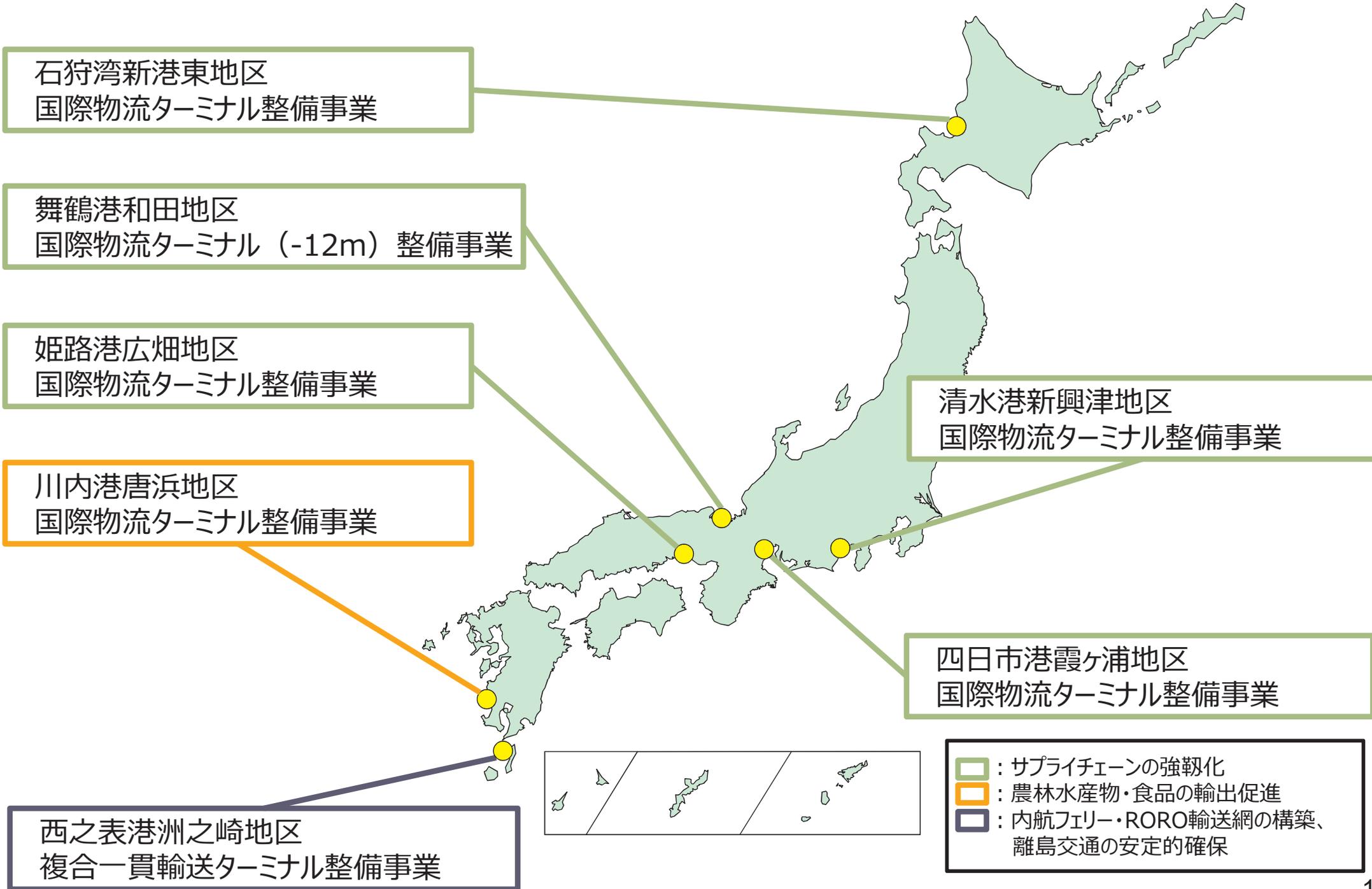


令和3年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局

令和3年度 港湾局関係 新規事業候補 位置図



令和3年度新規事業候補の概要

サプライチェーンの強靱化

いしかりわんしんこう ひがしちく

石狩湾新港東地区 国際物流ターミナル整備事業

石狩湾新港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、東地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。

しみずこう しんおきつちく

清水港新興津地区 国際物流ターミナル整備事業

清水港において、パルプやコンテナ貨物量の増加及び船舶の大型化に対応するため、新興津地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。

よっかいちこう かすみがうらちく

四日市港霞ヶ浦地区 国際物流ターミナル整備事業

四日市港において、コンテナ貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、霞ヶ浦地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。

まいづるこう わだちく

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル(-12m) 整備事業

舞鶴港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、和田地区において岸壁の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。

ひめじこう ひろはたちく

姫路港広畑地区 国際物流ターミナル整備事業

姫路港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。

農林水産物・食品の輸出促進

せんだいこう からはまちく

川内港唐浜地区 国際物流ターミナル整備事業

川内港において、林産品の輸出货量増加等に伴う船舶の大型化に対応するため、唐浜地区において岸壁の整備、航路・泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。

