

令和 8 年 度
港湾局関係予算概要

令和 8 年 2 月

国土交通省港湾局

目次

I. 基本方針	1
II. 予算概要	2
1. 予算総括表	2
2. 主要施策の予算額	3
3. 新規制度等	4
III. 主要施策	6
1. 持続的な経済成長の実現	6
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	7
(2) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化	11
(3) 港湾におけるDXの推進	14
▷ サイバーポートの推進	14
▷ i-Construction2.0 建設現場のオートメーション化に向けて	15
(4) 港湾におけるGXの推進	16
▷ カーボンニュートラルポートの形成	16
▷ 洋上風力発電の導入促進	20
▷ ブルーインフラの保全・再生・創出	24
▷ 港湾を核とする広域的な資源循環の促進	26
(5) クルーズの持続的な成長に向けた取組	27
(6) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	29
(7) 港湾運送事業の取引環境改善に向けた取組	30
2. 国民の安全・安心の確保	31
(1) 令和6年能登半島地震からの復旧・復興	32
(2) 防災・減災、国土強靱化の推進	34
(3) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化	46
(4) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備	47
3. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり	48
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	49
(2) 離島交通の安定的確保	52
(3) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	53
4. その他	55
(1) 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所経費	56
(2) 交付金制度	57
IV. 参考資料	58
港湾局関係予算の推移	59
港湾局関連施策	61

I. 基本方針

令和8年度予算においては、「持続的な経済成長の実現」「国民の安全・安心の確保」「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」を柱とする。

持続的な経済成長の実現

サプライチェーンの強靱化のため、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を含めた国際コンテナ戦略港湾の機能強化により国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化により海運へのモーダルシフトへの対応を図る。

港湾の電子化を実現する「サイバーポート」の機能改善及び利用促進に取り組む等、港湾におけるDXを推進するとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を行うカーボンニュートラルポート（CNP）の形成、洋上風力発電の導入促進に向けた基盤整備を行う等、港湾におけるGXを推進する。

クルーズの持続的な成長に向けた受入環境整備を進めるとともに、港湾運送事業の取引環境改善に取り組む。

国民の安全・安心の確保

切迫する大規模地震や激甚化・頻発化する風水害等への対応のため、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組を中心に、防災・減災対策を推進する。

海上交通ネットワークの拠点であり、背後に産業・人口が集積している港湾において、高潮・高波・地震・津波等への対策、国土強靱化施策を効率的に進めるためのDXの加速、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や将来の維持管理コストも考慮に入れた戦略的なアセットマネジメントを着実に推進するとともに、「協働防護」による気候変動適応等に取り組む。

港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を図るとともに、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備を推進する。

個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

地域の基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発等に資する港湾の機能強化に取り組む。

国際バルク戦略港湾における資源・エネルギー・食糧の安定確保に向けた取組や、農林水産物・食品の輸出にチャレンジする事業者の投資を促進するための産地と港湾の連携による輸出促進の取組を推進する。

離島における住民生活の安定の確保のため、航路の就航率向上、人流・物流の安全確保のための港湾整備を推進する。

また、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていくため、上記の取組のうち、港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化、サイバーポートを活用した港湾関連手続きの電子化、「ヒトを支援するAIターミナル」等の取組の推進により、港湾ロジスティクスの強化を図る。

加えて、上記の取組を着実に進めるため、職員が働きがいと働きやすさを両立しながら成長できる職場の実現に向けて、業務効率化や快適な勤務環境の実現を含む「組織変革（CX: Corporate Transformation）」を推進する。

II. 予算概要

1. 予算総括表

(単位：百万円)

事業区分		令和8年度 (A)	前年度 (B)	対前年度 率 (A/B)	(参考) 令和7年度 補正予算
港湾整備事業	事業費	268,444	272,106	0.99	85,507
	国費	246,613	245,603	1.00	80,614
港湾海岸事業	事業費	19,216	19,326	0.99	10,763
	国費	15,254	15,209	1.00	9,402
災害復旧事業等	事業費	1,528	1,745	0.88	30,018
	国費	1,400	1,400	1.00	29,445
公共事業関係計	事業費	<u>289,187</u>	<u>293,177</u>	<u>0.99</u>	<u>126,288</u>
	国費	<u>263,267</u>	<u>262,212</u>	<u>1.00</u>	<u>119,461</u>
行政経費	国費	2,664	2,641	1.01	294
合計	国費	<u>265,931</u>	<u>264,853</u>	<u>1.00</u>	<u>119,755</u>

注1) 国費には、港湾管理者及び海岸管理者の直轄事業負担金を含む。

2) 上記には内閣府分（沖縄関連）を含む。

3) 本表のほか、港湾局に係る令和8年度予算には以下がある。

① 受託工事費（267百万円）（国費）

② 社会資本整備総合交付金（459,693百万円）の内数及び

防災・安全交付金（852,918百万円）の内数（いずれも国費）

③ 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（5,646百万円）の内数及び

施設整備費補助金（108百万円）（いずれも国費）

④ 港湾関係起債事業の事業費見込み額（126,670百万円）

⑤ デジタル庁一括計上システムにかかる経費（998百万円）（国費）

⑥ 国際観光旅客税財源観光振興費のうちクルーズ等訪日旅客の受入促進事業（1,000百万円）の内数（国費）

⑦ 地域未来交付金（160,000百万円）の内数（国費）

4) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備については港湾整備事業の内数となる。

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

II. 予算概要

2. 主要施策の予算額

国際コンテナ戦略港湾の機能強化 **66,609百万円**
(うち 港湾整備事業：65,870百万円、行政経費：738百万円)

内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 **11,872百万円**
(港湾整備事業)

防災・減災、国土強靱化 **126,083百万円**
(うち 港湾整備事業：111,038百万円、港湾海岸事業：14,819百万円、
行政経費：226百万円)

