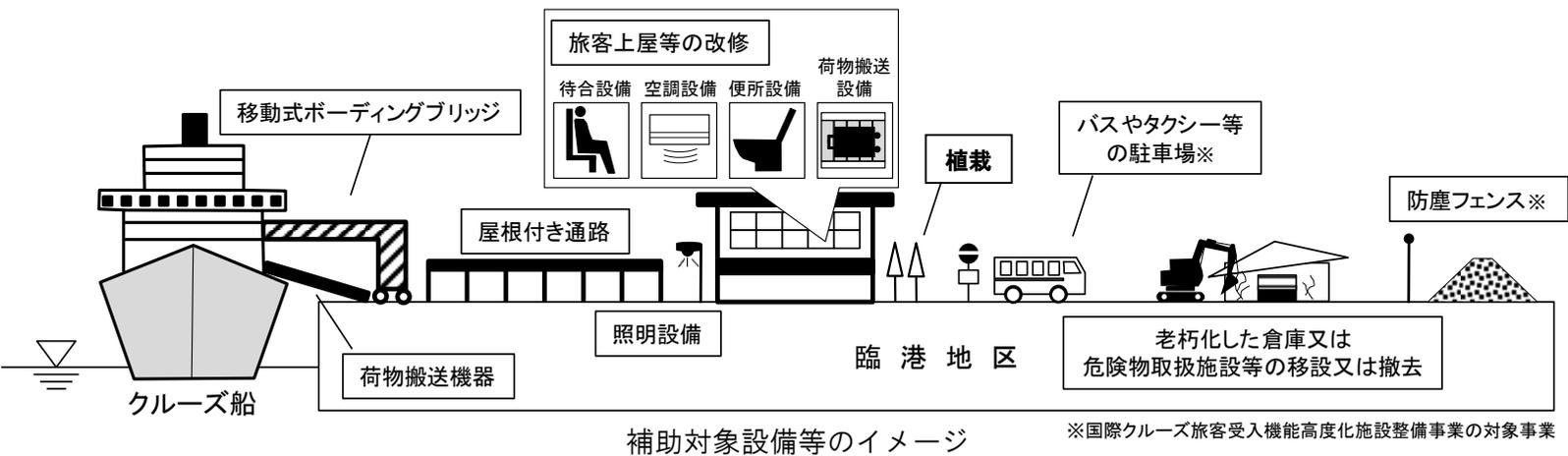


既存ストックを活用したクルーズ船の受入れ：酒田港

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/国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業

港湾におけるクルーズ旅客の利便性や安全性を確保し、受入れを円滑に行うため、地方公共団体又は民間事業者が実施する旅客上屋等の改修や屋根付き通路の設置等を促進する。



※国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業の対象事業

■実施中のプロジェクト（横浜港の例）



提供：横浜市港湾局

大型テント（イメージ）

■実施中のプロジェクト（境港の例）

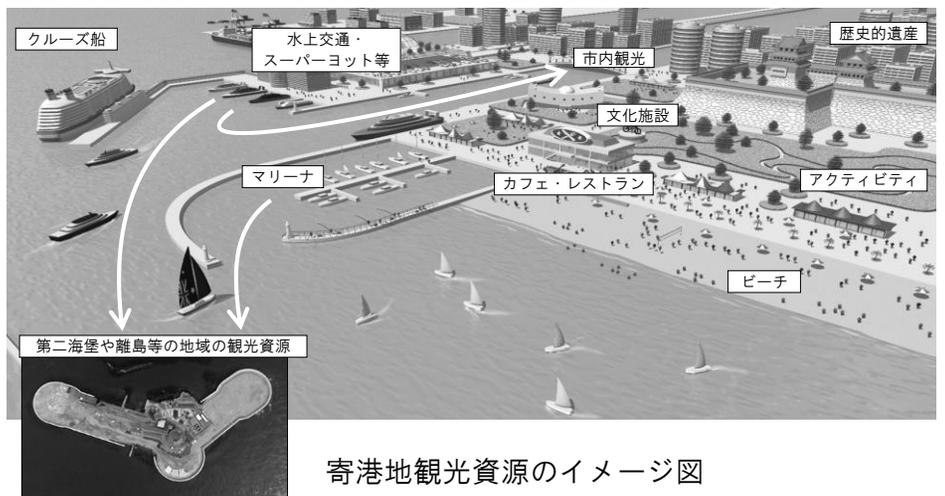


屋根付き通路

④寄港地観光資源の充実等の取組

クルーズ船の寄港地観光は、限られた観光ルートが多く、地域への経済効果が限定的であるとともに、上質な寄港地観光を求める観光客の満足度低下に繋がっている。

このため、水上交通及び地域の観光資源を活用した新たなツアー造成や観光資源のインバウンド対応、港湾における賑わい空間の創出により、寄港地観光等の多様化を図り、観光客等の満足度向上・消費拡大を促進する。



寄港地観光資源のイメージ図

(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1.01)

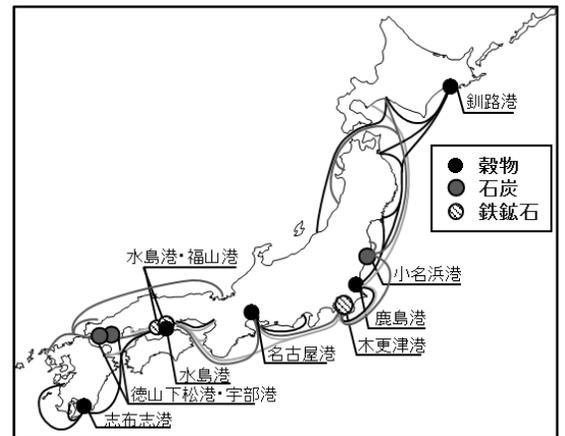
我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しており、これらの物資の安定的かつ安価な輸入は、我が国産業の国際競争力を確保・強化する上で重要である。

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。

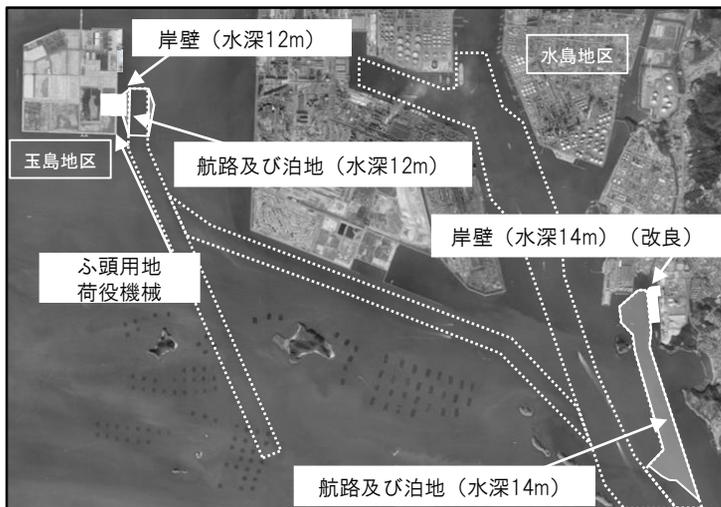
一方、我が国の港湾は、近隣諸国と比較して岸壁の整備年が古く、水深も浅い傾向にあり、各港湾毎に中型船による非効率な海上輸送が行われている。

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。

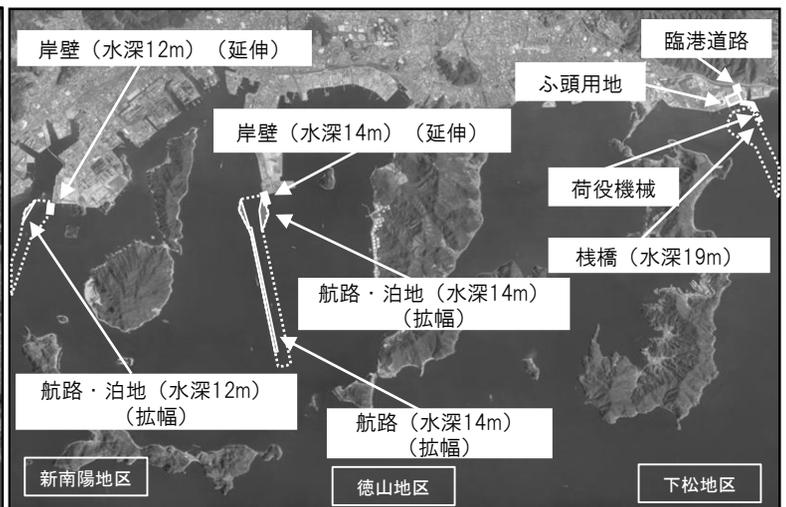
さらに、TPP11協定や日EU経済連携協定の署名がなされたことを受け、飼料用穀物の輸入拠点となる港湾の整備を通じて、我が国酪農業や畜産業の競争力強化に向けた取組を推進する。



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

国費9億円 (対前年度比1.34)

※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を燃料とする船舶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を行う。

■実施中のプロジェクト（伊勢湾・三河湾、東京湾）

	伊勢湾・三河湾事業	東京湾事業
対象事業	・LNGバンカリング船の建造 ・中部電力川越火力発電所の改修	・LNGバンカリング船の建造
政策的意義	日本を代表するものづくり産業の集積地である伊勢湾・三河湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。	国際コンテナ戦略港湾及び国際旅客船拠点形成港湾を有し、外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。

■LNGバンカリング（Ship to Ship）のイメージ



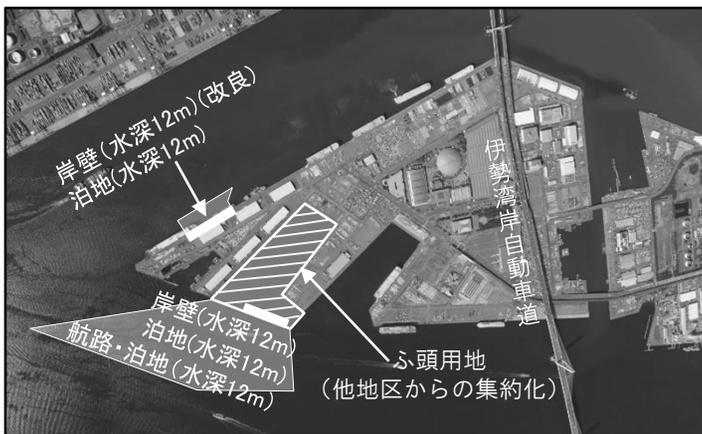
(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
国費125億円 (対前年度比1.03)

