

# 港湾インフラシステム海外展開の取組

---

# 1. 政府の取組方針

## 2. 港湾分野の海外展開・国際協力の取組状況

- ① 我が国企業による受注を目指す主な港湾プロジェクト
  - 1. バングラデシュ・マタバリ港開発事業
  - 2. インドネシア・パティンバン港整備・運営事業
  - 3. カンボジア・シハヌークビル港新CT整備・拡張事業
  - 4. ケニア・モンバサ港経済特区・港湾開発事業
- ② ベトナム・技術基準
- ③ カーボンニュートラルポート（CNP）国際連携
- ④ 北東アジア港湾局長会議
- ⑤ 日ASEAN港湾技術者会合
- ⑥ 海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度
- ⑦ 国際航路協会（PIANC）
- ⑧ 国際港湾協会（IAPH）

## 日本経済再生におけるインフラシステム海外展開の重要性

### ◆ 成長する世界における膨大なインフラ需要

- 世界のインフラ投資必要額は2016～2030年累計で約44兆ドル(=約5100兆円)(OECDデータをもとにみずほ銀行が試算(2016年))
- アジアのインフラ投資必要額は2016～2030年累計で約26兆ドル(=約3000兆円)(ADB(2017年))



●膨大な需要を、「インフラシステム海外展開」により日本経済に取り込むことが重要

## 政府一丸となつての取組

### ◆ 経協インフラ戦略会議

安倍総理の指示の下、インフラシステム海外展開の司令塔として、官房長官を議長とする閣僚会合「経協インフラ戦略会議」を立ち上げ。(2013年3月～)

#### <構成員>

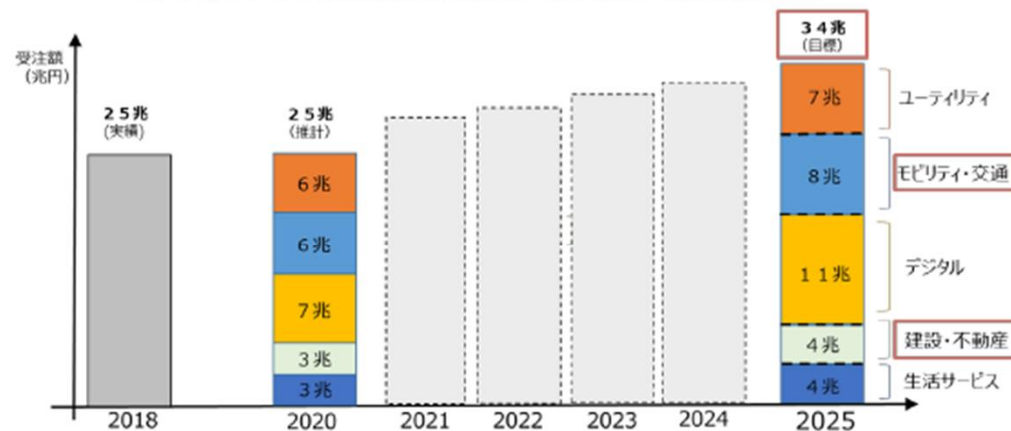
内閣官房長官(議長)、経済再生担当大臣兼内閣府特命担当大臣(経済財政政策担当)、総務大臣、外務大臣、財務大臣、経済産業大臣、国土交通大臣

## 「インフラシステム海外展開戦略2025」

(令和2年12月10日 経協インフラ戦略会議決定)

- 官民連携の下、新戦略に掲げる各種施策を強力に推進しつつ、我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注することを目指す。

「インフラシステム海外展開戦略2025」における受注目標額



\* 各種統計等を元にした集計(現行集計から海外現法売上上の計測等を精緻化)

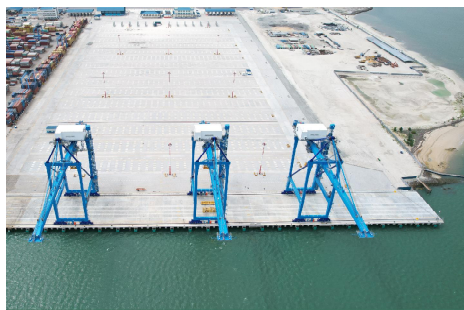
出典: 第49回 経協インフラ戦略会議 配布資料 <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyoku/dai49/siryou1.pdf>

## ライフサイクル コスト

使いやすく長寿命であり、初期投資から維持管理まで含めたライフサイクルコストが低廉

例：ケニア・モンバサ港

厳しい海洋環境に置かれている鋼構造物を腐食から護り、ライフサイクルコストを低減するため、重防食被覆工法を採用。



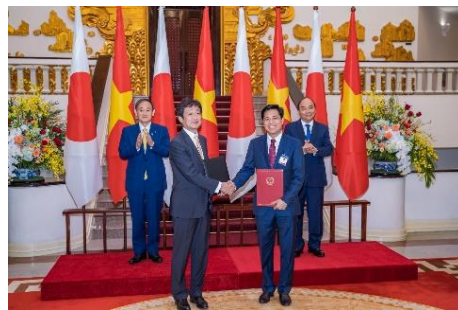
モンバサ港コンテナターミナル

## 技術移転

技術移転、現地人材・企業育成等相手国発展のための基盤づくりを合わせて実施

例：ベトナム・技術基準

日ベトナム間で署名した覚書に基づき、ベトナムにおける港湾施設の国家技術基準の策定協力を実施中。(2014年～現在)



覚書更新時の様子(2020年10月)

## 確実性

工期等契約事項の確実な履行

例：インドネシア・パティンバン港

プロジェクトの迅速な実施のための工期短縮、及び軟弱地盤での埋立施工等において優位性を持つ本邦技術を活用。



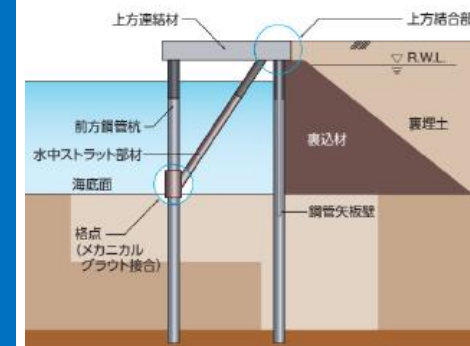
パティンバン港の整備状況

## 高い技術力

環境や防災、安全面にも配慮し、経験に裏付けられた技術をトータルに導入

例：カンボジア・シハヌークビル港

経済性の向上が可能、急速かつ省スペースな施工が可能なお本邦技術を導入。



ストラット工法

## 日本政府の取組

官民連携

## 日本企業の取組

### 【案件形成段階】

- トップセールス等により我が国の強みを積極的に売り込み



- 海外港湾物流プロジェクト協議会を活用した官民の情報交換等



計画から管理・運営までを見据えた案件形成

### 【プロジェクト実施段階】

- 政府間対話等により受注した日本企業への継続的なサポートを実施
- JICA・JOIN等との連携により、民間投資リスクを低減

### 海外港湾プロジェクト

川上段階  
計画・構想策定

川中段階  
調査設計・整備

川下段階  
管理・運営

受注獲得 受注獲得 受注獲得

- ODAプロジェクトを足がかりに、海外で継続的な案件受注を図る
- 現地に根ざすことで、相手国の人材育成や技術力向上にも貢献

## 岸田総理大臣の政策スピーチ（3月@インド）

- 2023年3月20日、岸田総理はインド世界問題評議会（ICWA）において、「インド太平洋の未来～『自由で開かれたインド太平洋』のための日本の新たなプラン～“必要不可欠なパートナーであるインドと共に”」と題する政策スピーチを行い、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のための新たなプランを発表。
- インド太平洋地域における質の高いインフラ投資を提供できる優秀な日本企業による海外展開を後押しすることについて言及した。