※上記のうち、一部は予算額を重複計上している。

II. 予算概要

3. 新規制度等

(1) 制度

事項	備考
遠隔操作ガントリークレーンの導入支援 コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上・安定化を図るための取組である「ヒトを支援するAIターミナル」をさらに推進するため、遠隔操作ガントリークレーンの導入に対する支援を行う。	拡充 (p.10)
内航フェリー・RORO船ターミナルにおける シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化支援 モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、ターミナルにおける作業環境や生産性の向上を図るためのシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化に対する支援を行う。	拡充 (p.13)
浮体式洋上風力発電の最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発の推進 排他的経済水域（EEZ）も含めた沖合の海域における浮体式洋上風力発電の導入促進を図るため、港湾における施工効率化や海上における施工技術の高度化といった、最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発を推進する。	拡充 (p.23)
防災拠点の迅速な利用可否判断のための事前解析に係る支援 支援側・受援側の防災拠点の利用可否を迅速かつ一体的に判断し、速やかな被災地支援輸送を実施するため、防災拠点の一部を構成する港湾管理者が整備した岸壁を対象とした利用可否判断のための事前解析に対する支援を行う。	新規 (p.42)
海岸保全施設における気候変動を踏まえた長寿命化計画の変更支援 海岸保全施設について、気候変動の進行による外力の増加や施設の劣化状況に適切に対応した修繕等の計画を長寿命化計画に反映するために必要な費用を支援。	拡充 (p.45)

II. 予算概要

(2) 調査・検討

事項	備考
港湾運送事業の取引環境改善 (令和7年度補正予算) 港湾運送事業の労働環境改善や生産性向上による労働者不足への取組を進めるため、取組の原資となる港湾運送事業者の運賃料金の適切な設定・料金交渉が行える環境を整備する。	新規 (p.30)
大規模地震発生時における防災拠点を活用した海上輸送支援体制構築のための計画策定 (令和7年度補正予算) 大規模地震発生時において、耐震強化岸壁を核とする防災拠点を活用した、物資等の海上輸送の実効性を確保するため、海上輸送需要量等の把握や海上支援ネットワークの検討等を実施し、海上輸送支援体制構築のための計画を策定する。	新規 (p.43)

(3) 税制改正

事項
港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の場合の課税の特例措置 <u>＜2年間延長＞</u> 【対象】 船齢30年未満かつ設置されている原動機の定格出力の合計が1,500kWを超える作業船（建設業又はひき船業に供する船舶）を譲渡し、新たに作業船（船齢が耐用年数以内であって、海防法の規定による窒素酸化物の放出基準の78/80を満たしている原動機を有するものに限る）を取得した場合 【所得税・法人税の特例】 比率80/100の圧縮記帳

Ⅲ. 主要施策

1. 持続的な経済成長の実現

1. 持続的な経済成長の実現

(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

政策の背景

コンテナ船の大型化や船社アライアンスの再編などを背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾※1」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を国・港湾運営会社※2・港湾管理者が連携しながら「集中」して実施

※1 2011年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国土交通大臣が国際戦略港湾に指定

※2 国、港湾管理者、民間から出資し、2014年に阪神国際港湾株式会社（HPC）、2016年に横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）を設立

政策目標

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、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で、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。

政策の方向性

集貨

- 多様な輸送モードを活用した集貨
- アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築
- 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化
- 港湾運営会社による取組の推進

これまでの主な成果

①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前	2025年現在
京浜港	39便 (2016年3月)	53便 (2025年11月) 4割増
阪神港	68便 (2014年4月)	92.5便 (2025年11月) 4割増

②内航コンテナ船の大型化が進展

内航コンテナ船の大型化が進展

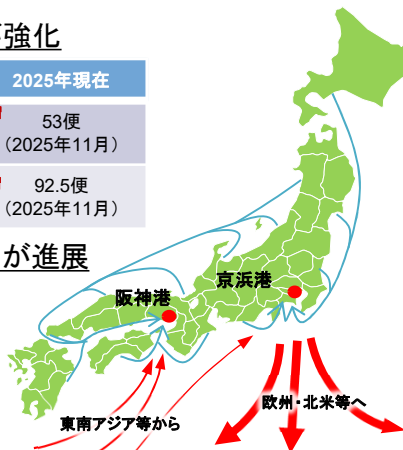
<最大船型>

400TEU型(2013年)

↓

1,000TEU型(2025年)

③横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルでの一体利用開始



創貨

- 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化
- 創貨に資する産業立地の推進

これまでの主な成果

・新たな施設が整備され貨物需要が創出

	支援施設数	取扱貨物量(2024年度)	延床面積
京浜港	8棟	約15,700TEU	約169,400m ²
阪神港	4棟	約6,900TEU	約59,600m ²

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備



完成イメージ図

出典：横浜市提供資料

※横浜港新本牧コンテナターミナルの例

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等
- 労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃対応等を踏まえたDX・GX推進
- 港湾運営会社の経営基盤の強化

これまでの主な成果

②国際コンテナ戦略港湾でのDX・GXを推進

※2026年1月時点

※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

京浜港	大阪港	神戸港	東京港
<CONPAS> 本牧BC*、D1*、D4* <遠隔操作RTG> 本牧BC（運用中） <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	<CONPAS> PC-18 KICT* <遠隔操作RTG> PC-18（整備中） PC-14～17（整備中） <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	<CONPAS> 大井ふ頭（1・2号、3・4号） 大井ふ頭（6・7号）*、青海ふ頭4号*、中央防波堤外側（Y1）* <遠隔操作RTG> 青海公共CT（整備中） <GX> 港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置	<CONPAS> 大井ふ頭（1・2号、3・4号） 大井ふ頭（6・7号）*、青海ふ頭4号*、中央防波堤外側（Y1）* <遠隔操作RTG> 青海公共CT（整備中） <GX> 港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置

※RTG：タイヤ式門型クレーン
※CONPAS：コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム

*：試験運用中

③国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためのとん税・特別とん税の軽減措置の創設(2020年)