内航フェリー・RORO輸送網の構築、離島交通の安定的確保

にしのおもてこう すのさきちく

西之表港洲之崎地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

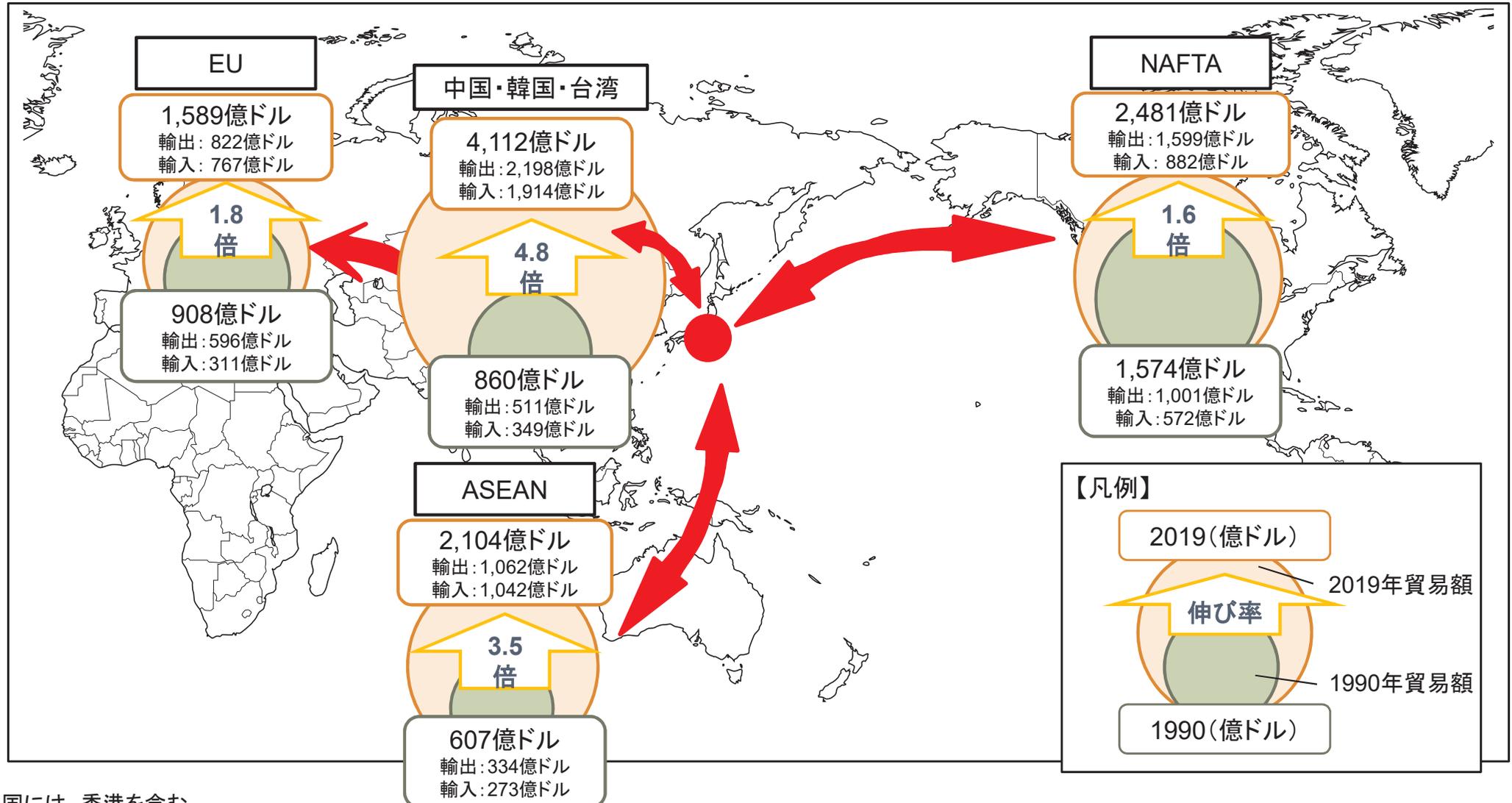
西之表港において、貨物需要の増大に伴う船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点とすることを目的として、洲之崎地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、複合一貫輸送ターミナルの整備を行う。

サプライチェーンの強靱化を取り巻く状況

世界各地域と我が国との貿易額の推移

- 世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあり、特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きい。
- 我が国とアジア諸国との貿易額は、北米やヨーロッパ地域を上回る規模に成長。

〈各地域と日本との貿易額〉（1990年⇒2019年）



注) 中国には、香港を含む。

出典: JETRO「世界貿易マトリクス」(1990年、2019年)より国土交通省港湾局作成

地域の基幹産業の競争力強化のための港湾投資

港湾における公共投資に伴い、地域への民間投資が促進されている。

舞鶴港

国際物流ターミナルの整備
約271億円(H1~H21)

加工食品工場の増設等
投資額:約348億円
(H21~R2)
雇用増:約140人

水島港

国際物流ターミナルの整備
約269億円(H29~R7)

臨海部への食料コンビナートの新規立地
投資額:約334億円
(H27~H31)
雇用増:約100人

細島港

岸壁、防波堤等の整備
約448億円(H9~R5)