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。

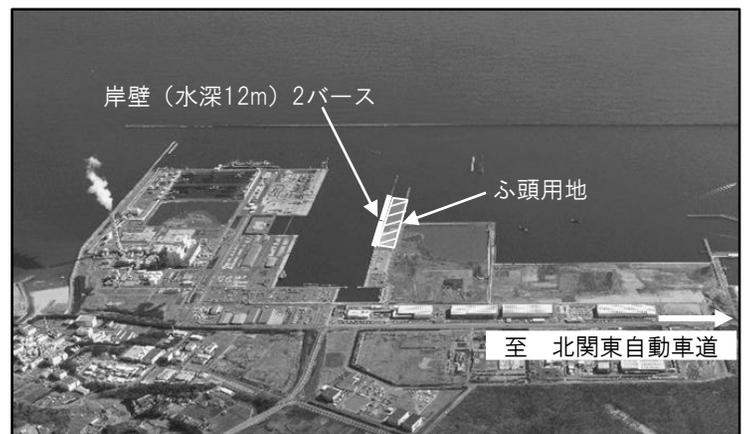
①自動車産業の事例

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、ふ頭の再編・集約化と併せた港湾施設の整備を推進する。また、高速道路ネットワークとの連携を考慮し、企業の新規立地や増産に直結する港湾施設の整備を推進する。



名古屋港（金城ふ頭地区）

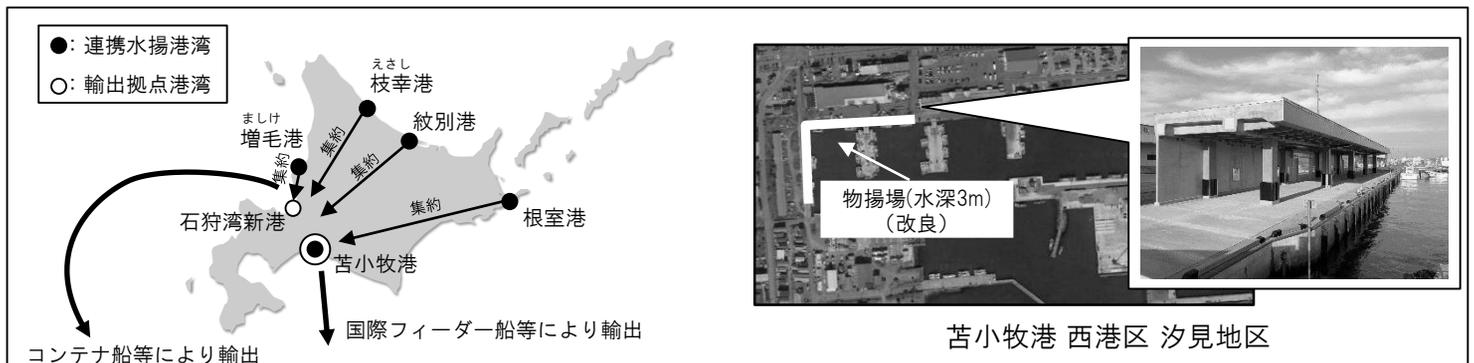


茨城港（常陸那珂港区）

②農林水産業の事例

我が国の農林水産物・食品の輸出は、平成25年から5年連続で増加しており、平成29年輸出実績は過去最高額となる8,071億円を記録している。また、平成30年3月に11カ国によるTPP11協定の署名に至り、さらに平成30年7月に我が国の主要貿易相手であるEUと経済連携協定の署名がなされたことを受け、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、産地と連携して農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾（フードポート）において、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推進するほか、高機能冷凍・冷蔵コンテナを活用した農水産物の輸出促進に官民連携で取り組むとともに、ITを活用し産地と連携した農水産物の輸出拠点機能強化を推進する。



北海道（6港湾の連携）における農水産物輸出促進基盤整備事業

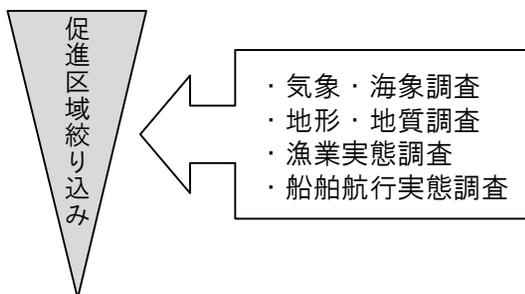
(6) 洋上風力発電の促進【新規】

国費3億円（対前年度比 皆増）

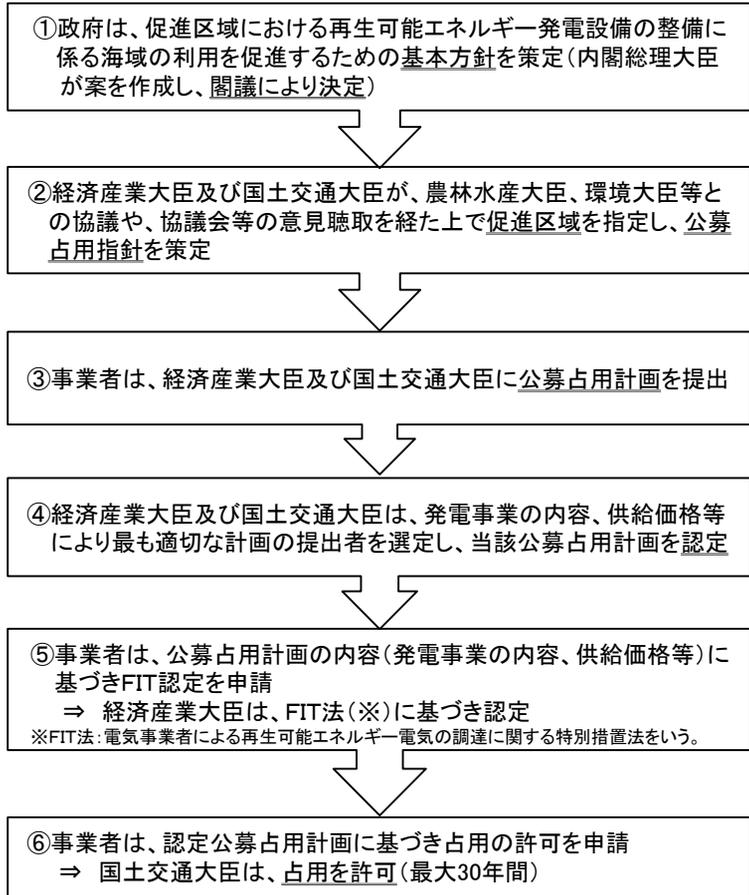
一般海域における洋上風力発電の導入促進については、長期の占用を実現するための統一のルールが存在しないこと、また、海域の多様な利用との調整にかかる枠組みが存在しないことから、支障が生じていた。

これらの課題に対応すべく、第197回国会に内閣府、経済産業省、国土交通省が共同で「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（以下、本法律）」を提出し、可決されたところ。

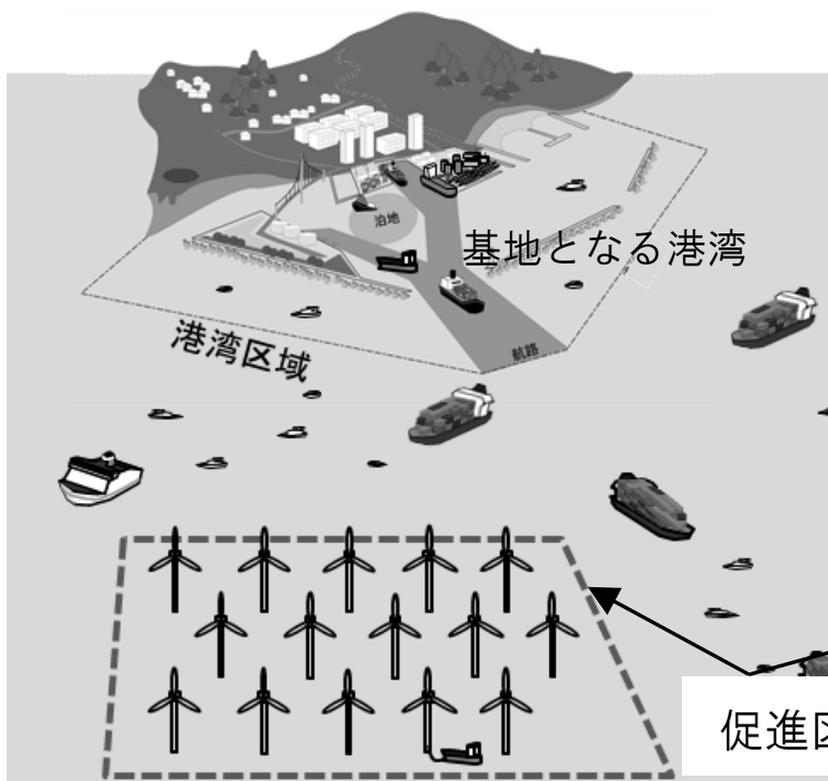
本法律に基づく海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域（以下、促進区域）」の指定のための調査を行うとともに、洋上風力発電の建設及び維持管理の基地となる港湾の機能を強化する。



促進区域指定のための調査



一般海域における占用までの手続の流れ



洋上風力発電の促進のイメージ



(7) 日本海側港湾の機能別拠点化

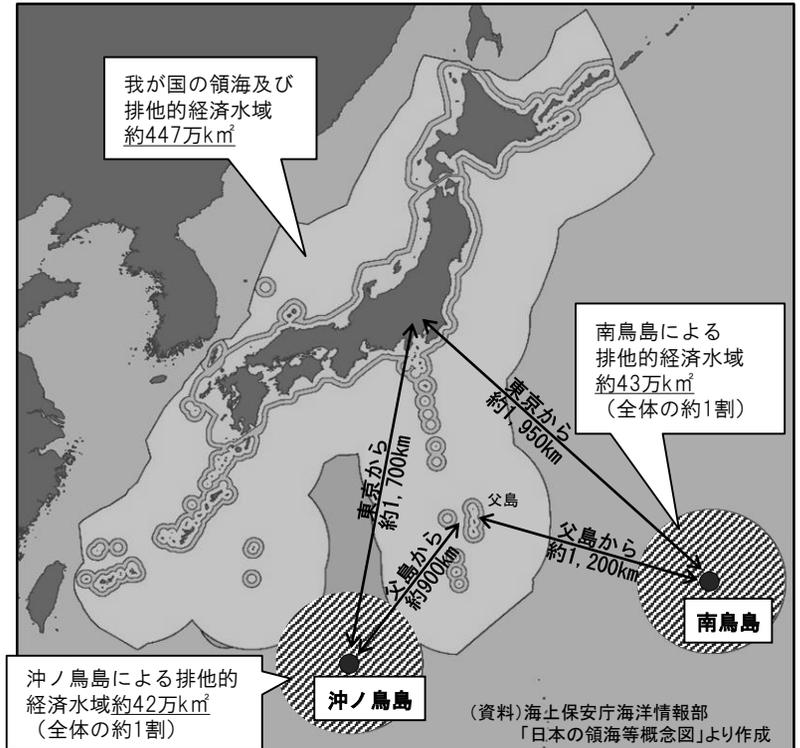
経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