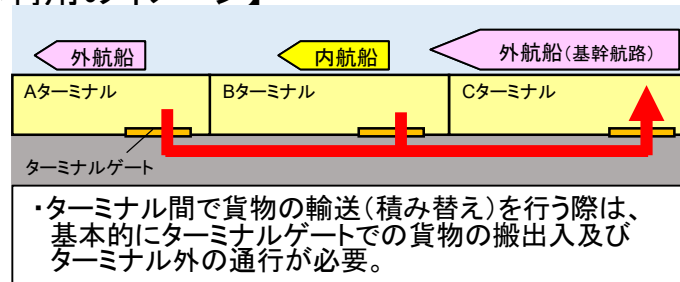
(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靱化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、実証事業等を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題に加え、再混載等の多様な輸送形態に対応する上での課題を検証し、その解決に向けた取組を進めることで、国際戦略港湾における集貨機能の強化を図る。

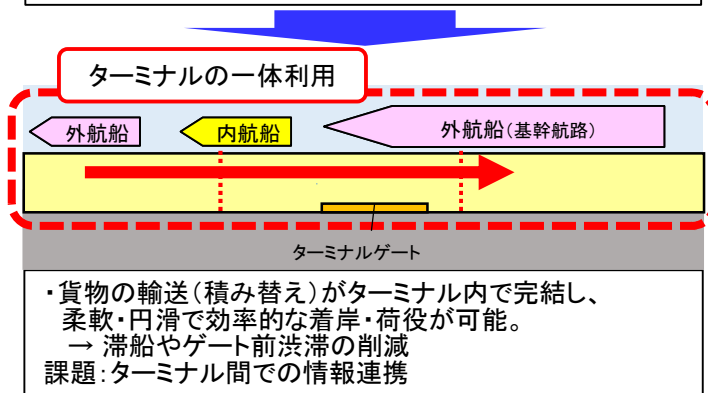
■ コンテナターミナルの一体利用

既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、複数ターミナルの一体利用に向けた情報連携の方策等について調査・検討を実施
【一体利用のイメージ】

【現状】



【将来】



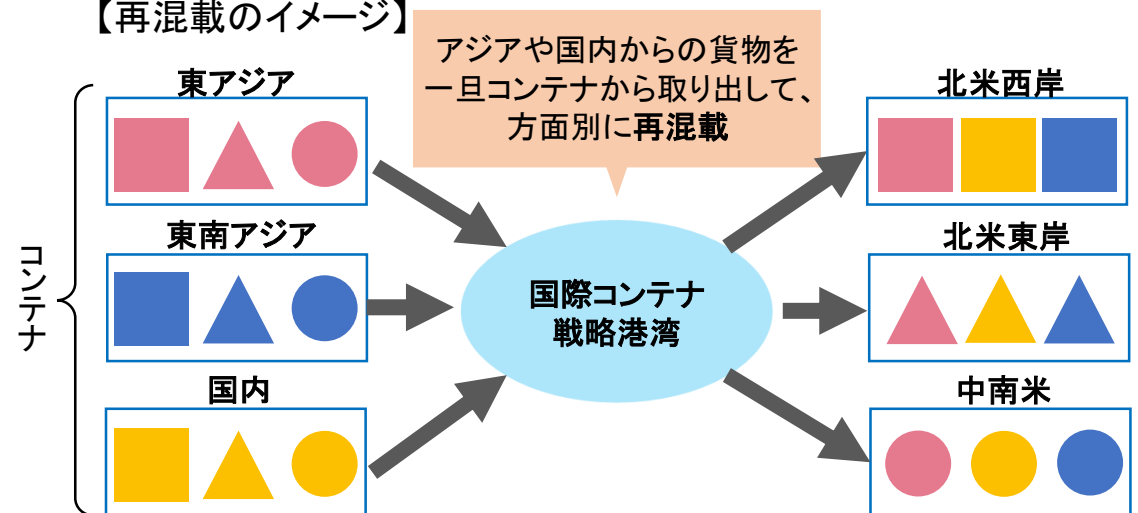
■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

保税地域における加工・製造や再混載といった、サプライチェーンの一環としての多様な輸送形態を見据えたターミナルの一体利用を推進するための調査・検討・実証輸送を実施

- 国際コンテナ戦略港湾における加工・製造、再混載を行う上で
のコンテナ取扱円滑化

(ターミナルと物流施設間の円滑な接続、コンテナ搬出入の円滑化 等)

【再混載のイメージ】



国際戦略港湾における集貨機能の強化を図る

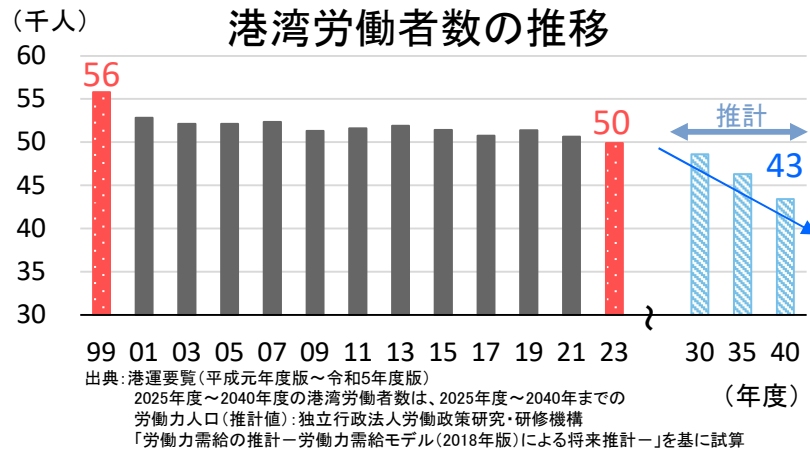
1. 持続的な経済成長の実現

(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発の推進

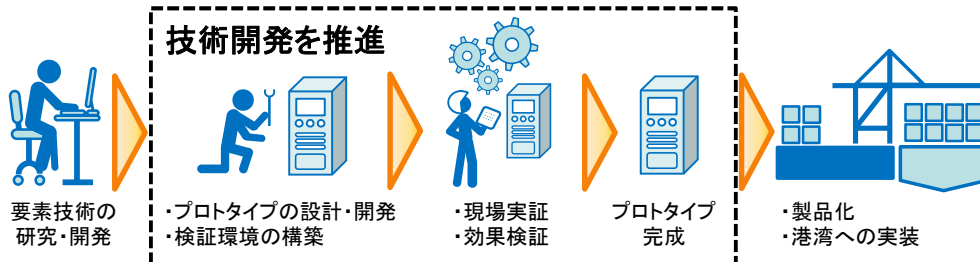
- 我が国では近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足が懸念されており、港湾労働の将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善や安全性向上が必要である。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる労働環境改善・安全性向上・生産性向上に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