### 総理政策スピーチ（抜粋）

-日本は、「質の高いインフラ投資」に関するG20原則の実施を推進していきます。スリランカの債務再編も、公平かつ透明な形で進められることが不可欠です。日本は、インドと緊密に連携し、南アジア地域の安定に貢献していきます。質の高いインフラを提供できる優秀な日本企業による海外展開を後押しし、現地経済と日本経済をともに活性化させていきます。



# 開発協力大綱の改定（2023年6月閣議決定）

## 経緯

- 1992年 政府開発援助大綱（ODA大綱）の閣議決定 ⇒ 2003年改定
- 2015年 開発協力大綱の閣議決定（注）ODA大綱⇒開発協力大綱に名称変更
- 2022年9月 林外務大臣から開発協力大綱の改定を発表  
有識者懇談会や各界との意見交換を経て政府案作成、パブコメも実施。
- 2023年6月 新たな開発協力大綱の閣議決定



## 背景・狙い

- 歴史的転換期にある国際社会は複合的危機に直面 ⇒ 開発途上国への関与強化が必要
- 一部の新興ドナーによる債務持続可能性に配慮が十分でない借款 ⇒ 透明・公正な協カールールの実践が必要
- 民間資金フローの増大と開発のアクターの一層の多様化 ⇒ 更なる連携強化・資金動員が必要
- ➡ 外交の最重要ツールの一つである開発協力を一層効果的・戦略的に活用するため、大綱改定により新たな方向性を示す。

## 見直しの主な点

### 基本方針

- ✓ 新たな時代の「人間の安全保障」（一人ひとりの「保護」と「能力強化」に加え、様々な主体の「連帯」を追加）
- ✓ 途上国との共創（自助努力支援 ⇒ 対話・協働による社会的価値の創出とその日本社会への還流（＝共創））
- ✓ 開発協力の国際的ルール of 普及・実践（包摂性、透明性と公正性といったルール等の普及と実践を主導）

### 重点政策

- ✓ 新しい時代の「質の高い成長」（途上国の喫緊の課題である気候変動・保健・人道危機等に加え、デジタルや食料・エネルギー等経済強靱化にもアドレス）
- ✓ 法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の維持・強化（自由で開かれたインド太平洋（FOIP）実現のための取組推進を明記）

### 実施面での進化

- ✓ 様々な主体との共創（民間企業、公的金融機関、他ドナー、国際機関、市民社会等との連帯を強化し、開発の効果を最大化）
- ✓ 能動的協力による戦略性の強化（日本の強みを活かした協カメニューを積極的に提案するオファー型協カや人への投資）
- ✓ ODAの制度設計の更なる改善（キーワードは「柔軟・効率性」×「迅速性」）



（写真提供：JICA）

# 「インフラシステム海外展開戦略2025」追補（令和5年6月1日経協インフラ戦略会議決定）の概要

◆ インフラ海外展開を取り巻く環境変化に対応するため、**デジタル技術の活用等**や、**現地パートナーやスタートアップとの連携**、**相手国ニーズに応じた提案型アプローチ**が求められている。こうした取組や、**国内外での人への投資**を進め、バリューチェーンを俯瞰した**総合的な提案につながる施策を実施**していく。

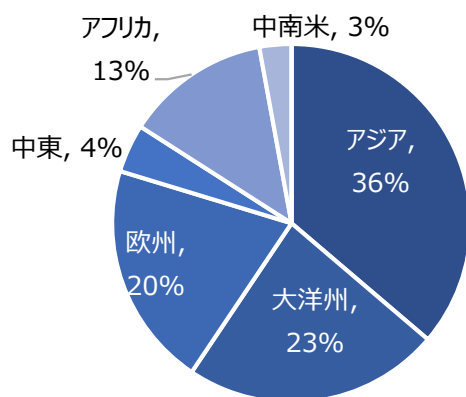
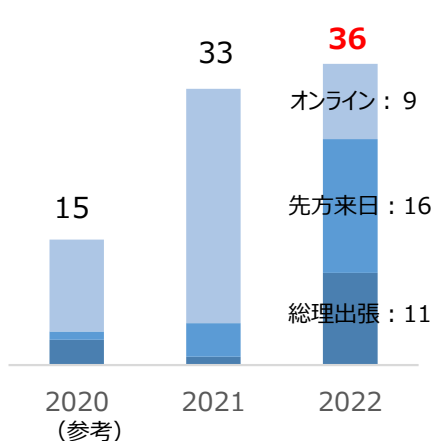
## 目的

1. カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた**経済成長**の実現
2. 展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献
3. 「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現

## 行動KPI

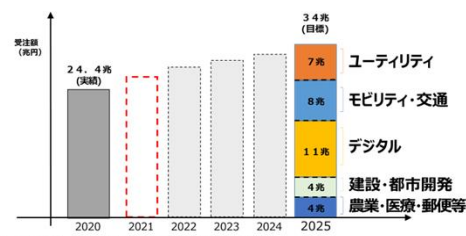
総理による**トップセールス**の実績：

アジア・大洋州を中心に**69件**（2021年～2022年）



## 効果KPI

- 2025年の「受注額34兆円」の達成に向け、2020年は24.4兆円を達成
- 2021年の計数は本戦略の下、公的統計の個別分析が可能となる6月以降集計予定



注：2020年は、「インフラシステム輸出戦略」に基づく受注実績。2021年から海外現地法人売上上の計測等を精緻化するなど集計方法を変更、本年6月頃集計開始予定。

## 追補のポイント

### 重点戦略①：DX等新たな時代の変革への対応の強化

- 海外におけるサプライチェーン等のリスクへの対応力強化：
  - JBIC法改正やデジタル技術の活用等によるサプライチェーン強靱化
- デジタル変革による価値創造と中堅・中小、スタートアップ支援：
  - アジアDXやJ-Bridge等による新事業創出、オープンイノベーションの推進
  - スマート農業技術やスマートシティの海外展開