(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

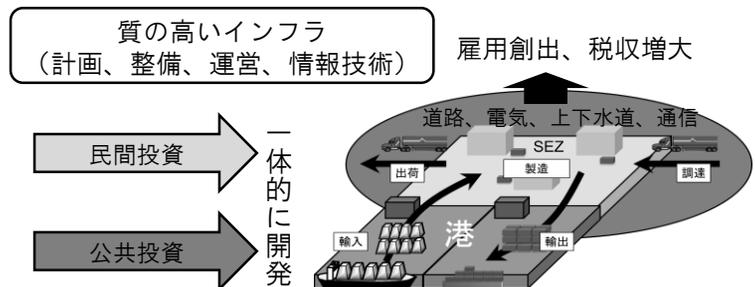


沖ノ鳥島と南鳥島の位置

(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

我が国は2020年に30兆円のインフラ受注額を目標としており、港湾分野では、臨海部の産業立地と港湾整備・運営等を併せた面的・広域的開発、急速施工等の質の高い港湾建設技術及び効率的な運営等の強みを活かし、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進する。

また、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」の施行を踏まえ、国際戦略港湾運営会社に海外における港湾の整備・運営やこれらに関する調査を行わせる等を通じて、我が国企業による海外港湾プロジェクトへの参画を促進する。



日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）

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

国費921億円（対前年度比1.69）【うち臨時・特別措置額 国費374億円】

東日本大震災、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災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進

■耐震強化岸壁の整備推進

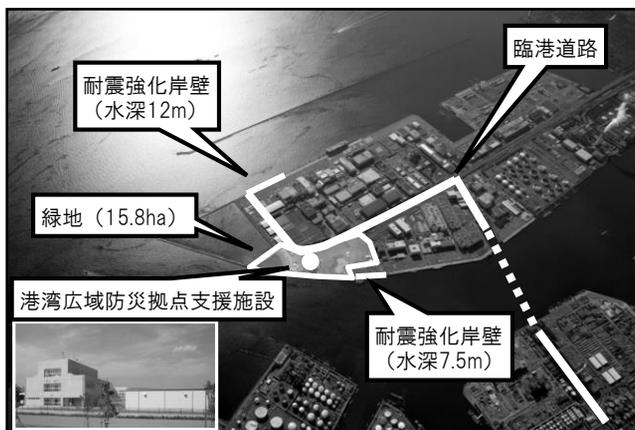
災害時に陸上輸送が遮断された場合でも緊急物資の海上輸送機能を確保するとともに、発災直後から企業活動の維持を図るため、耐震強化岸壁の整備を推進する。



東日本大震災における耐震強化岸壁と一般岸壁の被災状況（小名浜港の例）

■基幹的広域防災拠点における運用体制の強化

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：川崎港



緊急物資輸送訓練：堺泉北港

■港湾における災害対応力の強化

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、港湾の重要な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等を予め関係者間で作成した計画のこと

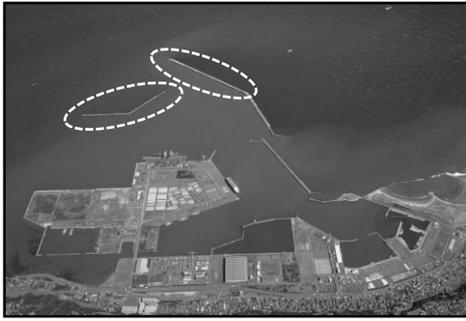


港湾BCPの改善等のための机上訓練

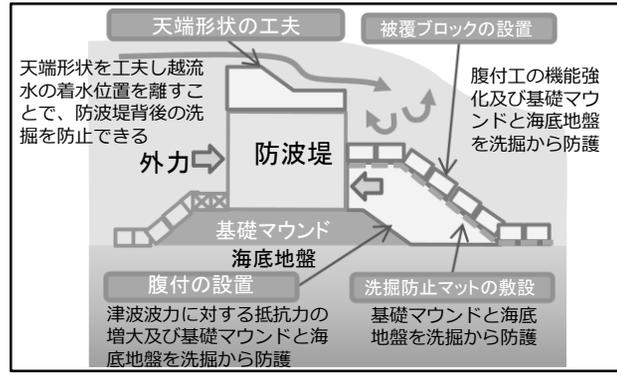
②港湾・背後地を守る取組の推進

■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、大規模津波等に対して減災効果のある「粘り強い構造」を取り入れた防波堤の整備を推進する。



粘り強い構造の防波堤の整備事例：御前崎港



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。



盛土による津波避難施設：宮崎港

③豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応

「平成30年7月豪雨」等の豪雨災害により、航路等において流木等の漂流物が発生し、船舶の安全な航行に影響が生じたことから、海洋環境整備船の広域ネットワークを活用し、港湾管理者、関係省庁や関係民間団体等と連携した早急な回収作業を実施している。併せて、更なる流木等の漂流物回収体制の強化を推進する。

広域ネットワークを活用した流木等の回収

「平成30年7月豪雨」における漂流物の回収状況

④船舶の大量輸送特性を生かした広域的な災害廃棄物の処理

南海トラフ地震や首都直下地震においては、膨大な災害廃棄物（1.1～3.5億トン）の発生が想定されており、そ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。

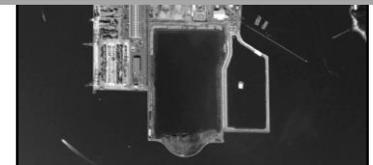
港湾での災害廃棄物の仮置き・分別



船舶による広域輸送



他地域の処理施設での中間処理及び海面処分場での災害廃棄物の受入れ



海上輸送を活用した広域処理のイメージ

⑤重要物流ターミナル等の機能維持の推進（浸水対策）

大阪湾で過去最高の潮位を記録した台風第21号に伴う高潮により神戸港のコンテナターミナルでは、電気系設備の浸水やコンテナ漂流等の被害が発生し、港湾の利用が一時的に困難となった。今般の災害で明らかになった課題に対応するため、電気系設備の浸水対策、コンテナの漂流対策等を推進する。



高潮によるコンテナの散乱状況

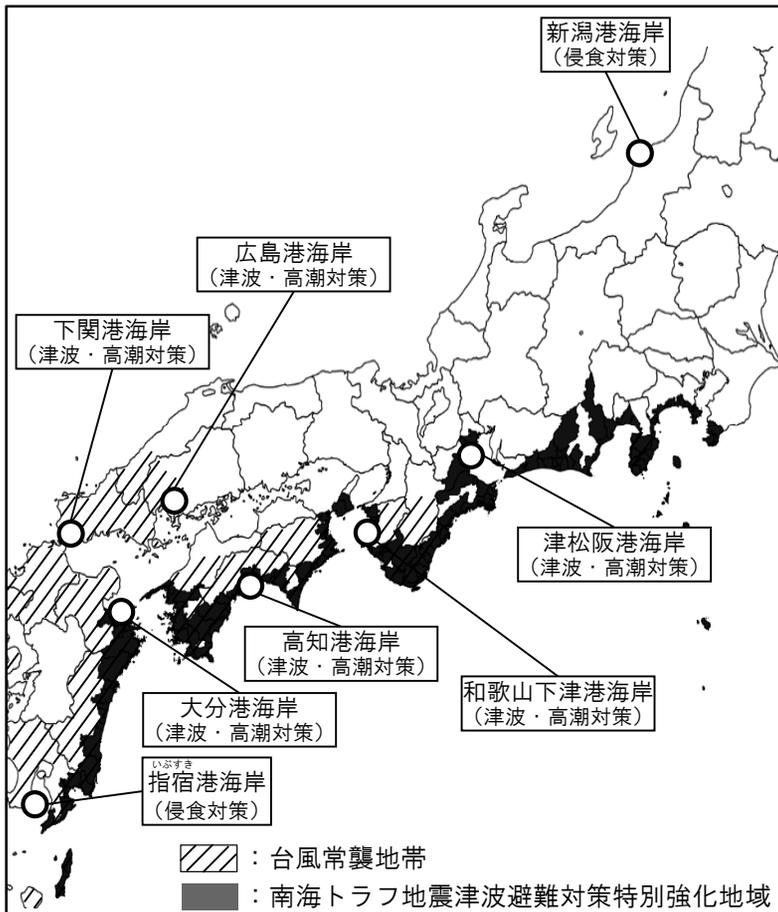
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

国費144億円（対前年度比1.47）【うち臨時・特別措置額 国費40億円】

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30年度時点)

<津波・高潮対策>

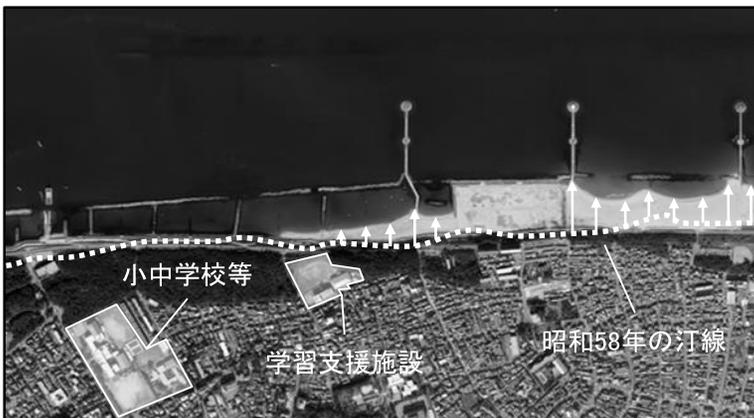


市街地への浸水を防護する水門：和歌山下津港海岸

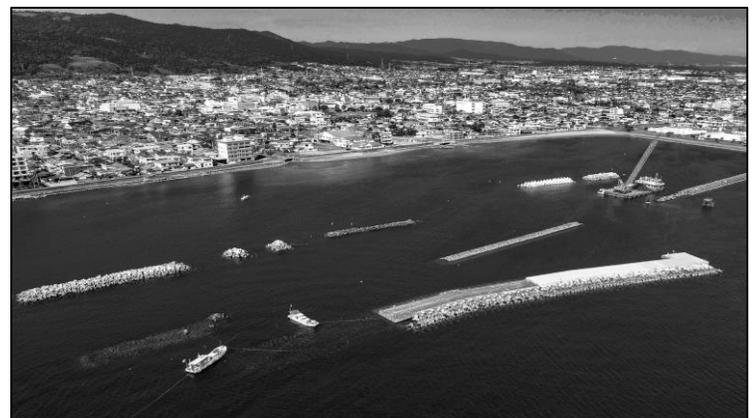


背後の市街地を守る護岸の嵩上げ状況：広島港海岸

<侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復：新潟港海岸



高波から背後地域を守る離岸堤の整備状況：指宿港海岸

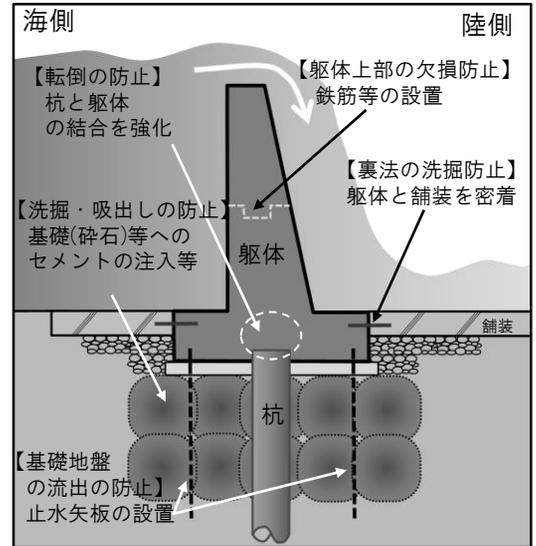
②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の導入