取組の概要

- 生産性向上、労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体の技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



これまでに採択した技術開発案件

技術開発テーマ	案件名	開発期間
(1) ターミナルオペレーションの高度化	AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	R5d～R7d (3年間)
	TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発	R5d～R7d (3年間)
	荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	R6d～R8d (3年間)
	AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発	R7d～R9d (3年間)
(2) 荷役機械の高度化	ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	R5d～R7d (3年間)
	RTGと構内シャーシの連携技術の開発	R5d～R6d (2年間)
(3) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化	コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発	R5d～R7d (3年間)
	RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システムに係る技術開発	R7d～R9d (3年間)
(4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上	不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発	R5d～R7d (3年間)
	AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発	R7d～R9d (3年間)

(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

遠隔操作ガントリークレーンの導入促進

- 近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足が懸念されており、コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上などを図るため、遠隔操作ガントリークレーンの導入に対する支援を行う。
(補助率 1/3 以内)

背景・現状の課題

- 近年、我が国の港湾では労働者不足が懸念される中、安定した荷役サービスの維持が課題。
- 安定した荷役サービスが維持できなくなると、国際基幹航路等の主要航路を運航する船舶の抜港リスクが高まり、日本のサプライチェーンの脆弱化が懸念される。
- また、ガントリークレーンの操作は、地上数十メートルに設置されている機上操作室と地上間の移動、操作時の前屈姿勢を伴う長時間操作が及ぼす身体への影響等、操作者への負担が大きい。



ガントリークレーン

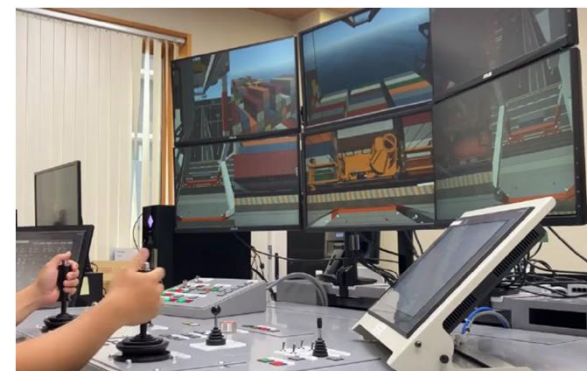
想定される主な効果

管理棟等の遠隔操作室内からガントリークレーンを遠隔操作することにより、以下の効果が見込まれる。

- 【労働環境改善】腰をかがめる操縦姿勢や振動が無くなるといった操作環境の改善
- 【安定性】天候などによる作業効率のばらつきの低減
- 【安全性】危険状況の検知や警報等の対策による安全性の向上

など

遠隔操作ガントリークレーン導入後の遠隔操作イメージ



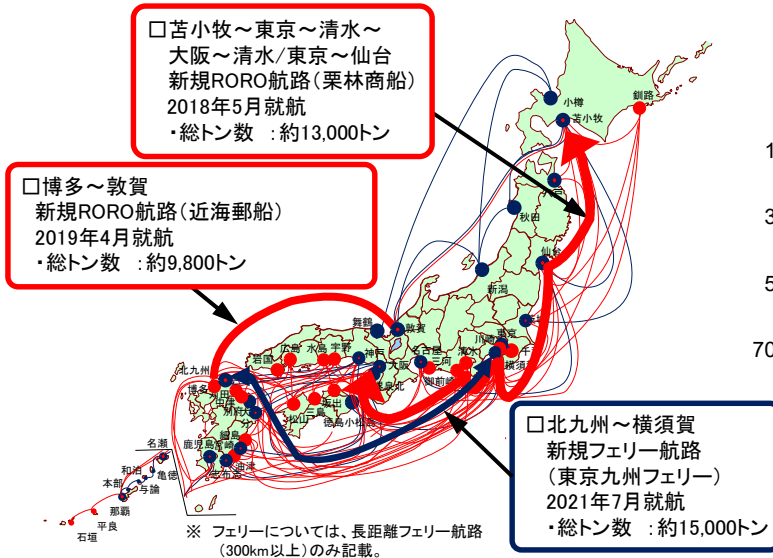
※写真は技術開発中のもの

1. 持続的な経済成長の実現

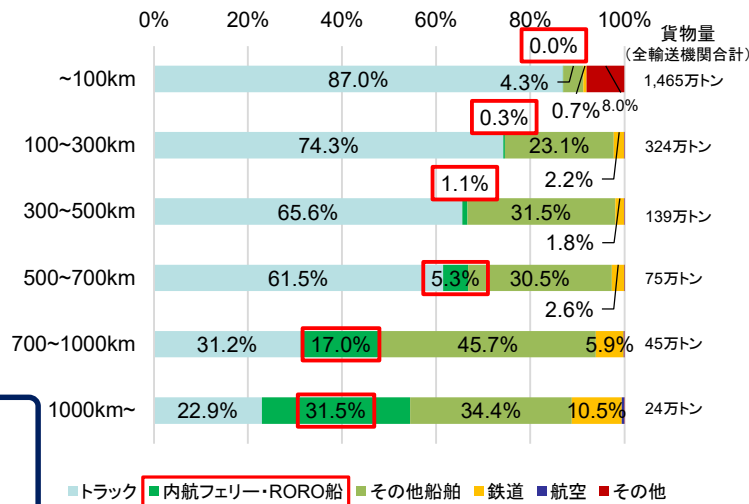
(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月関係閣僚会議決定)において、鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が策定された。
- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