臨海部への製材加工工場の新規立地等
投資額:約681億円
(H25~R2)
雇用増:約680人

釧路港

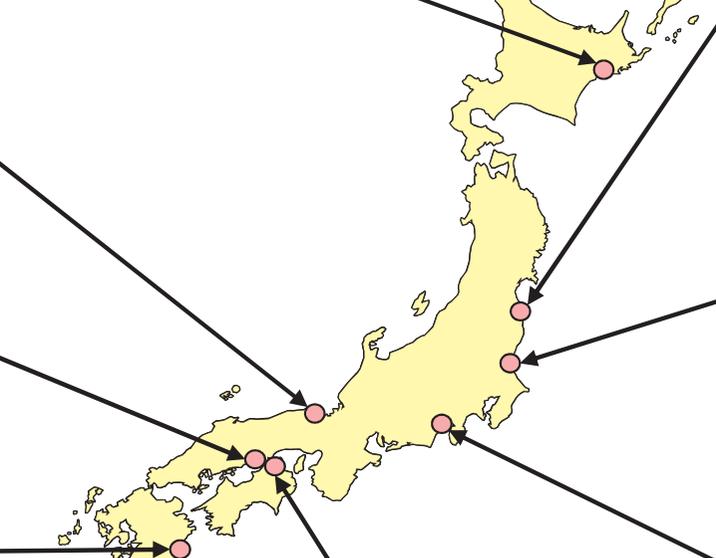
国際物流ターミナルの整備
約180億円(H26~H30)
(うち、民間の荷役機械の投資38億円)

臨海部への飼料工場の新規立地等(約116億円)、内陸部の牛舎等の整備(約91億円)
投資額:約207億円
(H27~R3)
雇用増:約110人

相馬港

岸壁、防波堤等の整備(復興事業)
約81億円(H23~R2)

臨海部へのLNG基地の新規立地等
投資額:約2,243億円
(H26~R2)
雇用増:約170人



茨城港

岸壁、防波堤等の整備
約1,183億円
(H4~R8)

臨海部への建機工場等の新規立地(約1,040億円)、内陸部の工場設備増強(約650億円)
投資額:約1,690億円
(H18~R3)
雇用増:約2,200人

高松港

国際物流ターミナルの整備
約138億円(H17~R2)

臨海部への建設用クレーン工場の新規立地
投資額:約215億円
(H29~R1)
雇用増:約100人

清水港

国際海上コンテナターミナルの整備
約255億円(H20~H27)

内陸部への産業機械工場の新規立地等
投資額:約372億円
(H26~R2)
雇用増:約520人

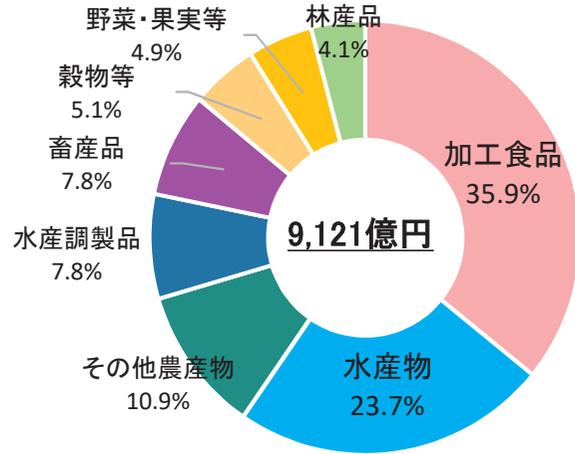
2020年9月現在。港湾整備に対応した民間投資と新規雇用の例を記載(なお、主に公表情報を元に記載しているため、計上されていない民間投資額、雇用人数もある。一部、将来分を含む)。

農林水産物・食品の輸出促進を取り巻く状況

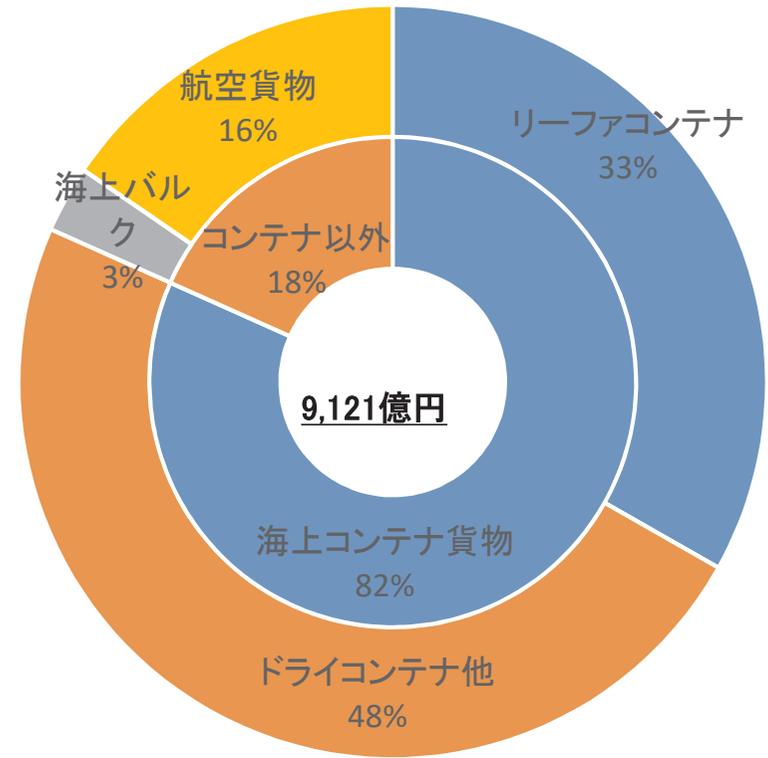
我が国における農林水産物・食品の輸出の現況

- 品目別では、加工食品（アルコール飲料、調味料、清涼飲料水、菓子等）と水産物（生鮮魚介類、真珠等）で5割以上を占める。
- 輸出国については、アジア圏、特に香港、中国、台湾が多い。
- 輸出手段はコンテナによる海上輸送が約8割であり、リーファーコンテナは全体の約3割。