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効果を発揮する「粘り強い構造」の堤防や胸壁等の整備を推進する。



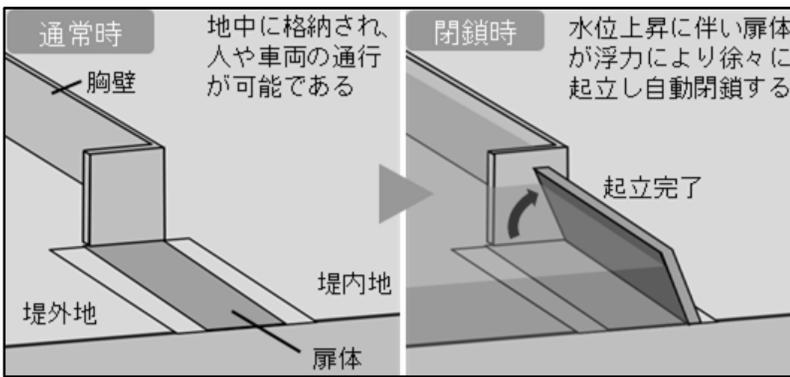
海岸堤防の耐震対策：津松阪港海岸



粘り強い構造の胸壁のイメージ

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や高潮の来襲に対し、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。



「津波による浮力で閉鎖」するフラップゲート式の陸閘の事例：撫養港海岸



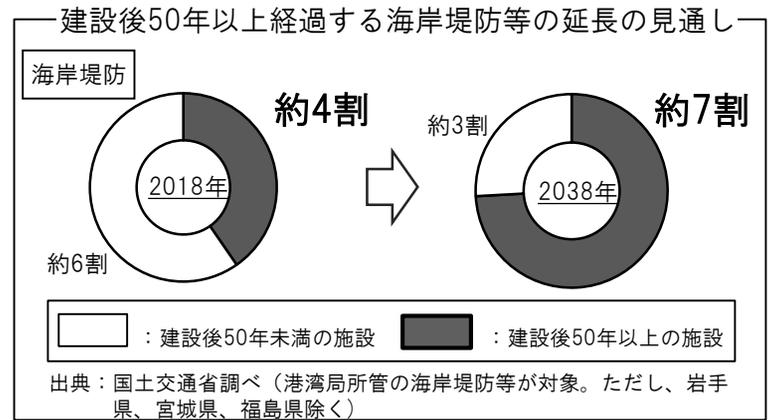
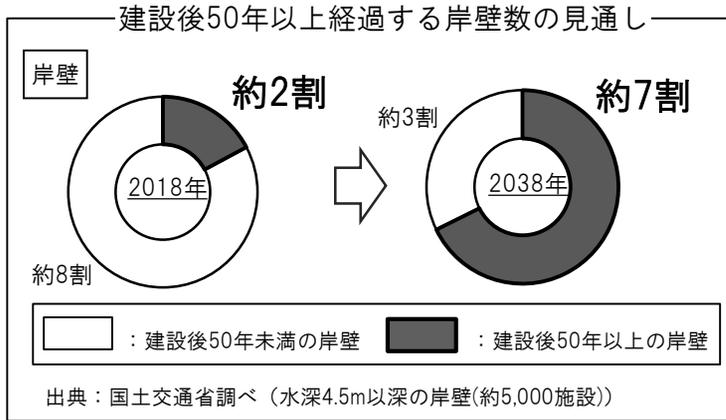
平常時の点検・訓練：大阪港海岸



陸閘の廃止：中津港海岸

(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。



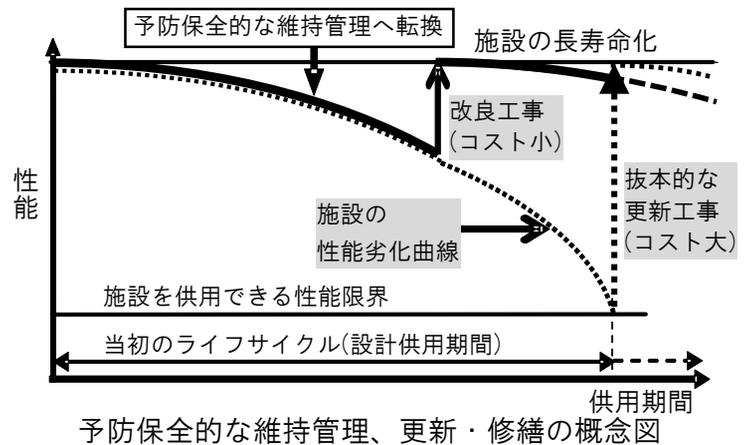
① 港湾施設の老朽化対策の推進

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。



老朽化の進行の事例

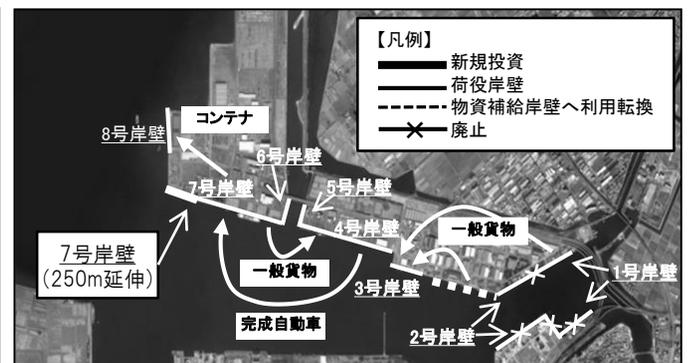
■ 既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

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。

7号岸壁の250mの延伸にかかる投資

岸壁(1号岸壁、2号岸壁、3号岸壁(一部))の維持管理にかかる投資



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：神戸港

③海岸保全施設の適切な維持管理の推進

水門・陸閘等を含んだ海岸保全施設の老朽化状況を総合的に把握するため、平成30年5月に海岸保全施設維持管理マニュアルを改訂した。適切な点検・修繕等の維持管理に関する長寿命化計画を策定し、海岸保全施設のライフサイクルコストの縮減・平準化を図る。



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



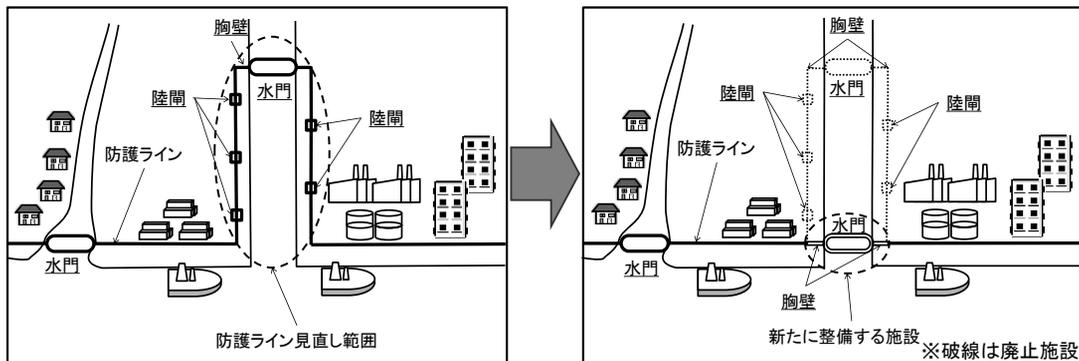
対策を実施した海岸堤防

海岸保全施設の老朽化対策の事例：尾道糸崎港海岸

④既存の海岸保全施設の統廃合・再編に対する支援強化【新規】

(海岸省庁共同要求)

堤防・胸壁の延長や水門・陸閘数の減少を図る防護ラインの見直しを促進し、今後の施設の維持管理費・更新費の増加を抑制するため、見直しの結果、新たな施設の整備に伴い不必要となる施設の撤去費用を支援する。



統廃合・再編のイメージ

⑤海岸保全施設の長寿命化対策促進・高度化【新規】

(海岸省庁共同要求)

施設の長寿命化対策をさらに進め、ライフサイクルコストの縮減を図るため、「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に沿って長寿命化計画を見直す場合に限り、計画の見直しに係る費用を支援する（5年間）。

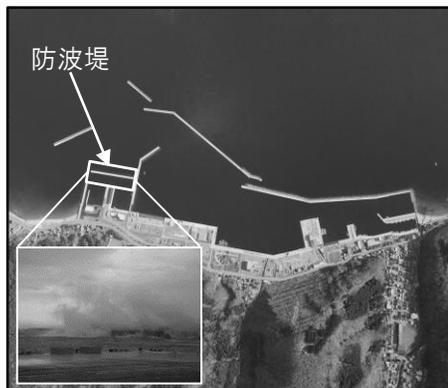
(4) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進

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 豊かな暮らしの礎となる地域づくり

(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。



おくしり
奥尻港(奥尻島)における整備事例



こうづしま
神津島港(伊豆諸島)における整備事例

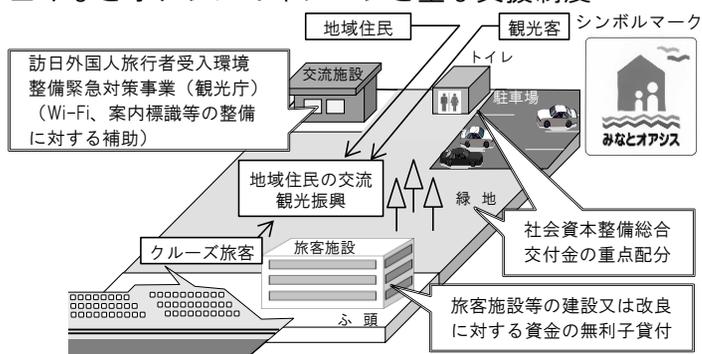


いづはら
巖原港(対馬)における整備事例

(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：126箇所（平成30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：39団体（平成30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整備