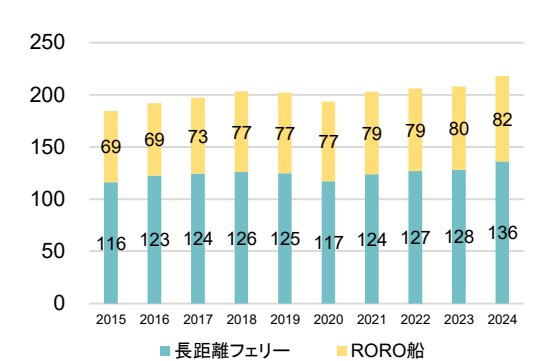
■内航フェリー・RORO船の就航状況



■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■長距離フェリー・RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移(万台)

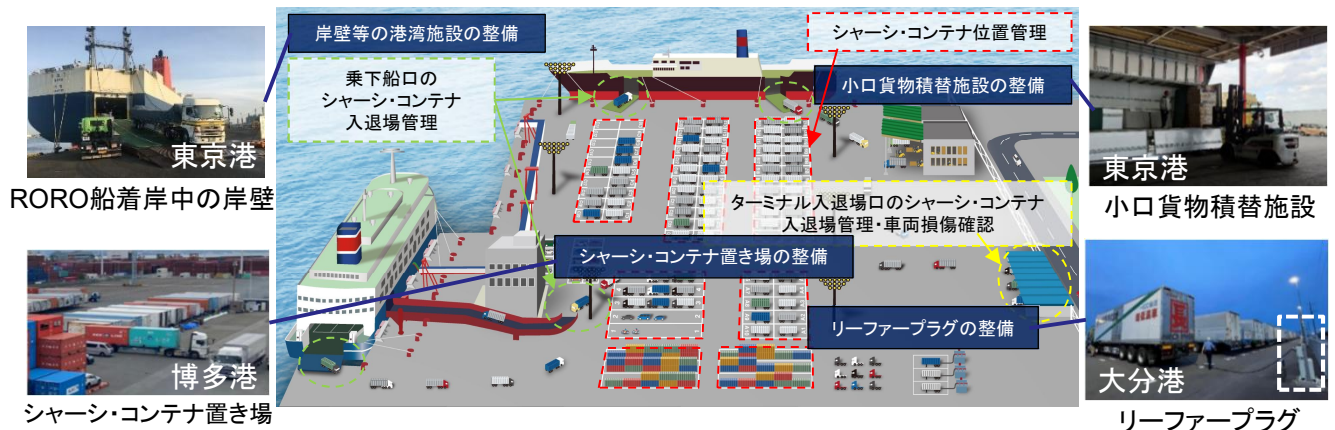


■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	7,900トン	13,000トン	約1.6倍
シャーシ積載台数	95台	149台	約1.6倍
RORO船	1990年	2024年	伸び率 (1990年⇒2024年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	140台	約2.8倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の航路除く。)
出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

■次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ

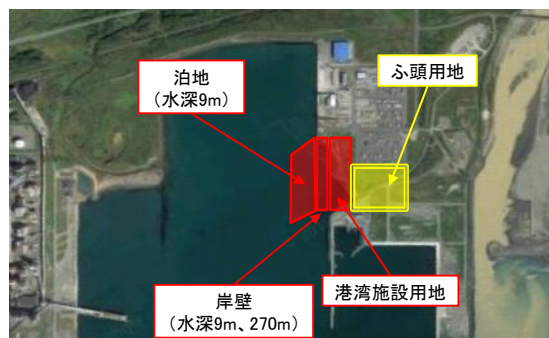


(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

○ トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定されるなか、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おり、新規航路の就航や船舶の大型化に対応するため、ターミナル機能強化を目的とした事業を実施している。

【苫小牧港】

- ・東港区浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 219億円
- ・整備期間 R4～R10年度



【千葉港】

- ・千葉中央地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 88億円
- ・整備期間 R2～R9年度



【敦賀港】

- ・鞠山南地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 185億円
- ・整備期間 R5～R9年度



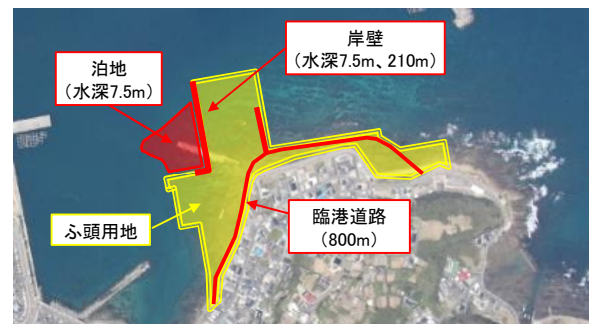
【高松港】

- ・朝日地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 127億円
- ・整備期間 R2～R10年度



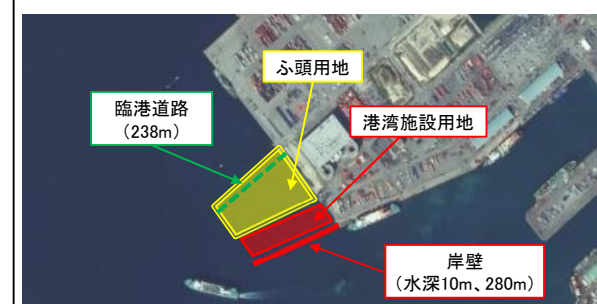
【西之表港】

- ・洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 85億円
- ・整備期間 R3～R10年度



【那覇港】

- ・新港ふ頭地区
ふ頭再編整備事業
- ・総事業費 224億円
- ・整備期間 R5～R9年度



凡 例	
—	直轄
---	補助
---	起債

(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化

- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、ターミナルにおける作業環境や生産性の向上を図るためのシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化を支援する。