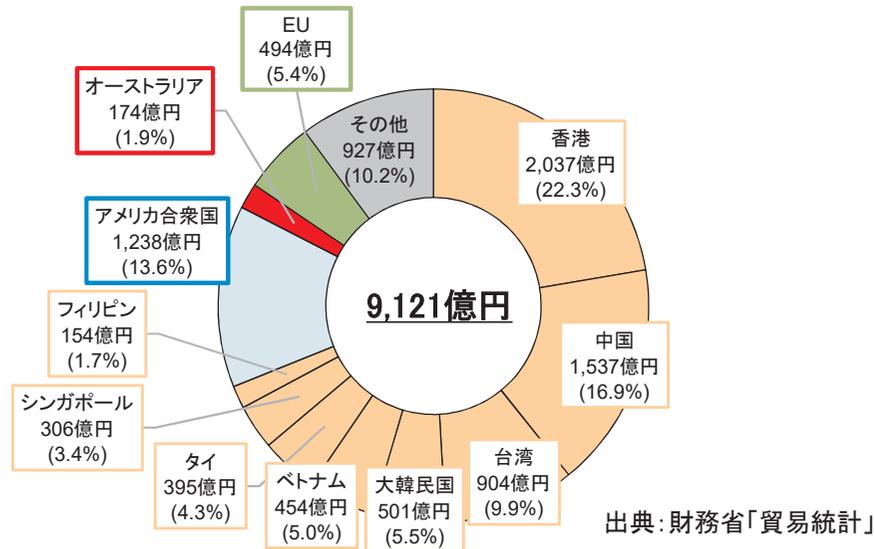
■ 令和元年農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳



■ 令和元年度農林水産物・食品輸出の運送形態別の割合

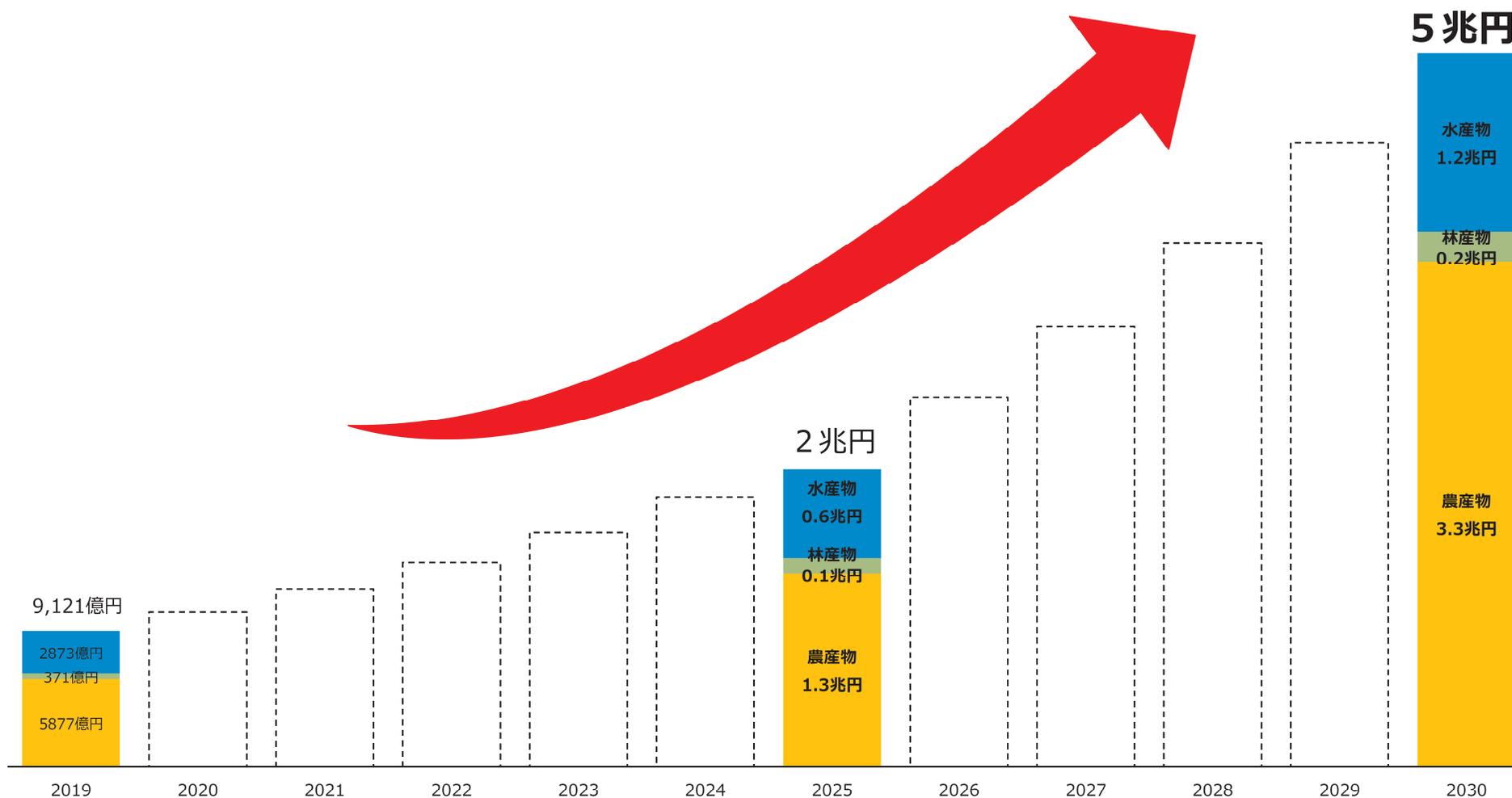


■ 令和元年農林水産物・食品の輸出額の国・地域別内訳



- ※1 農林水産物・食品の輸出額は、農林水産省資料に基づく
- ※2 農林水産物・食品の運送形態別割合は、貿易統計（概況品別品別表）より算出
- ※3 海上コンテナ貨物に占めるリーファーコンテナの割合は、H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査より算出