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部で発生した廃棄物を受入れるため、海面処分場を整備する。

② 海域環境の保全

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。

③ 資源を有効活用した海域環境の創出と地球温暖化対策

浚渫土砂等の資源を有効活用し、生物の生息の場となる干潟・藻場等を造成することにより、良好な海域環境の創出を図る。また、これらの海洋生態系は、CO₂を吸収することが近年の研究により世界的にも認知されるようになり、ブルーカーボン生態系と呼ばれている。このブルーカーボン生態系を活用した新たな地球温暖化対策について検討を進めていく。

IV. 新規事項

1 新規制度等

事 項	概 要	備 考
1. 遠隔操作RTGの導入促進に向けた支援制度の創設	○ コンテナターミナルにおける荷役能力の向上や労働環境の改善を図るため、遠隔操作RTG及びその導入に必要なとなる設備の整備に対する支援制度を創設する。	新規
2. 港湾の完全電子化の推進	○ 港湾をとりまくすべての諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るため、全国の物流事業者や港湾管理者が保有する港湾情報や貿易手続情報を取り扱う港湾関連データ連携基盤の構築を行う。	新規 ※平成30年度 2次補正予算～
3. 洋上風力発電の促進	○ 洋上風力発電を促進するため、一般海域における海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定のための調査を行うとともに、洋上風力発電の建設及び維持管理の基地となる港湾の機能を強化する。	新規
4. 重要物流ターミナル等の機能維持の推進（浸水対策）	○ 高潮等災害時において、重要物流ターミナル等の国際・国内海上輸送ネットワークの機能を維持するため、電源設備の浸水対策に対する支援制度を創設する。	新規 ※平成32年度迄 の時限措置
5. 既存の海岸保全施設の統廃合・再編に対する支援強化	○ 胸壁延長や陸開数の減少を図る防護ラインの見直しを促進し、今後の施設の維持管理費・更新費の増加を抑制するため、見直しの結果、新たな施設の整備に伴い不必要となる施設の撤去費用を支援する。	海岸省庁 共同要求
6. 海岸保全施設の長寿命化対策促進・高度化	○ 施設の長寿命化対策をさらに進め、ライフサイクルコストの縮減を図るため、「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に沿って長寿命化計画を見直す場合に限り、計画の見直しに係る費用を支援する（5年間）。	海岸省庁 共同要求
7. 寄港地観光資源の充実に向けた支援制度の創設	○ 水上交通及び地域の観光資源を活用した新たなツアー造成や観光資源のインバウンド対応を行うため、ICTを活用した多言語化情報発信や観光資源活用のための環境整備に対する補助制度を創設する。	新規 (観光庁 一括計上)

2 税制改正

事 項	概 要
1. 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 (国際コンテナ戦略港湾税制) <延長>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が、国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長(2年間) → ①国際戦略港湾(京浜港、阪神港) 固定資産税・都市計画税の課税標準1/2(取得後10年間) ②一定の要件を満たす国際拠点港湾(苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港) 固定資産税・都市計画税の課税標準2/3(取得後10年間)
2. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 (国際バルク戦略港湾税制) <延長>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 特定貨物輸入拠点港湾において、特定貨物取扱埠頭機能高度化事業を実施する者が、国の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長(2年間) → 固定資産税・都市計画税の課税標準2/3(取得後10年間)
3. 国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための所要の措置 (とん税・特別とん税)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際コンテナ戦略港湾政策における位置付け、税制措置による効果や財政収入への影響等を考慮した上で、平成32年度改正に向けて、引き続き検討
4. 中小企業投資促進税制 <延長>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中小企業者が荷役機械等を取得した場合における特例措置の延長(2年間) → ①所得税・法人税の特別償却30%(資本金1億円以下の法人) ②所得税・法人税の税額控除7%(資本金3千万円以下の法人)
5. 中小企業経営強化税制 <延長>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中小企業者が中小企業等経営強化法の認定を受けた計画に基づき荷役機械等を取得した場合における特例措置の延長(2年間) → ①所得税・法人税の即時償却(資本金1億円以下の法人) ②所得税・法人税の税額控除10%(資本金3千万円超1億円以下の法人は7%)
6. 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除 <延長・拡充>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 所得税・法人税について、試験研究の総額の6～14%を税額控除する等の特例措置の延長・拡充

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

平成30年7月豪雨、台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震をはじめとする近年の自然災害により、ブラックアウトの発生、港湾機能の停止など、国民の生活・経済に欠かせない重要なインフラがその機能を喪失し、国民の生活や経済活動に大きな影響を及ぼす事態が発生している。これらの事態に対応するため、総理大臣からの指示を受け、国民の生命を守り、暮らしと経済を支える重要インフラの機能確保について行った緊急点検の結果等を踏まえ、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

重要インフラの緊急点検



コンテナの散乱状況(神戸港)



浸水被害の状況
(尼崎西宮芦屋港海岸)

<台風第21号>

阪神港等でコンテナの流出・飛散、トンネルの冠水等の甚大な被害が発生

<平成30年北海道胆振東部地震>

苫小牧港において、コンテナ埠頭の液状化、臨港道路の亀裂等の被害が発生

上記被害等を踏まえ以下の点検を実施

港湾

海岸

- ・ターミナルの天端高、耐震性
- ・コンテナの流出対策
- ・電源位置、非常用電源の有無
- ・臨港道路の冠水対策、耐震性、液状化リスク
- ・防波堤の高潮・高波・津波対策
- ・港湾BCP 等

- ・自動化・遠隔操作化された水門・陸閘等の非常用電源等の確保状況
- ・海岸堤防等の堤防高の確保状況
- ・海岸堤防等の耐震性の確保状況、耐震照査の実施状況
- ・海岸管理を目的とした潮位等の観測体制 等

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

<外貿コンテナターミナル>

- ・コンテナ流出対策
- ・電源浸水対策
- ・耐震対策
- ・港湾BCPの充実化

<内貿ユニットロードターミナル>

- ・コンテナ流出対策
- ・電源浸水対策
- ・停電対策
- ・耐震対策
- ・港湾BCPの充実化

<水門・陸閘等の電力供給停止時の操作確保対策>

- ・予備発電機の設置等

<海岸堤防等の高潮・津波対策>

- ・堤防の嵩上げ・消波施設の整備等

<クルーズターミナル>

- ・情報提供体制の確保
- ・港湾BCPの充実化

<臨港道路>

- ・トンネルの冠水対策
- ・橋梁の耐震対策
- ・道路の液状化対策
- ・港湾BCPの充実化

<海岸堤防等の耐震対策>

- ・耐震照査の実施
- ・耐震対策の実施

<高潮対策等のためのソフト対策>

- ・観測施設の欠測防止対策等

<緊急物資輸送ターミナル>

- ・耐震強化岸壁の整備
- ・港湾BCPの充実化

<防波堤>

- ・高潮・高波対策
- ・港湾BCPの充実化



電源設備の嵩上げ



堤防の嵩上げ

台風第21号における高潮対策の効果

大阪港は、昭和36年の第二室戸台風において浸水被害を受けたが、その後の海岸堤防及び水門の整備や適切な維持管理により、既往最高の潮位を記録した台風第21号においては、市街地の高潮浸水を完全に防止。被害防止の効果は約17兆円と推定。



※1 第二室戸台風当時の整備レベルで浸水した場合の推定値(概略)
 ※2 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防、水門等の整備費を集計
 ※3 関連する直轄および大阪府、大阪府で管理する河川・海岸堤防、水門等の維持管理費を昭和40年代以降で集計

中長期的な内航フェリー・RORO輸送力強化に向けた取組の推進

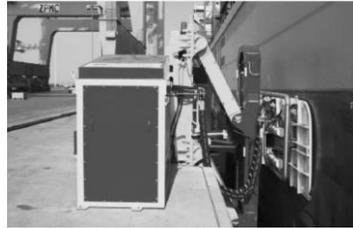
平成30年7月豪雨や9月の北海道胆振東部地震の際には、高速道路・鉄道・航空の機能が停止するなか緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍し、災害復旧後においても利用が増加してきている。

また近年、フェリー・RORO船社では船舶の更新にあわせた大型化が進むなど、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目されてきている。

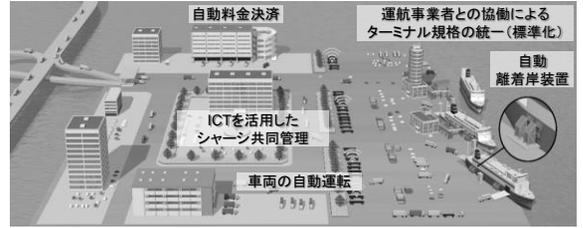
こうした背景を受け、将来の労働力不足や生産性向上への対応の観点から、内航フェリー・RORO船の輸送力強化に向け、フェリー・ROROターミナルの高度化を推進していくとともに、将来的な物流効率化向上に向けた埠頭再編や、緊急輸送時の機動的対応や平時の物流効率化を可能にするための岸壁標準化、自動離着岸装置・コンテナシャーシ管理システムの導入等に向けた調査・検討を進めていくことが求められている。



平成30年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送
(八幡浜港 H30.7.11撮影)



自動係船装置の導入に向けた検討
(例：CAVOTEC社の自動係留装置)