＜現状の作業における課題＞

- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している。
- また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している。



シャーシを探索するヘッドの様子
(大阪港)



ターミナルの入退場の様子
(敦賀港)



＜シャーシ・コンテナの位置管理等の高度化＞

- 「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた、シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化に対する支援制度を創設する。(補助率1/3 以内)

シャーシ・コンテナ入退場管理



(概要)

- ・入退場口に設置されたカメラあるいは端末等により車両情報を読み取り入退場情報を記録。

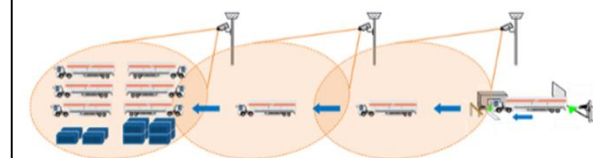
シャーシ・コンテナ損傷確認



(概要)

- ・入退場口等にて、シャーシ・コンテナのダメージ状況を自動撮影するなどし記録。

シャーシ・コンテナ位置管理



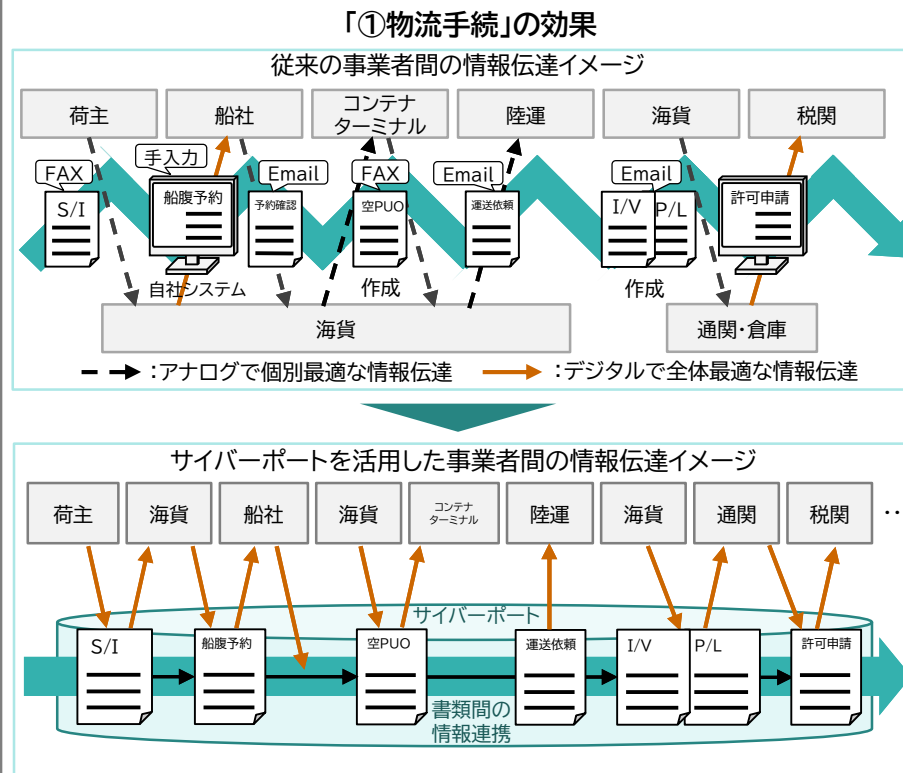
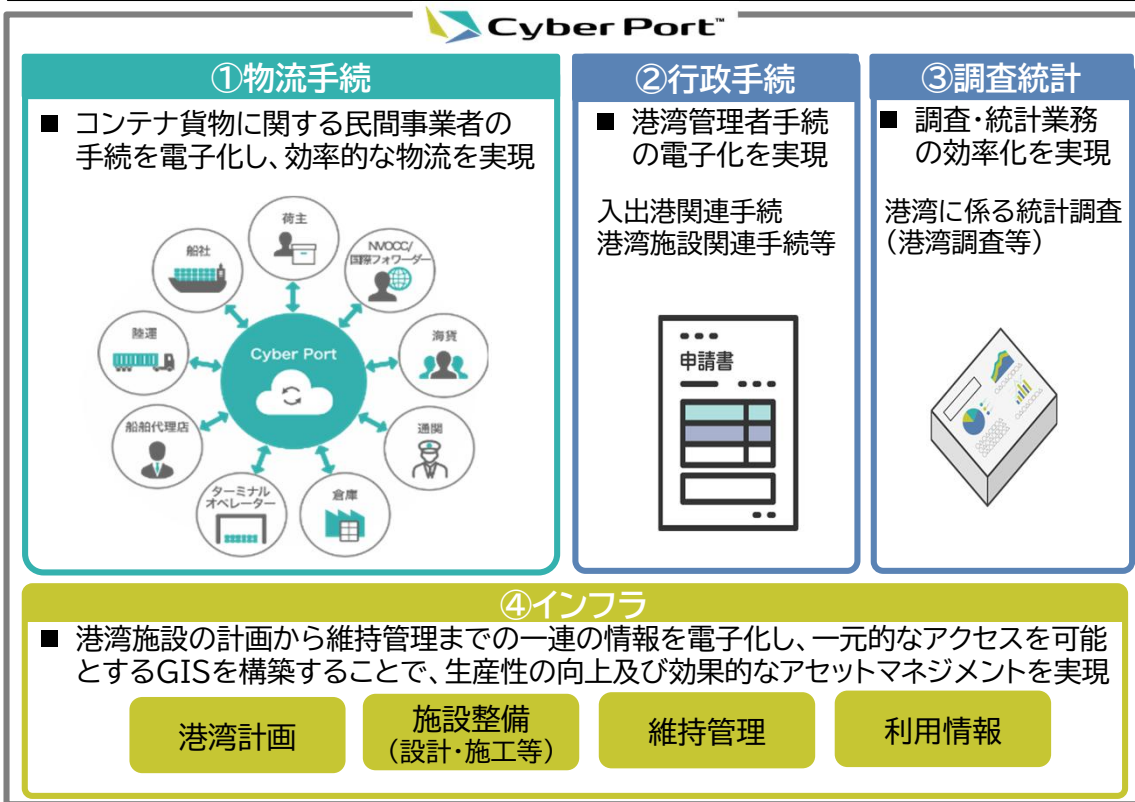
(概要)