- 我が国の農林水産物・食品の2019年の輸出額は9,121億円であり、7年連続過去最高を更新したものの、目標である1兆円には至らなかった。
- 我が国政府としては、2030年の農林水産物・食品の輸出額の目標を5兆円（2025年に2兆円）と設定したところ。

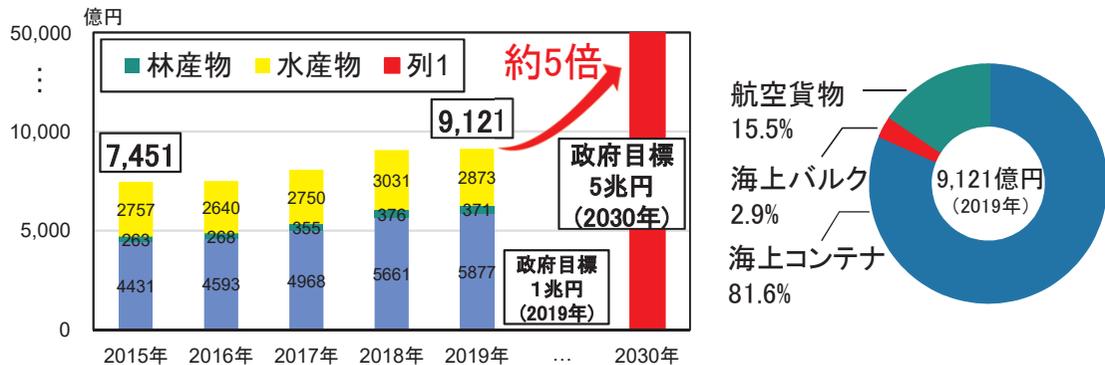


※農林水産物由来の新たな加工品及び少額貨物（1ロット20万円以下）を新たに輸出額のカウントに追加（上図の内訳には含まれない）

産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進

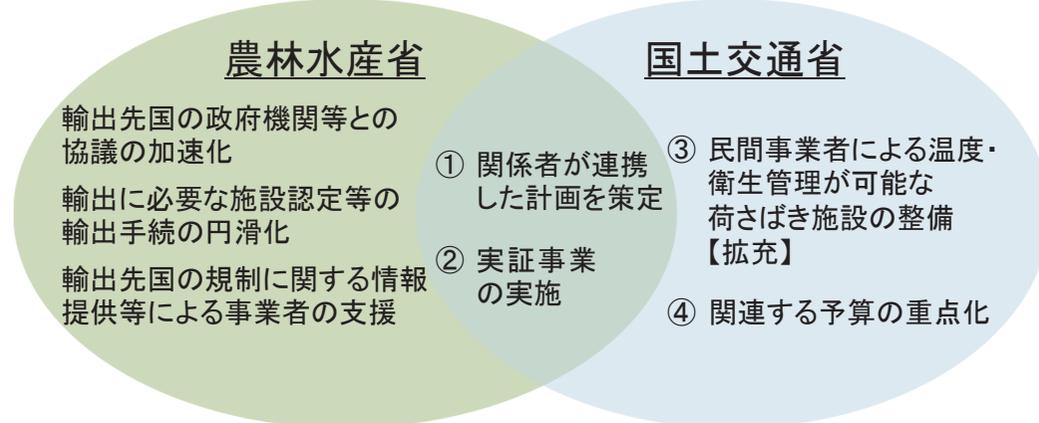
○2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の拡充や、関連する予算の重点化を行う。

<農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



出典: 農林水産省資料、貿易統計に基づき国土交通省港湾局作成

<農林水産省・国土交通省の連携による支援>



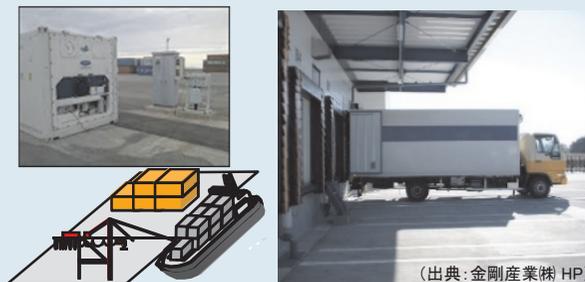
<具体の取組イメージ>



② 高機能コンテナやRORO船を活用した実証事業の実施



③ 民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備【拡充】



④ 関連する予算の重点化



離島交通の安定的確保を取り巻く状況

内航フェリー・ROROネットワークの構築

○トラックドライバー不足への対応や災害に強い効率的な輸送ネットワークの構築を図るため、フェリー・ROROターミナルの機能強化を図る。

OR2年度新規事業の例

大分港 大在西部地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

- ・総事業費 156億円
- ・整備期間 R2年度～R11年度
- ・航路 大分～東京(商船三井フェリー他)
清水(川崎近海汽船)



高松港 朝日地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

- ・総事業費 73億円
- ・整備期間 R2年度～R7年度
- ・航路 高松～神戸(ジャンボフェリー)