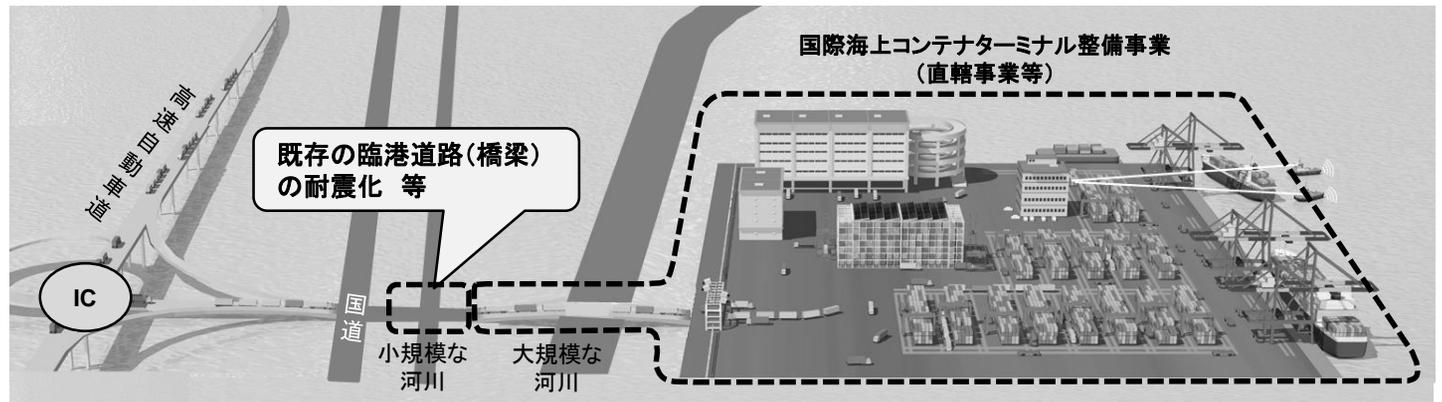
中長期政策「PORT 2030」に基づく将来像
「次世代高規格ユニットロードターミナル」

頻発・大規模化する災害への対応等のための個別補助制度の創設

〈港湾事業〉

港湾施設の耐震化など地域の防災力を一層促進するためには、耐震強化岸壁と背後の臨港道路などの一体的な機能の確保が必要となる。しかし、一部の施設整備は交付金事業により実施しているため、各事業主体における施設整備の優先度や進捗が異なることにより、必ずしも事業が効果的には進まない地域が存在している。

このため、地方公共団体による事業のうち、耐震強化岸壁と一体で防災力を向上させる臨港道路の耐震化等を集中的に支援する個別補助制度（港湾の防災力向上推進事業）を創設する。



一体的な機能確保の例(国際海上コンテナターミナル)

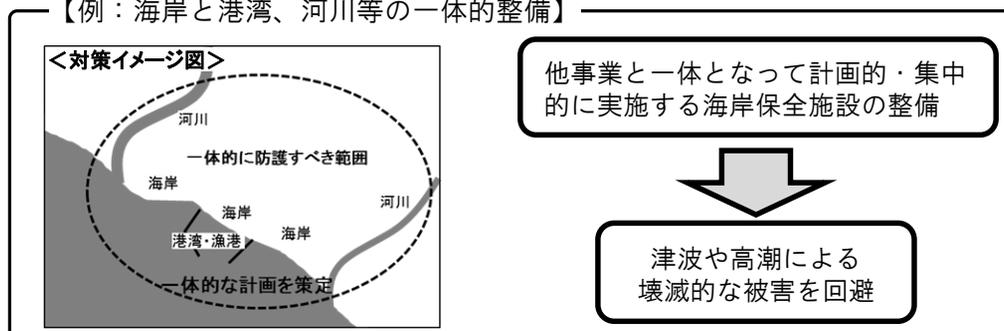
〈海岸事業〉

近年、津波・高潮被害が激甚化しており、平成30年9月の台風第21号では、複数の地点で既往最高潮位を記録するなど大規模な高潮となり、甚大な被害が発生している。こうした災害に対応していくためにも、実施主体の異なる事業間の計画的連携を促すとともに、これまで以上に計画的・集中的に対策を推進する必要がある。

このため、事業間連携による事業効果の早期発現や最大化を図るための個別補助制度（海岸保全施設整備連携事業※）を創設する。

※南海トラフ地震等の大規模地震の発生リスクが高い地域またはゼロメートル地帯等の高潮により大きな被害が発生するおそれの高い地域において、近接する河川事業や港湾事業等と連携して背後地を守る海岸事業

【例：海岸と港湾、河川等の一体的整備】



港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果をストック効果という。今後の社会資本整備にあたっては、社会資本のストック効果を重視し、生産性向上に資する取組を進め、我が国の成長を支えていくことが重要。

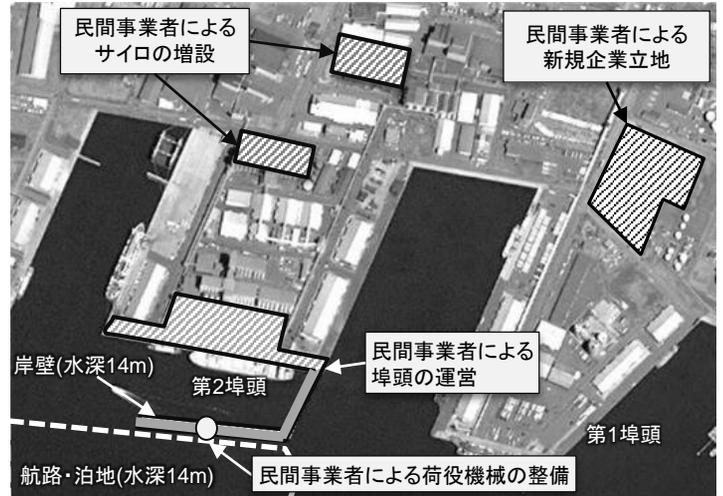
港湾及び海岸の整備にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2018」等に基づき、既存ストックの最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策等に取り組む。

釧路港の事例

釧路港は、日本全体の乳用牛の約5割を飼養するなど我が国にとって重要な食料供給基地となっている東北海道地域を背後圏に抱えており、平成26年度より大型船舶による穀物の大量一括輸送を可能とする国際物流ターミナルの整備に着手し、平成30年度に完成した。

本港湾整備により、

- ・ 海上輸送コストの約4割削減
- ・ 港湾背後立地企業による設備投資（計約116億円）及び企業進出の進展とこれに伴う雇用増等の効果があり、地域が活性化。

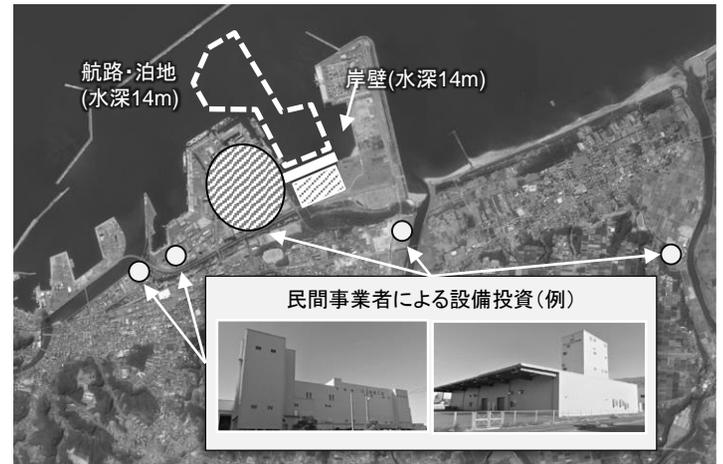


志布志港の事例

志布志港は、日本有数の農畜産地帯である南九州地域への飼料等の供給基地として重要な役割を果たしており、平成29年度より大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応するため、ふ頭再編改良事業に着手している。

本港湾整備により、

- ・ 海上輸送コストの約1割削減
- ・ 港湾背後立地企業による設備投資（計約114億円）及び企業進出の進展とこれに伴う雇用増等の効果があり、地域が活性化。



下関港海岸の事例

下関港海岸において高潮対策を開始した平成20年以降、背後地域の世帯数が増加。加えて、企業の設備投資や病院等の公共施設が新設されるなどにより、地域が活性化。

民間設備投資や公共施設の新設

- ・ 民間企業による工場増設などの設備投資が進展
- ・ 地域医療支援病院として重要な医療機関である関門医療センターが移転新築

背後地域の世帯数の推移

約5,300世帯（平成20年）
 約8%増 → 約5,700世帯（平成30年）



(参考)港湾位置図

■ 港湾数一覧

(平成30年4月1日現在)

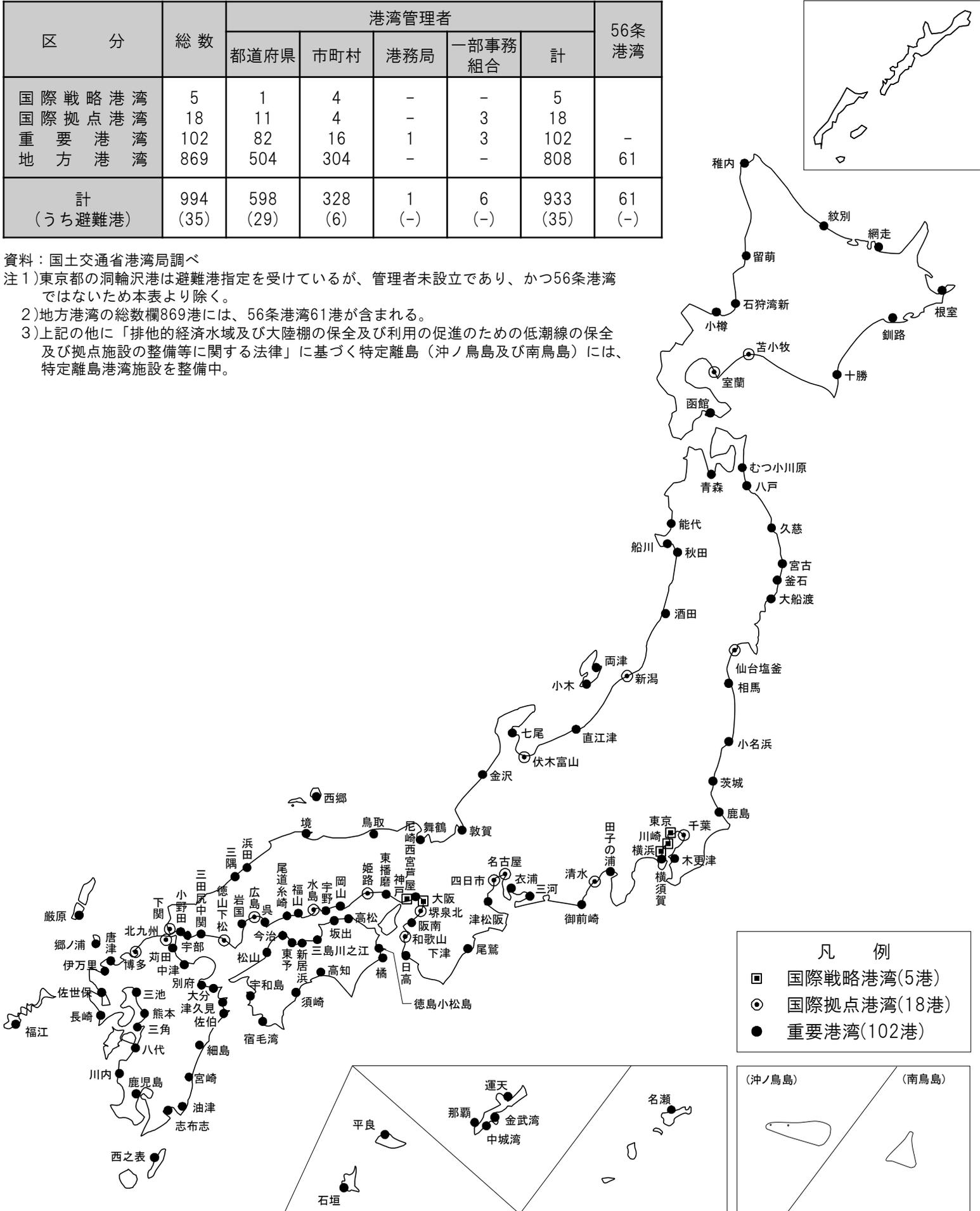
区分	総数	港湾管理者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	869	504	304	-	-	808	61
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (-)	6 (-)	933 (35)	61 (-)