- ・ターミナル内に設置したカメラ、駐車マスやシャーシ等に設置した位置情報端末により、蔵置されたシャーシ等の位置を追跡・記録。

(3) 港湾におけるDXの推進

サイバーポートの推進

- 現状、紙・電話・メール等で行われている港湾関連手続等を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現することで、港湾全体の生産性向上を図る。
- このため、民間事業者間の港湾物流手続、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務及び港湾施設の計画から維持管理までのインフラ情報を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の機能改善及び利用促進を進める。
- 「①物流手続」においては船社・ターミナル連携機能構築、「②行政手続」「③調査統計」については一般統計調査の電子化、データ利活用の機能改善、NACCSとの連携等の機能改善、「④インフラ」においては他システムとの連携機能改善等に取り組む。

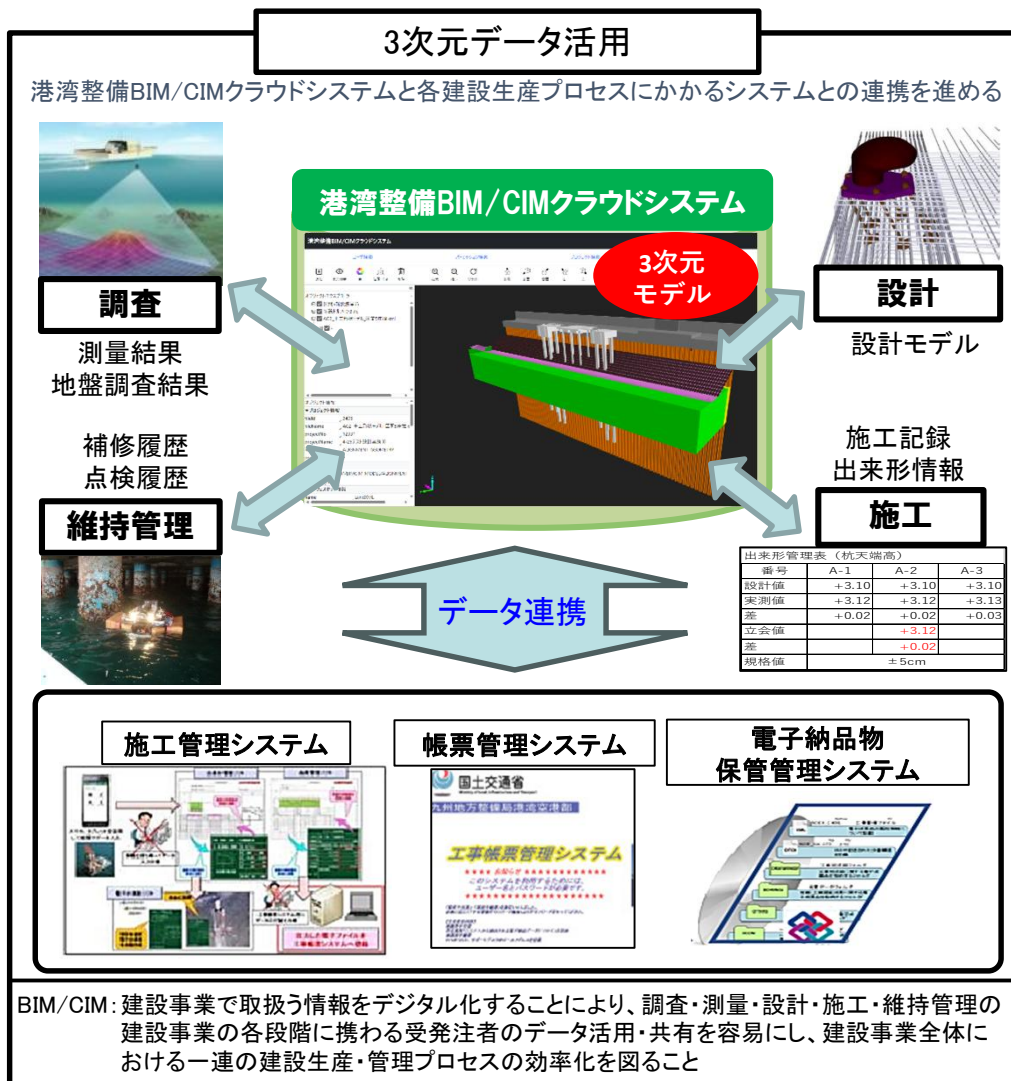
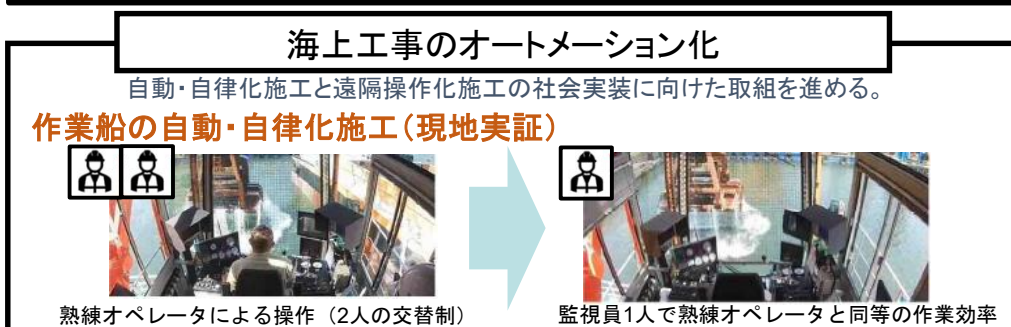
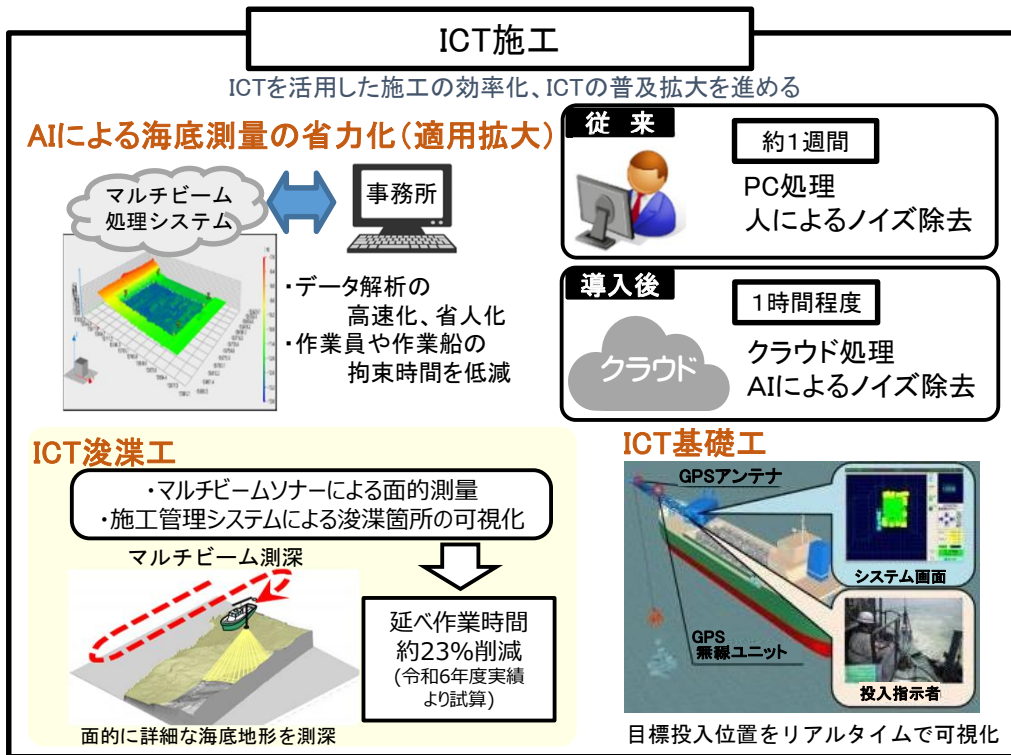