### 重点戦略②：脱炭素社会に向けたトランジションの加速

- 脱炭素社会の実現に向けた国際連携の枠組み：
  - アジア・ゼロエミッション共同体構想の実現、JCMプロジェクトの大規模化、「パリ協定6条実施パートナーシップセンター」の活用を通じた「質の高い炭素市場の推進」
- 我が国の脱炭素技術等の海外展開支援：
  - 脱炭素戦略・制度の整備や人材育成等への協力・適応策と緩和策を両立させる技術の展開

### 重点戦略③：「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」を踏まえたパートナーシップの促進

- グローバル・サウスにおける重点地域への取組／国際環境への迅速・柔軟な対応：
  - 友好協力50周年を迎えるASEANに加えて太平洋島嶼国や南アジアとの協力強化
  - 地政学リスク等を踏まえた相談体制の強化、貿易保険や出融資による支援の強化
- ハード・ソフト両面による質の高い協力／パートナー等との共創による多層的な連結性の強化：
  - 「オフア型協力」を通じた戦略性強化、民間資金動員型無償資金協力の創設
- 同志国との連携強化：
  - 5G (Open RAN) や海底ケーブルに関する協力の推進

### 展開手法の多様化（④コア技術確保、⑤継続的関与、⑥官民連携推進）

- 技術展開の推進／本邦・現地人材の育成・交流：
  - 交通ソフトインフラ海外展開支援協議会 (JAST) の活用を通じた実証・調査・展開支援
  - 日ASEAN若手起業家100人ネットワーク等を通じた人材の交流や育成
- PPP事業への積極的な参画・きめ細やかな支援／現地社会課題解決型の支援：
  - トランザクション・アドバイザー等を通じた伴走支援、老朽化インフラの補修・O&Mへの支援
- 官民一体となったプラットフォームや政府系機関の活用促進：
  - 各種プラットフォームや政府系機関を通じた企業への情報提供・マッチング機会の提供・支援



# 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（令和5年版）のポイント

● 政府全体の戦略である「インフラシステム海外展開戦略2025」追補（令和5年6月決定）や当省で実施した企業へのヒアリング結果を踏まえ、引き続き4つの重点分野に関する取組を深化させるとともに、オファー型協力を資する支援スキームの有機的な連携や、我が国企業による継続的な海外事業参入に向けた支援を強化する。

重点分野

## ①O&Mの参画推進による継続的関与の強化

■ 我が国が強みを有するインフラ施設の運営・維持管理（O&M）に関する技術・ノウハウを活用した案件形成や事業参画を支援

- 取組例
- インフラ整備とO&Mのパッケージ型の案件形成
  - PPPプラットフォーム等の政府間枠組みの活用

## ②「技術と意欲のある企業」の案件形成・支援

■ 技術と意欲のあるスタートアップ、地方・中小企業に対し、海外展開のノウハウの提供や現地パートナーとのマッチング、脆弱な財務基盤の補完等伴走型支援を実施

- 取組例
- JOINによる地方説明会の開催や中小等向け窓口の設置
  - 協議会を活用した現地でのプロモーションやマッチングの実施

## ③国際標準化の推進と戦略的活用

■ 各分野の実情を踏まえ、国際標準化機関における国際標準の獲得、相手国での標準採用の働きかけ、日本規格のデファクトスタンダード化を戦略的に実施

- 取組例
- 日本式のコールドチェーン物流サービス規格の展開
  - 海外向け車両の標準仕様（STRASYA改訂版）の展開

## ④デジタル・脱炭素技術の活用

■ スマートシティ・交通ソフトインフラ等デジタル技術を活用したインフラシステムや、ダム再生等の気候変動適応・緩和に貢献するインフラシステムの展開を支援

- 取組例
- スマートシティ・交通ソフトインフラの海外展開
  - 熊本水イニシアティブを踏まえた既存ダムの有効活用



重視すべきアプローチ

## オファー型協力を資する支援スキームの有機的な連携

■ オファー型協力の実現に向けて、インフラに関する固有の技術・ノウハウを有する独立行政法人等（JRTT、UR、NAA等）の積極的な活用や、JOIN、JICA、JBIC、NEXI等の関係機関との連携を推進

## 我が国企業による継続的な海外事業参入に向けた支援

■ 国際情勢や国内の経済社会構造が変動する中でも、我が国企業が継続的に海外インフラ事業に参入できるよう、海外展開に係る人材の育成・採用や、案件受注後に発生する課題解決を支援

## 【港湾分野の取組】

### 市場の動向

- 国内の港湾におけるコンテナ取扱個数：  
約2,140万TEU (2011年～2015年平均) → +約5.6%  
⇒ 約2,260万TEU (2016年～2020年平均)
  - 世界の港湾におけるコンテナ取扱個数：  
約64,245万TEU (2011年～2015年平均) → +約20.0%  
⇒ 約77,077万TEU (2016年～2020年平均)  
(出典：UNCTAD「Container port throughput annual」)
- ⇒ 海外市場の成長はより顕著であり、海外市場への展開も重要  
⇒ 港湾整備運営の市場規模は更に拡大

### 我が国の強み・弱み

- 特長
  - ① 臨海部の産業立地と港湾開発を一体的に推進し、雇用・所得を創出
  - ② 人材育成や技術移転を通じた相手国の発展
- 整備面
  - 強み：急速施工、地盤改良、環境に配慮した施工方法等の高い技術力
  - 弱み：相手国から「価格が高い」と捉えられる傾向
- 運営面
  - 強み：狭隘なターミナルでの効率的な運営、丁寧かつ迅速な荷役等
  - 弱み：港湾運送事業者の海外での実績が限定的

### 今後の展開の方向性

展開地域での連結性向上を通じて「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」に資するため、港湾プロジェクトの推進は重要。競争環境も激化するなか、我が国企業の受注実績の拡大やノウハウの蓄積のため、以下に取り組む。

- 質の高い港湾インフラの展開を通じた現地との協創
  - 現地の産業発展や日本企業の進出への期待に応えるため、産業立地型港湾開発モデルのノウハウを提案。
  - 港湾技術基準の他国への普及、PIANC等国際機関を通じた国際標準化や港湾マスタープラン等策定を推進。
  - JICA港湾アルムナイ等により、研修生修了生のネットワーク化を推進し、ASEAN・大洋州地域等各国との良好な関係を構築・発展。
- 官民連携による継続的な関与の実現
  - トップセールス等の政府間対話、JICA・JOINとの協力、官民連携等により、整備から管理・運営までを見据えた取組を強化。
  - 同様の取組により、相手国への中長期的な海外港湾開発への支援を推進し、本邦企業による継続的な受注を図り、現地企業・人材への技術移転等を通じて、相手国の人材育成や技術力向上に貢献。
- デジタル技術の活用、気候変動への対応
  - デジタル技術の活用：ASEAN地域等において、港湾物流に係る掛かる情報伝達の電子化や港湾EDIシステムの普及を推進。
  - 気候変動への対応：カーボンニュートラルポート(CNP)の形成、諸外国とのCNP認証(コンテナターミナル)の活用に関する議論、グリーン海運回廊の形成、企業による海外積出港の環境整備等の取組の支援等を推進。