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。

2) 地方港湾の総数欄869港には、56条港湾61港が含まれる。

3) 上記の他に「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用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」に基づく特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）には、特定離島港湾施設を整備中。



(参考)港湾局関連施策

経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定）抜粋

第1章 現下の日本経済

2. 東日本大震災等からの復興

(2) 熊本地震と自然災害からの復興

熊本地震の後も、全国各地で自然災害が相次いでいる。こうした自然災害からの復旧・復興に向けて、被災者の一人ひとりの気持ちに寄り添いながら、全力で取り組む。

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

5. 重要課題への取組

(2) 投資とイノベーションの促進

① 科学技術・イノベーションの推進

AI・IoTの活用による物流の効率性・安全性の向上や効率的な渋滞対策を進める。

③ 成長力を強化する公的投資への重点化

2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港などを整備する。

(4) 分野別の対応

① 農林水産新時代の構築

農林水産業の輸出力強化に向け、生産者等への必要な情報の提供、グローバル産地⁷⁸の形成、マッチングできる環境の整備、JFOOD⁷⁹による戦略的マーケティング等に取り組む⁸⁰。

(中略)

効果的・効率的な輸出拠点整備をハード・ソフト両面で進める⁸⁴。

② 観光立国の実現

新たに創設する国際観光旅客税による財源も活用しながら、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備など、より高次元な施策を展開する。

(中略)

首都圏空港の機能強化、国際クルーズ拠点の形成や自転車利用環境の創出等に取り組む。

6. 地方創生の推進

(3) まちづくりとまちの活性化

海事クラスター¹¹⁷の活性化、産業を支える港湾の強化などを通じ、地域経済を押し上げる。

(6) 沖縄の振興

クルーズ船の受入環境を改善する港湾整備、那覇空港の滑走路増設など、観光産業の戦略展開や国際物流拠点の形成を進める。

7. 安全で安心な暮らしの実現

(2) 資源・エネルギー、環境対策

① 資源・エネルギー

再生可能エネルギーについて、最大限の導入拡大と国民負担抑制を両立させるため、コスト低減や事業環境整備、系統制約克服、調整力確保に取り組む、主力電源化を目指す。

(中略)

アジアでのLNG¹³⁸需要開拓や、LNGバンカリング¹³⁹拠点形成等を推進する。

78 グローバル産地：マーケットインの発想に立ち、海外の買い手が欲しいものを、欲しい量だけ、欲しい時期に輸出できる産地。

79 The Japan Food Product Overseas Promotion Center：日本食品海外プロモーションセンター

80 「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)に基づく。

84 「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取りまとめ)に基づく。

117 海運業・造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連産業・関連機関の地理的な集積。

138 Liquefied Natural Gas：液化天然ガス

139 船舶へのLNG(液化天然ガス)の燃料供給。

(3) 防災・減災と国土強靱化の推進

我が国は、その自然条件から、場所を問わず、様々な自然災害が起こりやすい環境にある。国民の生命と財産を守るため、近年の災害の発生状況や気候変動の影響を踏まえ、体制整備に努めつつ、ハード・ソフト両面において防災・減災対策、国土強靱化の取組を進める。

(中略)

強くしてしなやかな国をつくるため、「国土強靱化基本計画」¹⁴⁷を見直すとともに、「国土強靱化アクションプラン2018」¹⁴⁸を着実に推進し、堤防整備・ダム再生などの水害対策や、災害時の避難道路を含めた道路などのネットワークの代替性の確保、岸壁や堤防の耐震化などの地震対策、津波対策、雪害対策などの災害対策に取り組む。

147 「国土強靱化基本計画」(平成26年6月3日閣議決定)

148 「国土強靱化アクションプラン2018」(平成30年6月5日国土強靱化推進本部決定)

未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）抜粋

I. 「Society 5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[2] 経済活動の「糧」が変わる

1. エネルギー・環境

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iii) 地域のエネルギーシステム最適化等と環境保全

① 地産地消型エネルギーシステムの構築等

・ 風力・太陽光の導入促進のため、情報共有や合意形成を推進するための地域協議会の設置や一般海域利用ルールの整備等を進める。

[3] 「行政」「インフラ」が変わる

1. デジタル・ガバメントの実現（行政からの生産性革命）

(3) 新たに講ずべき具体的施策

vi) 世界で一番企業が活動しやすい国の実現

② 貿易手続・港湾物流等の改善

・ 貿易手続・港湾物流等の全体最適化を目指し、コンテナヤードへの貨物搬入締切時間の短縮、港湾における渋滞緩和の解決等に向けた政府・港湾管理者・港湾関係者・利用者が一体となった取組を進めるとともに、定期的に、その状況を検証し、必要な対応を行う。

・ 貿易手続・港湾物流等におけるITの活用として、AIターミナルの実装に向けた取組を進め、そのスケジュールを早急に明確化するとともに、貿易全般にわたる情報の電子化と関係者間でのデータ利活用の推進等の検討や電子化が進んでいない事業者に向けたIT化支援を行う。

2. 次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化

(2) 政策課題と施策の目標

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。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 交通・物流に関する地域の社会課題の解決と都市の競争力の向上

・ IMO（国際海事機関）の国際条約による船舶排出ガスの環境規制強化に対応し、シンガポールと連携してアジアの東西のLNGバンカリング拠点形成を目指す。本年中にLNGバンカリング拠点を整備する民間事業者を公募選定し、平成32年度までにLNGバンカリングの実施体制を確立する。

・ 国際コンテナ戦略港湾において、世界最高水準の生産性を有するAIターミナルを実現するため、本年度から貨物情報などのビッグデータとAIを活用してオペレーションを最適化する実証事業に着手し、平成32年度までに所要のシステム構築等を行う。また、遠隔操作RTGについて、本年度までの実証事業を踏まえ来年度からの導入を目指す。

[4] 「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる

1. 農林水産業全体にわたる改革とスマート農林水産業の実現

(3) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 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」（同年11月29日同本部決定）に基づく輸出促進の取組を着実に実行する。

4. 観光・スポーツ・文化芸術

(3) 新たに講ずべき具体的施策

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

ア) 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現

・チェックイン、保安検査等も含めた旅客の搭乗に係る諸手続・動線全体の円滑化・高度化を図り、空港・港湾でのFAST TRAVEL・SMOOTH VOYAGEを実現する。

ウ) クルーズ船受入の更なる拡充

・クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向け、係船柱等の整備やターミナル等におけるインバウンド対応といった受入環境整備を進めるとともに、クルーズ旅客の満足度向上や消費拡大に向けた取組を推進する。

・旅客施設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仕組みを活用し、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を促進する。

未来投資戦略2018 中短期工程表（平成30年6月15日閣議決定） 抜粋

「エネルギー・環境」

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2025年度	KPI
地域のエネルギーシステム最適化等と環境保全	<p>予算編成 税制改正要望</p>	<p>秋～年末</p>	<p>通常国会</p>		
	<p><風力・太陽光の導入促進のための地域協議会の設置></p> <p>風力・太陽光の導入促進のため、情報共有や合意形成を推進するための地域協議会の設置等の促進や一般海域利用ルールの整備を推進</p>				

「デジタル・ガバメントの実現(行政からの生産性革命)」

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2025年度	KPI
世界で一番企業が活動しやすい国の実現	<p>予算編成 税制改正要望</p>	<p>秋～年末</p>	<p>通常国会</p>		
	<p><貿易手続・港湾物流等の改善></p>				
	<p>CYカットタイム短縮、港湾の渋滞緩和等の官民協議会における結論の実施状況の定期的な検証と検証結果に基づく対応</p>				<p>・2020年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が先進国3位以内に入る ⇒2017年10月公表時24位（前年比2位向上）</p>
	<p>AIターミナルの実装に向けた取組を推進し、実装スケジュールを明確化</p>			<p>AIターミナル実装の取組</p>	
<p>関係事業者に対するIT化支援等</p>					

「次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化」

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2025年度	KPI
と都市・物流に関する地域の社会課題の解決	<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>< LNGバンカリング拠点形成 ></p> <p>整備する民間事業者を公募選定</p>	<p>実施体制を確立</p>		<p>運用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2020年までに都市総合ランキングにおいて、東京が3位以内に入る
	<p>< AIターミナル ></p> <p>ビッグデータとAIを活用してオペレーションを最適化する実証事業、システム構築等</p>			<p>システムの活用</p>	
	<p>遠隔操作RTGの実証事業</p>	<p>本格導入を促進</p>			

「農林水産業全体にわたる改革とスマート農林水産業の実現」

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2025年度	KPI
輸出の促進	<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>< 輸出に取り組む生産者等の支援 ></p>	<p>「農林水産業の輸出力強化戦略」及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」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」

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2025年度	KPI	
観光	<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>< 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現 ></p>	<p>顔認証ゲートやバイオカート導入空港の拡大、税関検査場電子申告ゲートや高性能X線検査装置の施設整備など、CIQにおいて必要な物的・人的体制の計画的な整備を進めるほか、チェックイン、保安検査等も含めた旅客の搭乗に係る諸手続・動線全体の円滑化・高度化を図り、空港・港湾でのFAST TRAVEL・SMOOTH VOYAGEを実現</p>			<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。 	
	<p>< クルーズ船受入の更なる拡充 ></p>	<p>クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向け、係船柱等の整備やターミナル等におけるインバウンド対応といった受入環境整備を進めるとともに、クルーズ旅客の満足度向上や消費拡大に向けた取組を推進</p>				<p>更なる取組を推進</p>
	<p>旅客施設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仕組みを活用し、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を促進</p>					