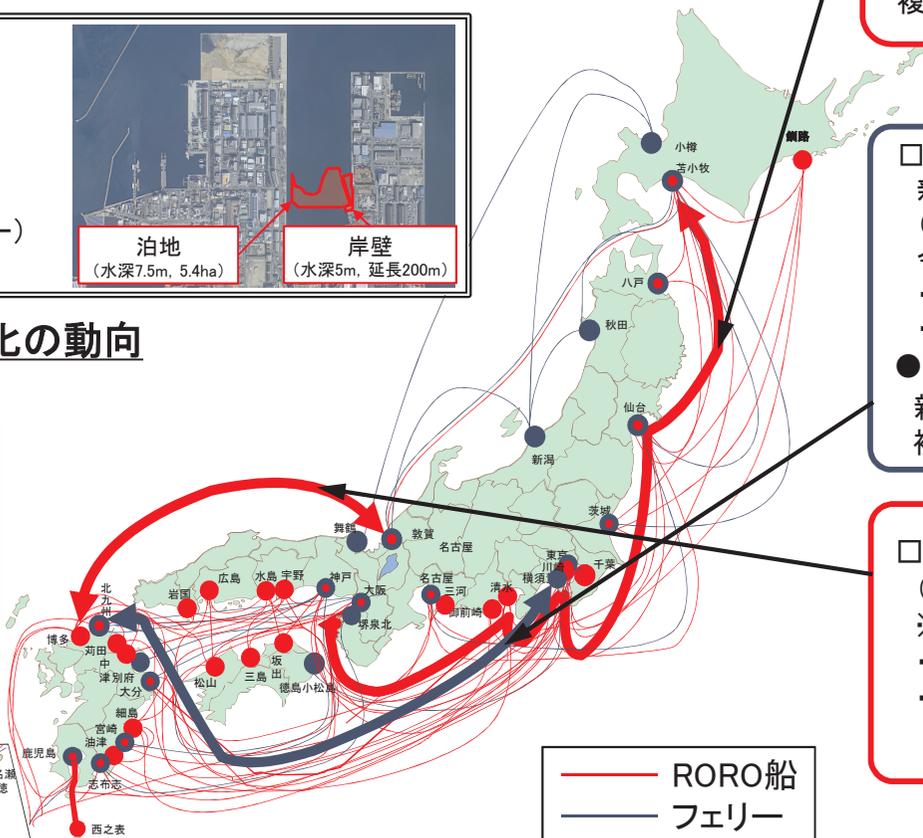
○フェリー・RORO船の大型化の動向

フェリー・RORO船の平均船型※1

総トン数	2000年	2020年
フェリー	約10,000トン	約11,000トン
RORO船	約5,400トン	約11,000トン

※1 フェリーについては、100km以上の中長距離航路を航行する船舶を対象。フェリー・RORO船とも離島航路を除く。

出典: 海上定期便ガイド、内航船舶明細書、日本船舶明細書を基に国土省港湾局作成



— RORO船
— フェリー

○フェリー・ROROの就航状況※2・新規就航の例

- 苫小牧～東京～清水～大阪
～清水/東京～仙台
新規RORO航路
(栗林商船) 平成30年5月就航
・総トン数 : 約13,000トン



- 苫小牧港における取組
岸壁の改良、ふ頭用地を整備し、
複合一貫輸送ターミナルを機能強化

北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送 (苫小牧港 H30.9.8撮影)

- 北九州～横須賀
新規フェリー航路
(SHKグループ新会社)
令和3年7月 就航予定
・総トン数 : 約15,400トン
・所要時間 : 約21時間



- 北九州港における取組
新たに岸壁、ふ頭用地を整備し、
複合一貫輸送ターミナルを機能強化

- 博多～敦賀 新規RORO航路
(近海郵船) 令和元年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数 : 約9,800トン
・所要時間 : 約19時間



※2 フェリーについては、300km以上の長距離航路のみ記載

離島交通の安定的確保

○ 「新たな日常」においても、公共交通が「地域の足」として不可欠なサービスであることに変わりはなく、条件不利地域の離島における住民生活の安定的確保をするため、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推進する。

■ 荒天が発生した際の離島への影響例



台風後のコンビニ（石垣市）



定期船入港前のスーパー（宮古島市）



荒天時の定期船の入港（^{かみなと}神湊港）

■ 就航率の向上や人流・物流の安全確保のための整備例



^{かふか}香深港(礼文島)



^{こうづしま}神津島港(伊豆諸島)



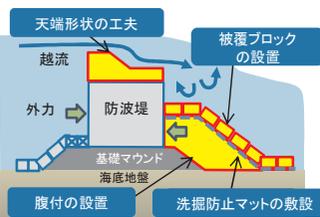
^{いづはら}厳原港(対馬)

港湾の防災・減災、国土強靱化 を取り巻く状況

○我が国の輸出入貨物量の99.6%を取り扱う港湾は、人口や資産が集中する島国日本の生命線であり、人命防護、資産被害の最小化は当然として、災害に強い海上輸送ネットワーク機能の構築に向けて、速やかに対策を講じることが必要。
 ○港湾・海岸において、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の柱に基づき、取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から7年度までの5か年で重点的かつ集中的に対策を講ずる。

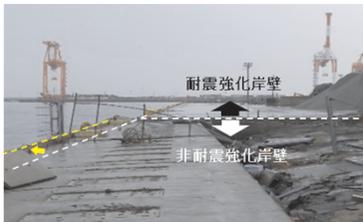
I. 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