自動車ターミナルの状況  
(インドネシア・パティンバン港)



カンボジア・港湾EDI稼働式典  
(2022年8月)の様子

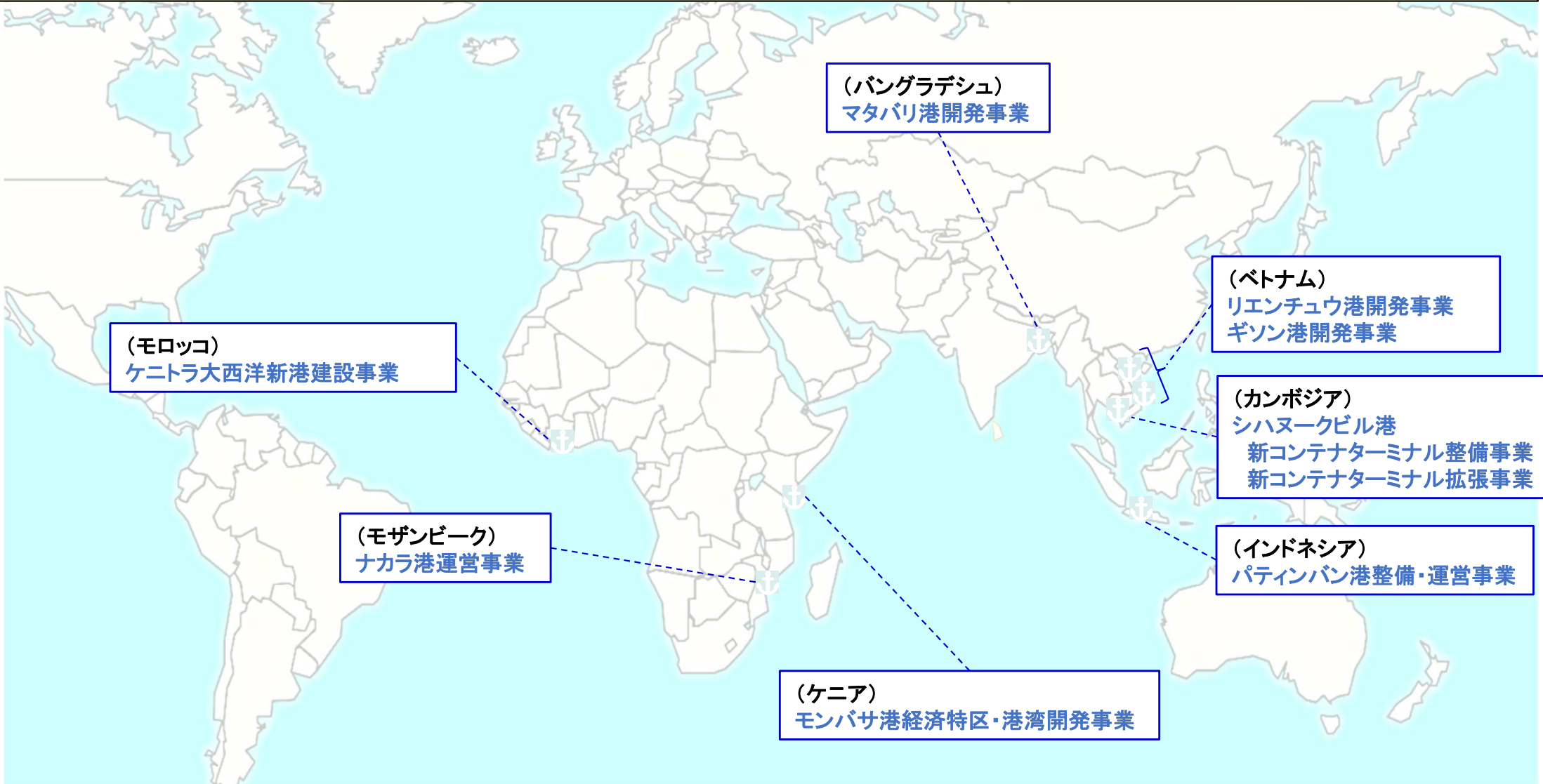
# 1. 政府の取組方針

## 2. 港湾分野の海外展開・国際協力の取組状況

- ① 我が国企業による受注を目指す主な港湾プロジェクト
  - 1. バングラデシュ・マタバリ港開発事業
  - 2. インドネシア・パティンバン港整備・運営事業
  - 3. カンボジア・シハヌークビル港新CT整備・拡張事業
  - 4. ケニア・モンバサ港経済特区・港湾開発事業
- ② ベトナム・技術基準
- ③ カーボンニュートラルポート（CNP）国際連携
- ④ 北東アジア港湾局長会議
- ⑤ 日ASEAN港湾技術者会合
- ⑥ 海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度
- ⑦ 国際航路協会（PIANC）
- ⑧ 国際港湾協会（IAPH）

# ①我が国企業による受注を目指す主な港湾プロジェクト

○ 国土交通省では、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」において、我が国企業による受注を目指す主要プロジェクトを毎年選定しており、今年は港湾分野からは9プロジェクトが選定された。(国土交通省全体では93プロジェクトが選定)



# ①-1 バングラデシュ・マタバリ港開発事業

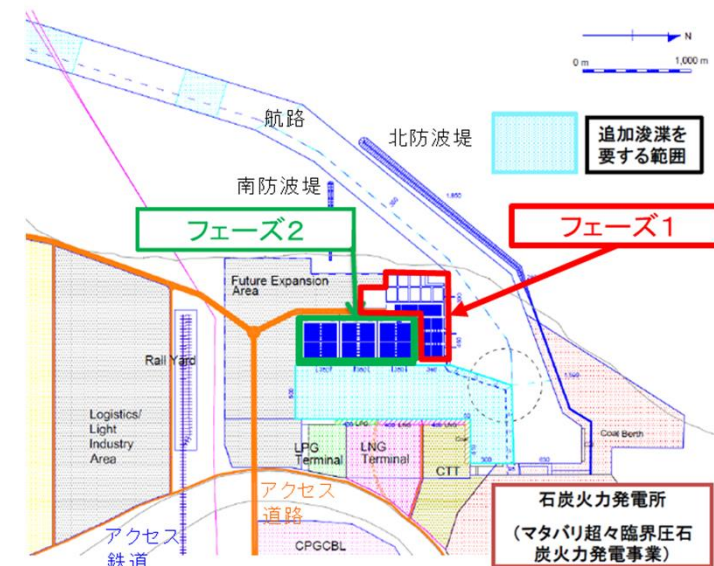
- バングラデシュは年平均6%超の経済成長に伴い、貨物輸出入量も増加。同国のコンテナ貨物の98%を扱うチッタゴン港は、既に施設容量を超える貨物を取り扱っている。既存の拡張計画を実施しても2023年には施設容量が飽和する見込み。
- このような状況から、同国で大水深港の建設が可能なマタバリ地域において、円借款事業(マタバリ超々臨界圧石炭火力発電計画(※))で整備中の航路、防波堤等を活用した新港(コンテナターミナル:-16m、460m+多目的ターミナル-16m、300m)開発を計画(2027年完工予定)。