世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画 (平成30年6月15日閣議決定) 抜粋

Ⅱ. ITを活用した社会システムの抜本改革

4 世界を先導する分野連携型「デジタル改革プロジェクト」

(1) 世界最高水準の生産性を有する港湾物流の実現

① 港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の構築

全国の物流事業者や港湾管理者が保有する、港湾情報や貿易手続情報を港湾物流の生産性向上等の観点を踏まえ総体的に整理し、国内港湾におけるこれら情報や手続を取り扱う港湾関連データ連携基盤を平成32年までに構築する。同基盤は、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、中小企業を含む港湾物流に関係するあらゆる事業者が柔軟に活用できる仕組みを実装する。同基盤の活用により、港湾間の情報連携を図り、港湾物流における生産性向上、国際競争力向上、ひいては港湾行政の効率化や災害対応力の向上を図る。

② 世界最高水準の生産性を有するAIターミナルの実現

港湾関連データ連携基盤の構築に先んじて、平成31年度以降、国際コンテナ戦略港湾において遠隔操作RTG¹⁴等の導入を促進する。さらに、同基盤の構築を見据え、コンテナ貨物情報等を基にAI等を活用して最適化したコンテナ蔵置計画の提案等、各種ビッグデータのAIによる分析手法を構築し、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現する。

(2) データ駆動型のスマート農水産業の推進

① スマートフードチェーンによる生産・流通改革

農業データ連携基盤の機能を拡張し、農産物・食品の生産から販売・消費・輸出に至るまでの様々なデータを収集・活用し、国内外の市場や消費者のニーズに機動的に応える世界初のスマートフードチェーンシステムの構築を進める。(中略) また、港湾においてITを活用し産地と連携した農水産品の輸出拠点機能の強化を図る。

14 Rubber Tired Gantry craneの略で、タイヤ式門型クレーンのこと。コンテナターミナル内でコンテナの荷さばき作業を行うときに使われる。

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

国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）抜粋

第3章 国土強靱化の推進方針

2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

(4) エネルギー

- ・エネルギー輸送に係る陸上・海上交通基盤、輸送体制の災害対応力を強化する。また、非常時の迅速な輸送経路啓開に向けて関係機関の連携等により必要な体制整備を図るとともに、円滑な燃料輸送のための情報共有や輸送協力、諸手続の改善等を検討する。

(8) 交通・物流

- ・ 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、周辺構造物等による閉塞対策等及び沿道区域の適切な管理を進める。特に、人流・物流の大動脈及び拠点、中枢管理機能の集積している大都市の交通ネットワークについては、地震、津波、高潮、洪水、火山噴火、土砂災害、豪雪等、地域の災害特性に応じた備えを早期に講じるほか、災害リスクの高い場所からの分散化を図る。また、ハード対策である施設整備のみならず、陸・海・空路の交通管制等の高度化や訓練の強化、研究開発の推進などソフト対策の充実を図る。さらに、取組へのインセンティブとなるよう、各施設管理者が行う施設の耐災害性向上の進捗状況の公表を進める。
- ・ 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。
- ・ 大規模津波、地震、洪水、高潮、火山噴火、土砂災害等に備え、避難路・避難地・広域応援の受入拠点等を整備するとともに、避難路・避難地を守るハード対策を推進する。（中略）さらに、コンテナ、自動車、船舶、石油タンク等の流出による甚大な二次災害を防ぐため、漂流物防止対策等を推進する。
- ・ それぞれの交通基盤、輸送機関が早期に啓開、復旧、運行（運航）再開できるよう、人材、資機材の充実、技術開発を含めて災害対応力を強化する。また、南海トラフ地震等の事態に対応した必要な人員・物資等の調達体制を構築するとともに、ラストマイルも含めて円滑に被災地に供給できるよう、船舶を活用した支援の実施や啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化とともに、既存の物流機能等を効果的に活用するための体制整備を図る。さらに、貨物鉄道や海上輸送等の大量輸送特性を活かした災害廃棄物輸送体制を構築する。

(10) 国土保全

- ・ 地震、津波、洪水、高潮、火山噴火、土砂災害や、土砂・洪水氾濫などの自然災害に対して、河川管理施設、雨水貯留浸透施設、下水道施設、海岸保全施設、土砂災害危険箇所等における砂防設備、治山施設・保安林の整備などのハード対策を進める。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

(平成30年12月14日閣議決定) 抜粋

第3章 各項目の主な具体的措置

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

(1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化

- ・ 全国の水門・陸閘等（海岸保全施設）の電力供給停止時の操作確保等に関する緊急対策
- ・ 全国の海岸堤防等の高潮等に対する緊急対策
- ・ 全国の海岸堤防等の耐震化に関する緊急対策

(3) 避難行動に必要な情報等の確保

- ・ 高潮対策等のためのソフト対策に関する緊急対策

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

(3) 陸海空の交通ネットワークの確保

- ・ 全国の主要な港湾のターミナルに関する緊急対策 [外貿コンテナターミナル、内貿ユニットロードターミナル、クルーズターミナル及び緊急物資輸送ターミナル]
- ・ 全国の主要な臨港道路に関する緊急対策
- ・ 全国の主要な防波堤に関する緊急対策

第5章 対策の達成目標

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

(1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化

- ・ 予備発電機のない水門、陸閘等（海岸保全施設）のうち早期に対策が必要な施設の対策を完了
- ・ ゼロメートル地帯又は重要な背後地を抱え、海岸堤防高や消波機能等が不足する箇所のうち緊急性の高い箇所において、高潮や津波による浸水を防止する対策を概成

(3) 避難行動に必要な情報等の確保

- ・ 想定最大規模の洪水浸水想定区域図及び洪水ハザードマップの概成

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

(3) 陸海空の交通ネットワークの確保

- ・ 全国の主要な外貿コンテナターミナルのうち、浸水被害リスクが高くコンテナ流出対策が実施されていない施設のなかで、事業実施環境が整った箇所について対策をおおむね完了、各種災害に対する港湾BCPの充実化が必要な港湾において港湾BCPの充実化を完了
- ・ 全国の主要な緊急物資輸送ターミナルのうち、地震時の緊急物資輸送に十分対応できないおそれがあり、事業実施環境が整った箇所について対策をおおむね完了、各種災害に対する港湾BCPの充実化が必要な港湾において港湾BCPの充実化を完了 等

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

【2030年の港湾が果たすべき役割】

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・ グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・ 再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・ アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・ 地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に
- ・ ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・ 資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生・地球環境や海洋権益の保全

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・ AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・ 様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

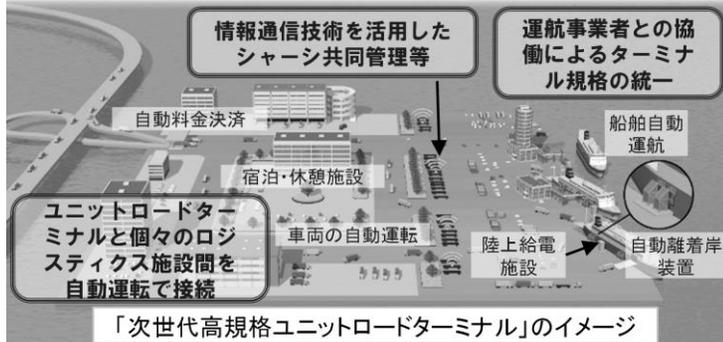
【中長期政策の方向性(8本柱)】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築



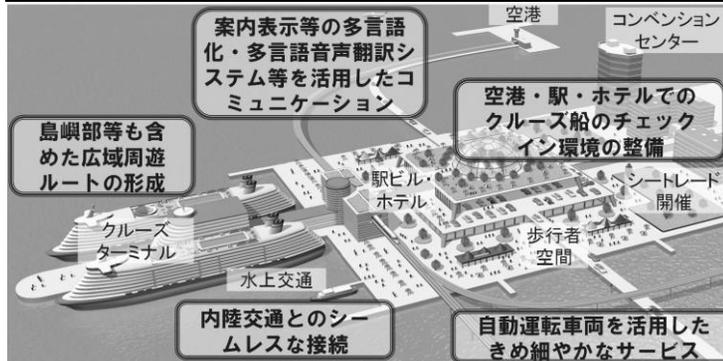
- ・ 東南アジア等へのシャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- ・ 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- ・ 国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築



- ・ 自動離着岸、自動決済、GPSによるシャシ管理システムを実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- ・ 内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・改革に意欲的な運航事業者による連携体制の構築、先導的取組の推進
- ・ 産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化

3. 列島のクルーズアイランド化



- ・ 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開

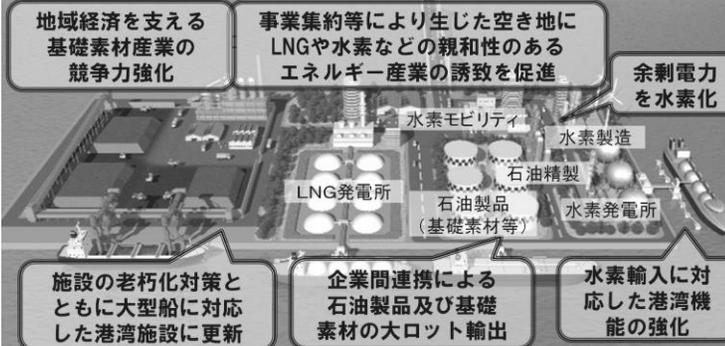
【中長期政策の方向性（8本柱）】

4. ブランド価値を生む空間形成



- ・民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成



- ・設備更新と合わせたインフラの改良・強靱化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
- ・新エネルギーの供給、海洋資源の開発・利用のための活動・支援拠点の形成

6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～



- ・洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- ・シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGバンカリング拠点の形成

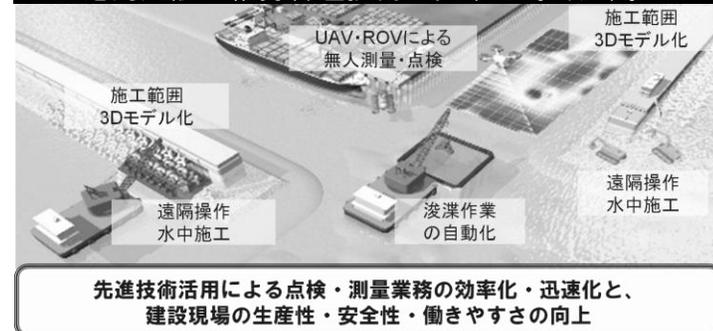
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化



- ・世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
- ・港湾の**手続**、その他物流情報を**完全電子化**、手続の省力化、データの利活用を通じた効率化

- ・センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
- ・施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



- ・CIM（※）やAR（拡張現実）の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上

※CIM：Construction Information Modeling / Managements

(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？～