港湾における津波対策



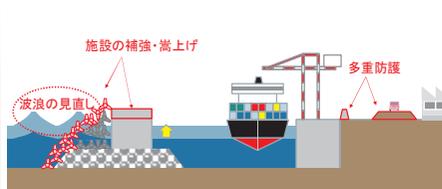
「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を実施

港湾における地震対策



海上交通ネットワーク維持のための耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等

港湾における高潮・高波対策



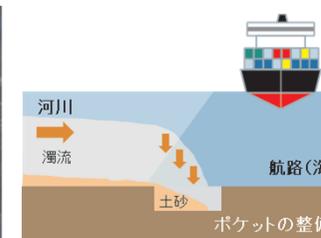
港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施

港湾における走錨対策



避泊水域確保のための防波堤等を整備

港湾等の埋塞対策



豪雨等による大規模出水時に備えた埋塞対策を実施

海岸の整備



切迫性・緊急性の高い自然災害に備えた海岸の整備を推進

II. 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策

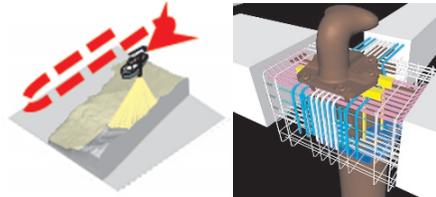
港湾・海岸における老朽化対策



予防保全型維持管理の実現に向けた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を推進し、港湾・海岸の安全な利用等を確保する

III. 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

港湾におけるデジタル化に関する対策



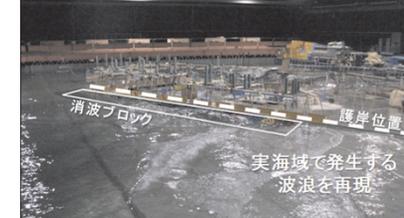
i-Construction等の推進や、港湾関連データ連携基盤の構築

港湾における災害情報収集等に関する対策



災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時の迅速な復旧等の体制を構築

港湾における研究開発に関する対策



国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制を構築

港湾における脱炭素化を取り巻く状況

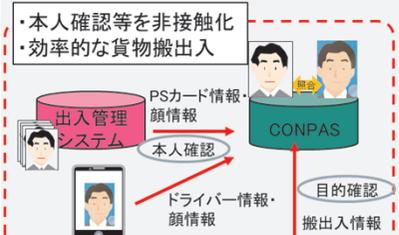
脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化(イメージ)

○世界的な脱炭素化への動きや政府方針等を踏まえ、我が国の輸出入の99.6%を取り扱い、CO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献していく。

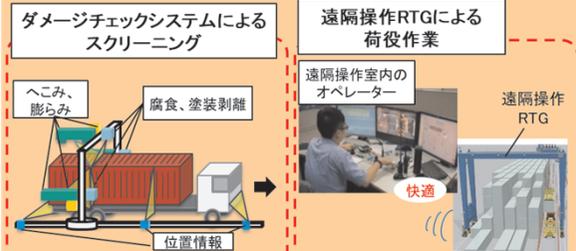
港湾・物流の高度化

セキュリティを確保した「非接触型」のデジタル物流システムの構築

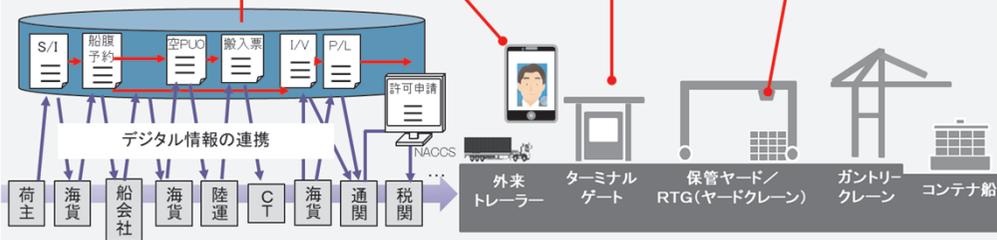
セキュリティを確保した「非接触型」のデジタル物流システム



ヒトを支援するAIターミナル



港湾関連データ連携基盤(手続きの電子化)