## 経緯

2014年5月 ハシナ首相と安倍総理の首脳会談時に、マタバリ港開発を含む「ベンガル湾産業成長地帯構想(BIG-B)」が提唱された。  
 ※BIG-Bとは、バングラデシュの電力整備と産業集積を図りながら、ベンガル湾沿岸地域をつなぐ「地域物流のハブ」として発展させる構想。

2019年 5月 円借款「マタバリ港開発計画(第一期)」(供与限度額388.66億円)のE/N,L/A署名

2022年 6月 パッケージ1(港湾土木) 入札公示 現在、入札手続き中



(※)「マタバリ超々臨界圧石炭火力発電計画(円借款事業)」

総事業費:約4,500億円

円借款供与額:約415億円(第1期)(E/N:2014年5月)、約378億円(第2期)(E/N:2016年6月)、約107億円(第3期)(E/N:2017年6月)

約673億円(第4期)(E/N:2018年6月)、約1,431億円(第5期)(E/N:2019年6月)、約1,373億円(第6期)(E/N:2021年11月)

事業期間:2014年6月~2027年1月(施設供用開始2024年)

受注者:住友商事・東芝・IHI(※港湾建設は五洋建設が住友商事から受注)

# ①-2 インドネシア・パティンバン港整備・運営事業

- 現在、自動車ターミナル拡張等のパッケージ5を、本邦企業2社と尼国企業3社JVが、コンテナターミナル拡張等のパッケージ6を、本邦企業3社と尼国企業3社JVが実施中。
- 更なるCT拡張部分建設(パッケージ7)については今後入札公示予定。

## プロジェクト概要

- 首都圏東部新港として日本のODA(供与額約2,100億円)により、自動車ターミナル及びコンテナターミナルを開発中。
- 建設工事(Phase1-1)が完了。拡張工事(Phase1-2)のうち、パッケージ5及び6を本邦企業が受注。
- 自動車ターミナルについては、2021年12月、日尼協力のもと日本企業による運営が開始。



自動車の積出の状況  
(豊田通商提供)



パティンバン港の整備状況  
(東亜建設工業提供)



自動車ターミナルの状況  
(豊田通商提供)

# ①-3 カンボジア・シハヌークビル港新コンテナターミナル整備・拡張事業

- シハヌークビル港の増加するコンテナ貨物需要に対応するため、新コンテナターミナルを整備・拡張する事業をODAで実施中。新CT整備工事は土木工事および荷役機械ともに入札が完了。
- 2023年3月、シハヌークビル港湾公社(PAS)主要メンバーが訪日し、斉藤大臣および石井副大臣の表敬等を実施。シハヌークビル港の整備・運営や日本の港湾技術について意見交換を行った。

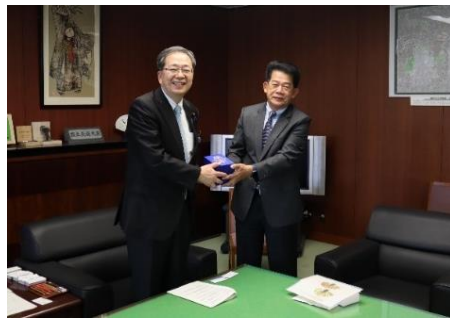
## ○ 新コンテナターミナル整備事業 NCT1

- 2016年2月～17年2月 JICAが新たなコンテナターミナル整備事業のF/Sを実施
- 2019年7月～21年10月 新コンテナターミナル整備事業のD/Dを実施
- 2022年10月 PKG1: **土木工事**の入札(※1)。現在審査中。
- 2023年6月 PKG2: **荷役機械**の入札(※2)。現在審査中。

※1. ストラット工法、チタンカバー・ペトロラタム被覆工法をスペックイン  
 ※2. 塗装寿命延長鋼板をスペックイン

## ○ 新コンテナターミナル拡張事業 NCT2 NCT3

- 2020年6月 シハヌークビル港湾公社よりJICAに、新コンテナターミナル拡張事業の協力準備調査を要請する書簡が接到
- 2020年12月～22年7月 JICAが新コンテナターミナル拡張事業のF/Sを実施
- 2022年8月 (第一期) E/N署名



斉藤大臣表敬



石井副大臣表敬

# ①-4 ケニア・モンバサ港経済特区・港湾開発事業

- 東アフリカ最大規模の港湾であるモンバサ港の対岸に位置するドンゴクンドゥ地区において、経済特区(SEZ)を開発する計画。
- 2016年8月の日・ケニア首脳会談で、同経済特区を日本の協力で開発することで一致し、両政府が協力覚書(MOU)に署名。
- 基礎インフラ(港湾、電力、水)を円借款で整備し、経済特区内の道路・排水施設等を無償資金協力で整備予定。

## 経緯

2019年9月 「モンバサ経済特区開発計画(第一期)」のE/N署名(供与限度額約370億円)

2022年11月 港湾パッケージを入札公示し、現在契約手続き中

## フェーズ I, II 概要

フェーズ I、フェーズ IIともに、土木工事部分は東洋建設、荷役機械部分は豊田通商(三井E&Sマシナリー(元:三井造船)の荷役機械を搬入)が受注

フェーズ I : (土木工事)コンテナターミナル建設  
(水深15m1バース、11m1バース)  
(荷役機械)ガントリークレーン(3基)他

フェーズ II : (土木工事)コンテナターミナル建設  
(水深15m1バース)  
(荷役機械)ガントリークレーン(3基)他





## ② ベトナム・技術基準

- 我が国企業の海外展開を支援するための環境整備を目的に、2014年に日ベトナム間で署名した覚書に基づき、ベトナムにおける港湾施設の国家技術基準の策定協力を実施中。
- 2023年12月、同覚書を更新予定。