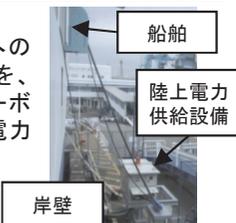
次世代エネルギーの活用の検討

港湾荷役機械等への燃料電池導入、カーボンニュートラルな電力の活用等に取り組む。



船舶への陸上電力供給の推進

接岸中の船舶への電力供給(陸電)を、化石燃料からカーボンニュートラルな電力に切り替える。

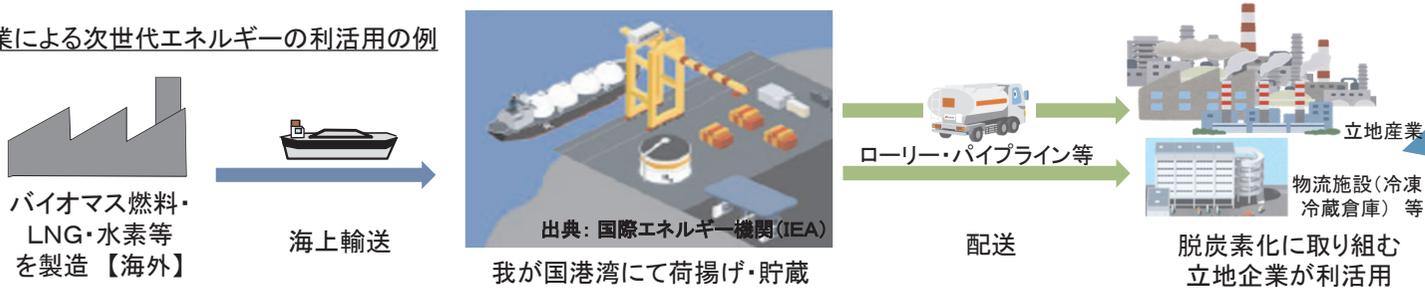


LNGバンカリング拠点の形成



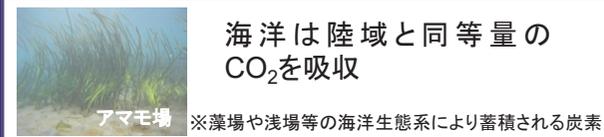
港湾を経由した次世代エネルギーの利活用(製造・輸送・貯蔵・利用等)(イメージ)

※企業による次世代エネルギーの利活用の例

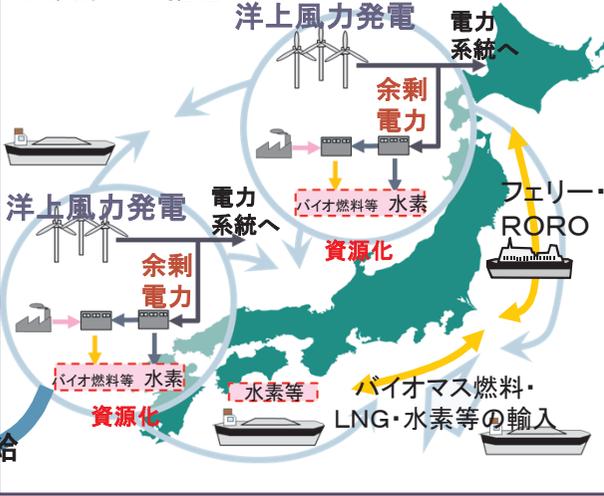


港湾・空間の高度化

ブルーカーボン(※)生態系の活用可能性の検討



洋上風力発電の導入・脱炭素化の推進(イメージ)



カーボンニュートラルの実現に貢献

政府の計画・基本方針等

政府の計画・方針等【抜粋】

国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）

- 企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。
- 地域の産業・生産基盤を担い、国民生活の安定を支える港湾の整備及び拡充を通じて、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげる。
- 複合一貫輸送網の拠点となる港湾については、船舶の大型化に対応した係留施設等の整備、防波堤の整備による静穏度の確保、幹線道路と接続する臨港道路の整備及び港湾背後地の物流拠点の機能の充実を図る。

第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

- 地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠である。このため、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要である。

政府の計画・方針等【抜粋】

経済財政運営と改革の基本方針2020（令和2年7月17日閣議決定）

●サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築

感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。 グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。

●農林水産業の活性化

食品産業と産地の連携・協業、物流拠点の整備等によるフードサプライチェーンの強化を図るとともに、穀物備蓄の確保や輸入の多角化について検討しつつ、食料の需給状況の分析強化等を通じ、輸入食料の安定的な確保を図る。

2025年に2兆円、2030年に5兆円とする新たな輸出額目標に向け、農林水産物・食品輸出本部の下で、輸出先国との規制緩和・撤廃の協議の加速化、証明書発行の迅速化等を推進するとともに、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）を通じた海外の規制等に対応した産地形成の強化、輸出物流の効率化・高度化、JFOODOによる戦略的マーケティング、食産業の海外展開、多様なビジネスモデルの創出等を進める。

●持続可能な開発目標（SDGs）を中心とした環境・地球規模課題への貢献

パリ協定に基づく長期戦略102に基づき、改定予定の地球温暖化対策計画を踏まえ、環境と成長の好循環を実現するため、水素等の脱炭素化の取組を推進する。特に、「革新的環境イノベーション戦略」103に基づき研究開発や投資を促進し、産業革命以来増加を続けてきた二酸化炭素を減少へと転じさせる「ビヨンド・ゼロ」を目指す。グリーンボンドの発行等を含め、ESG投資を推進する。脱炭素化という国際的な責任を果たすため、徹底した省エネルギーの推進と併せ、再生可能エネルギーについて、主力電源化を目指し、国民負担の抑制を図りながら最大限の導入を促す。

政府の計画・方針等【抜粋】

成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日閣議決定）

●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

② 輸出の促進

生産者への輸出診断等を行う「農林水産物・食品輸出プロジェクト」(GFP)の優良事例の発信を2020年度中に開始するとともに、グローバル産地づくり、産地と港湾が連携したプロジェクト等を通じたコールドチェーンの確保、加工食品の海外規制への対応、日本食品海外プロモーションセンター(JFOODO)による徹底的な市場調査等を進める。

●エネルギー・環境

① 強靱かつ持続可能な電気の供給体制の確立

・洋上風力発電に不可欠な基地港湾の2020年度内の指定を目指すとともに、2021年度までに安全指針を策定する。

⑤ 産業・運輸分野での取組

・港湾物流や臨海部産業の低炭素化に向けて、船舶への陸上電力供給設備の活用等を行うとともに、2023年度までに藻場や浅場等の海洋生態系により蓄積される炭素(ブルーカーボン)の貯留量の計測方法を確立し、国連気候変動枠組条約等への反映を目指す。

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）

●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。