### ■ 経緯

- 2014年3月 ベトナムの港湾施設の国家技術基準策定における協力に係る覚書に署名 ※協力期間:2014年3月～2017年3月
- 2017年6月 同覚書を更新 ※協力期間:2017年6月～2020年3月
- 2020年10月 同覚書を更新 ※協力期間:2020年10月～2023年3月
- 2023年8月 基準策定及び、基準や関連ガイドラインのベトナム国内での普及に係る支援について、JICA技術協力プロジェクトを開始(～2027年7月まで)
- 2023年12月 同覚書を更新予定



菅首相(当時) フック首相(当時)  
岡西国交審(当時) ドン交通運輸副大臣(当時)

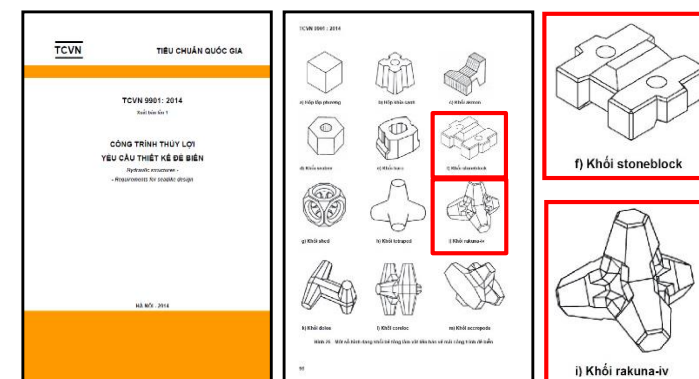


ベトナムとの共同検討の様子

覚書更新時の様子(2020年10月)  
※ 受注実績 (消波ブロックの場合)

技術基準に登載されたことにより、現地顧客からの信頼度が向上  
⇒ ベトナム、さらには他国での受注実績が増加

### TCVN 9901: 2014 Hydraulic structures - Requirements for seadike design



(事例1) ベトナム・チャンメイ港  
(2018-2020年)

- ・規格: 16t、32t
- ・合計数量: 4,600個



	研究段階	国家基準原案作成段階	国家基準原案審査段階	国家基準発行
<b>■ 設計基準(全11編)</b>				
Part 1 : 総則				2017年5月 発行
Part 2 : 荷重と作用				2017年5月 発行
Part 3 : 材料条件				2019年11月 発行
Part 4-1 : 基礎				2020年3月 発行
Part 4-2 : 地盤改良				2020年3月 発行
Part 5 : 係留施設				2021年9月 発行
Part 6 : 防波堤				2023年9月 発行
Part 7 : 航路・泊地				
Part 8 : ドライドック				
Part 9 : 浚渫・埋立				2023年7月 発行
Part 10 : その他港湾施設				
<b>■ 施工基準(全1編)</b>				
施工・検収基準				2017年9月 発行
<b>■ 維持管理基準(全1編)</b>				
維持管理・補修基準				2021年6月 発行

### ③ カーボンニュートラルポート（CNP）国際連携

#### 日米CNP協力

- 2021年4月の日米首脳会談において、日米両国が「カーボンニュートラルポート」に関する協力を合意。2022年5月の日米首脳会談では、日米間でのCNPの連携を更に強化することで一致し、ロサンゼルス港と横浜港、神戸港がパイロットケースとして特定された。そのほか、2022年3月の日米CNPワークショップ、2022年8月の日米インフラフォーラムを通じ、両国のCNPに関する知見の共有や官民関係者間の意見交換を図った。
- 2023年3月、国土交通省とカリフォルニア州で覚書に署名し、日本とカリフォルニア州の港湾の脱炭素化、グリーン海運回廊の発展に向けて議論を深めていくことを確認した。
- 2023年10月には、国土交通省とカリフォルニア州運輸省の共催でロサンゼルスにて「港湾の脱炭素化・グリーン海運回廊シンポジウム」を開催し、関係者間で知見を共有するとともに、日本とカリフォルニア州の港湾間\*で、6つの協定が結ばれた。

\*日本側：東京港、横浜港、名古屋港、神戸港  
 米国側：オークランド港、ロサンゼルス港、ロングビーチ港

#### 日米豪印海運タスクフォース

- 2021年9月の日米豪印首脳会合において、「2030年までに2～3つの低・ゼロエミッションのグリーン海運回廊を設置することを目指す」ことに合意。また、目標達成に向けて、ロサンゼルス、ムンバイ・ポートトラスト、シドニー（ボタニー）及び横浜を含む「日米豪印海運タスクフォース」を立ち上げることで合意。
- 2022年5月の日米豪印首脳会合においても、2025～2030年までの「グリーン海運回廊」の確立を目指し、引き続き議論することを確認。



港湾の脱炭素化・グリーン海運回廊  
 シンポジウムの様子



シンポジウムの  
 発表資料  
 はこちら  
 （公開中）

## ③ カーボンニュートラルポート（CNP）国際連携

### G7交通大臣会合

○ 2023年6月18日のG7交通大臣会合において、以下の内容を参加国間\*で合意。

- ・2020年代半ばまでに、G7加盟国が関与する少なくとも14のグリーン海運回廊の設立を支援。
- ・ゼロ及びニアゼロエミッション燃料のバンカリングやゼロ及びニアゼロエミッションの荷役機械、船舶と港湾との間での情報交換プロセスのデジタル化や陸上電源供給等の共通かつ具体的な取組が、グリーン海運回廊の設立に貢献すると認識し、港湾の脱炭素化に向けて協働する際に港湾や他の関係者の取組を支持する。

### APEC交通大臣会合

○ 2023年5月15～17日で開催されたAPEC交通大臣会合において、以下の内容が議長声明\*\*で発表された。

- ・APEC地域の温室効果ガス排出量の削減を支援する手段として、低・ゼロ排出の自動車である軽量自動車(バッテリー電源、プラグインハイブリッド、燃料電池等)への移行の促進、持続可能な航空燃料への移行の促進、低・ゼロ排出の海運及び港湾の脱炭素化の推進といった、TPTWGが追求すべき特定かつ具体的なアクションについて議論した。

### APEC首脳会合

○ 2023年11月16～17日で開催されたAPEC首脳会合において、以下の内容を参加国間\*\*\*で合意。

- ・既存の目標や政策を通じて、世界における再生可能エネルギーの容量を3倍にする取組を追求し奨励していく。また、我々は、2030年までに、国内事情に応じて、排出削減・除去技術等を含むその他のゼロ・低排出技術に関して同様の意欲を示していく。様々な道筋を通じて、この地域における低・ゼロ排出交通への移行及び投資を加速化するため、我々は、低・ゼロ排出車両への移行、持続可能な航空燃料、そして、低・ゼロ排出海運及び港湾の脱炭素化を加速する努力を追求していく。

\* 日本、フランス、米国、英国、ドイツ、イタリア、カナダ、EU

\*\* 議長国はアメリカ

\*\*\* アジア太平洋地域の21の国と地域(オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、中国、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、台湾、タイ、米国、ベトナム)

## ④ 北東アジア港湾局長会議

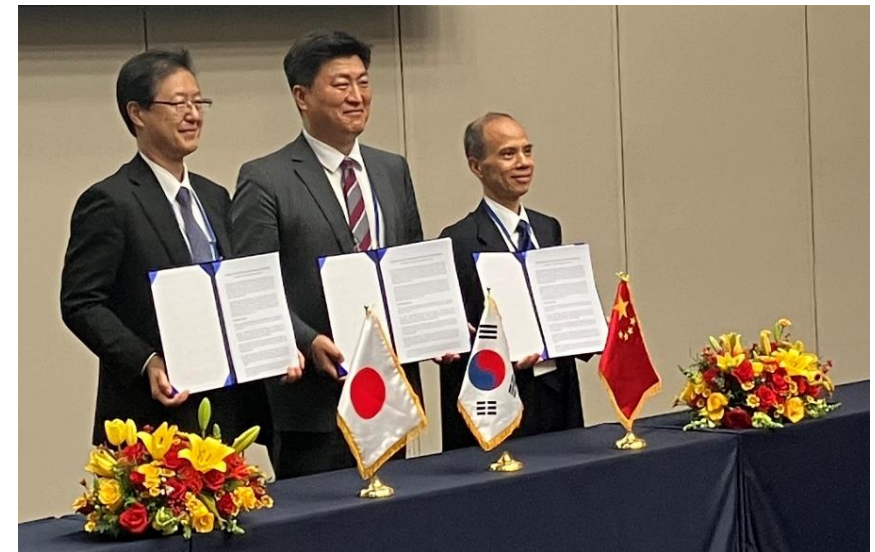
- 1995年から1999年の間、年1回開催されていた日韓港湾局長会議をベースに中国が加わり3カ国に拡大したもの。日中韓3カ国の港湾担当部局の局長が3カ国における港湾の発展のため、港湾行政、港湾開発及び管理に関して、意見交換及び情報共有を行っている。
- 2023年11月、第23回港湾局長会議を韓国主催で開催。各国の団長より港湾の再開発と都市再生についての発表が行われ、日本からは、港湾再開発の事例や関係する制度について報告。

### 参加メンバー

日本：国土交通省港湾局、国土技術政策総合研究所、港湾空港技術研究所  
 韓国：海洋水産部港湾局、韓国海洋水産開発院、韓国海洋科学技術院  
 中国：交通運輸部水運局、科学研究院、水運科学研究院

開催実績及び予定		※下記( )は会議開催場所	
<局長会議>		<WG会合>	
第19回	2018年11月 日本(静岡(清水))	6月	日本(東京)
第20回	2019年11月 韓国(昌原)	6月	韓国(ソウル)
第21回	2021年11月 中国(オンライン)	6月	中国(オンライン)
第22回	2022年11月 日本(オンライン)	6月	日本(オンライン)
第23回	2023年11月 韓国(釜山)	6月	韓国(世宗)
第24回	2024年11月 中国(唐山)		未定(中国)

※2020年開催予定だった会合は新型コロナウイルス感染拡大の影響により1年延期



第23回局長会議 3カ国代表の集合写真

WG会合：実務担当者が港湾局長会議において議論する事項に係る共通課題及び会議運営の詳細を調整するために、港湾局長会議に先立ち開催される。

# ⑤ 日ASEAN交通連携

## 概要

- ◆ 日ASEAN間の新しい協力・強調・協働により、(1)ASEAN諸国の持続的発展の促進・支援、(2)ASEAN地域の連携強化、(3)ASEAN諸国・地域と日本との問題意識の共有、政策協調及び連携強化を目指すものとして、「日ASEAN交通連携」があり、個別プロジェクトを実施。港湾分野では、「港湾技術共同研究」、「港湾保安向上行動計画」のプロジェクトを展開。
- ◆ 「港湾技術共同研究」については、日ASEAN港湾技術者会合を2004年から毎年開催(直近は2022年12月に開催され、次回は2024年12月に開催予定)しており、3年毎にASEANと日本に共通する技術的課題に基づくテーマを1つ設定し、ASEAN共通のガイドライン作成を目的としたプロジェクトを実施。
- ◆ 「港湾保安向上行動計画(RAPPS)」については、2003年からプロジェクトを実施しており、港湾保安対策における指導者の養成や、監査を実施する職員の養成など、港湾保安対策の実効性の向上に尽力。ASEAN各国の関係者との会合を踏まえて、各マニュアルの作成を行い、2022年には優良事例集をとりまとめた。

### 港湾技術共同研究プロジェクト

2003年～2005年	港湾維持管理・補修技術に関する報告書を取りまとめ
2006年～2007年	インド洋津波の被災国及びASEAN 各国向け「津波防災マネジメントマップガイドライン」の策定
2008年～2010年	ASEAN 諸国の現状・事情を踏まえた「港湾施設の戦略的維持管理ガイドライン」の策定
2011年～2013年	ASEAN全域で適用可能な「港湾EDI導入ガイドライン」の策定
2014年～2016年	ASEAN諸国向け「港湾防災ガイドライン」の策定
2017年～2019年	ASEAN諸国向け「航路の維持管理ガイドライン」の策定
2020年～2023年	ASEAN諸国向け「コンテナターミナルの能力評価に関するガイドライン」の策定
2024年～2026年	ASEAN諸国向け「カーボンニュートラルレポート(CNP)の形成に向けたガイドライン」の策定



第17回日ASEAN港湾技術者会合(2020年2月)



第20回日ASEAN 港湾技術者会合(2022年12月)

# ⑥ 海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度

## 目的

○今後の海外進出や国内外の技術者の相互活用を促進するため、海外インフラプロジェクトに従事した本邦企業の技術者の実績を認定し、特に優秀な者については表彰するとともに、本認定・表彰の結果を国内工事・業務の入札時に評価するための制度を令和2年度に創設。

## 対象となる工事・業務

以下の海外建設工事又は業務の従事経験を有する本邦企業等に所属等する技術者

### 【工事部門】

- ① 発注者：外国政府/政府機関に準ずる法人
  - ② 受注者：本邦法人またはその海外現地法人
- である海外建設工事に従事した技術者（過去15年の実績）

### 【業務部門】

- ① 発注者：上記に同じ
  - ② 受注者：上記に同じ
- である建設関連業務に従事した技術者（過去10年の実績）

## 実績認定・表彰手続

### 【実績認定】

申請書類の内容を関係機関と連携して確認し、海外で従事した実績として国土交通省が認定

〈令和4年度認定実績〉

27社・期間の計339名 延べ386件について認定証を発行  
（うち、港湾分野の認定は36件（9%））

### 【表彰】

応募技術者が従事した海外の工事・業務における技術力・創意工夫・貢献度等を評価し、特に優秀な者について表彰（大臣賞）

〈令和4年度表彰実績〉

国土交通大臣賞 16名（うち、港湾分野は3名）  
国土交通大臣奨励賞 10名（うち、港湾分野は2名）

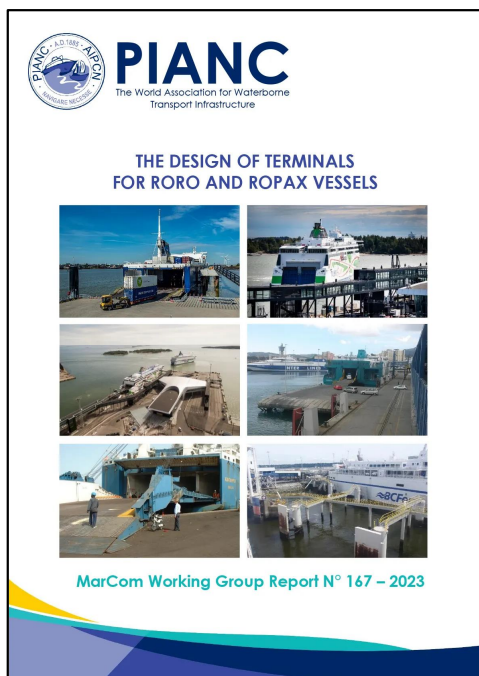
## 令和5年度スケジュール

- |          |                   |         |                    |
|----------|-------------------|---------|--------------------|
| ○ R5年9月  | 第1回委員会開催          | ○ R5年9月 | 第2回委員会開催、9月25日募集開始 |
| ○ R5年12月 | 第3回委員会開催、受賞者選考・内定 | ○ R6年2月 | 表彰式・認定証の発行         |

# ⑦ 国際航路協会(PIANC)

- ◆ 国際航路協会 (PIANC) は港湾・航路等の技術的課題に関する調査研究、開発途上国への技術援助などを行う非政治的・非営利な国際機関。
- ◆ PIANCで策定されるガイドライン(技術基準)類は国際的に広く参照されていることから、ガイドラインへ日本企業の技術が反映されるよう、官民で連携してPIANC WG等に参加し、技術基準等の海外展開・国際標準化に取り組んでいる。
- ◆ 65WGが活動中であり、うち日本は21WG (35名) に参画している。以下の事例に加え、「防舷材システムの設計」に関する報告書がまもなく発行予定。

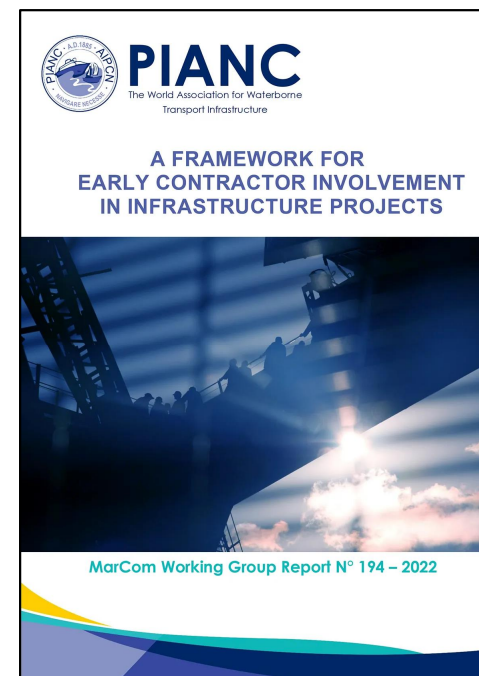
## 最近の報告書の事例 (日本メンバーが参画)



RORO船・RoPax船の  
ターミナル設計  
(2023年9月発行)



海洋石油ガスターミナルの設計  
に関する助言  
(2022年10月発行)



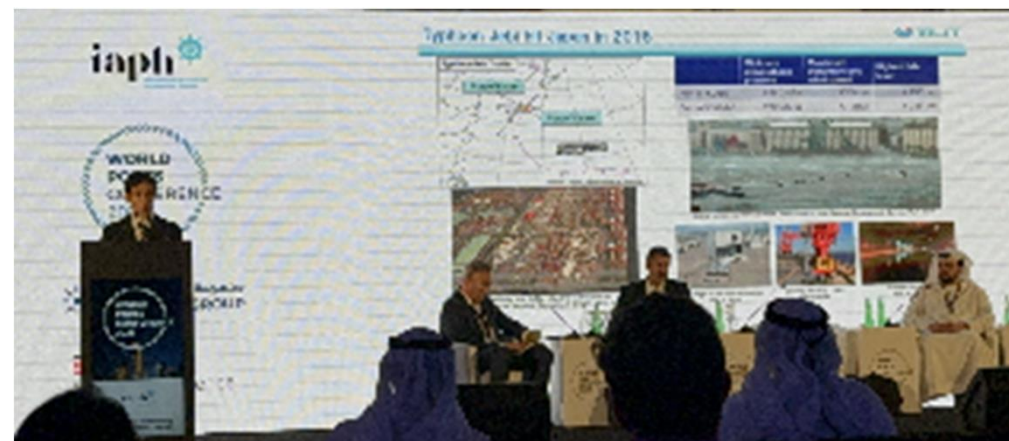
インフラプロジェクトにおけるECI  
方式(技術提案・交渉方式)に関  
するフレームワーク  
(2022年8月発行)

## ⑧ 国際港湾協会(IAPH)

- 国際港湾協会(The International Association of Ports and Harbors(IAPH))は、世界の港湾の発展と港湾関係者の交流を目指して1955年に設立された世界の港湾関係者が集まる唯一の国際NGO団体。国連機関のILO, IMO, UNCTAD等から非政府諮問機関として公式に認められ、国際的な課題について世界の港湾を代表。
- 2023年11月2日に、国際港湾協会(※)年次総会が、アブダビ(アラブ首長国連邦)において開催され、ハンブルク港湾局のイエンス・マイヤー最高経営責任者(CEO)が、IAPH会長に正式に選出。  
日本からは、南/西、東アジア及び中東担当副会長として阪神国際港湾理事の篠原正治氏が正式に再任。
- 10月31日から11月2日にかけて、IAPH World Ports Conference 開催。セッション「港湾における自然災害への復旧・対応」には、国土交通省港湾局が参加し、2018年に神戸港・大阪港へ甚大な被害をもたらした台風21号への対応について発表。
- 次回のIAPH年次総会及びWorld Ports Conferenceは、2024年10月8～10日で、ハンブルク(ドイツ)で開催予定。  
また、IAPH創立70周年となる2025年の年次総会を神戸市で開催することが、理事会において決定。



IAPH年次総会の様子  
(壇上左から2番目、3番目が古市事務総長と篠原副会長)



セッション「港湾における自然災害への復旧・対応」  
での国土交通省港湾局の取組みを発表