- **最大60%の時間削減効果を確認**（実証事業結果より）
- 一部事業者は従来の紙・電話・FAXの問い合わせ受付をサイバーポートに完全移行
- **令和7年度以降、順次有料化**（令和5年10月関係法令施行）

(3)港湾におけるDXの推進

i-Construction2.0 建設現場のオートメーション化に向けて

- 港湾の建設現場において、デジタル技術(ICT施工、3次元データ、オートメーション化)を最大限活用することで、少ない人数で安全かつ快適な環境で働けるようにするとともに、生産性の高い建設現場の実現を目指す。
- AIによる海底測量のノイズ除去の適用拡大を図るとともに、作業船の自動・自律化施工に向けた現地実証を行う。また、施工管理の効率化を図るため、港湾整備BIM/CIMクラウドシステムと各種システムとのデータ連携やそれに伴う改良を行う。



(4) 港湾におけるGXの推進

①カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けて

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

荷主や船社から選ばれる
競争力のある港湾を形成

- ・港湾は輸出入貨物の99%以上が経由する国際サプライチェーンの拠点
- ・サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズへの対応が求められている。

⇒ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化の取組例

停泊中船舶への陸上電力供給



停泊中船舶への
陸上電力供給

メタノールバンカリングシミュレーション
(令和6年9月)の実施状況(横浜港)

船舶への
低・脱炭素燃料の供給

水素燃料電池搭載型RTG



荷役機械の
低・脱炭素化

港湾のコンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証を創設

産業の構造転換及び競争力強化
への貢献

- ・港湾・臨海部にはCO2排出量の約6割を占める産業の多くが集積。
- ・これら産業のエネルギー転換への対応が求められている。

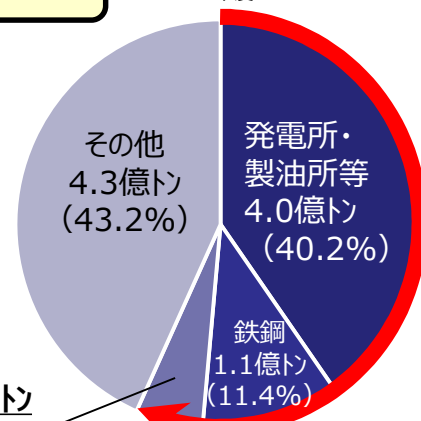
⇒ 水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献

海外における水素・アンモニア等の製造



出典：国際エネルギー機関(IEA)

我が国港湾にて荷役・貯蔵

CO2排出量
(電気・熱配分前)
2023年度

計9.9億トン

化学工業(石油石炭製品を含む)
0.5億トン (5.3%)

出典：国立環境研究所HP資料より、港湾局作成



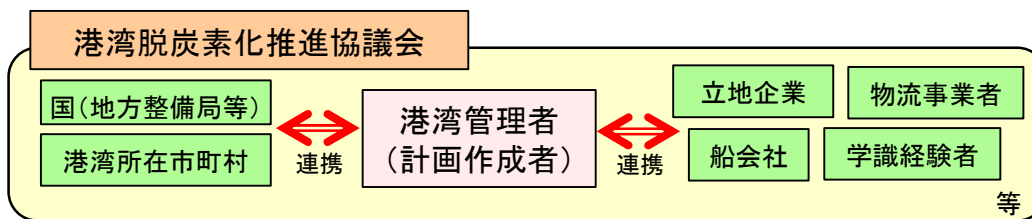
港湾・臨海部立地産業が利用
(例：碧南火力発電所におけるアンモニア混焼実証)

(4) 港湾におけるGXの推進

② 港湾脱炭素化推進計画の作成に対する支援

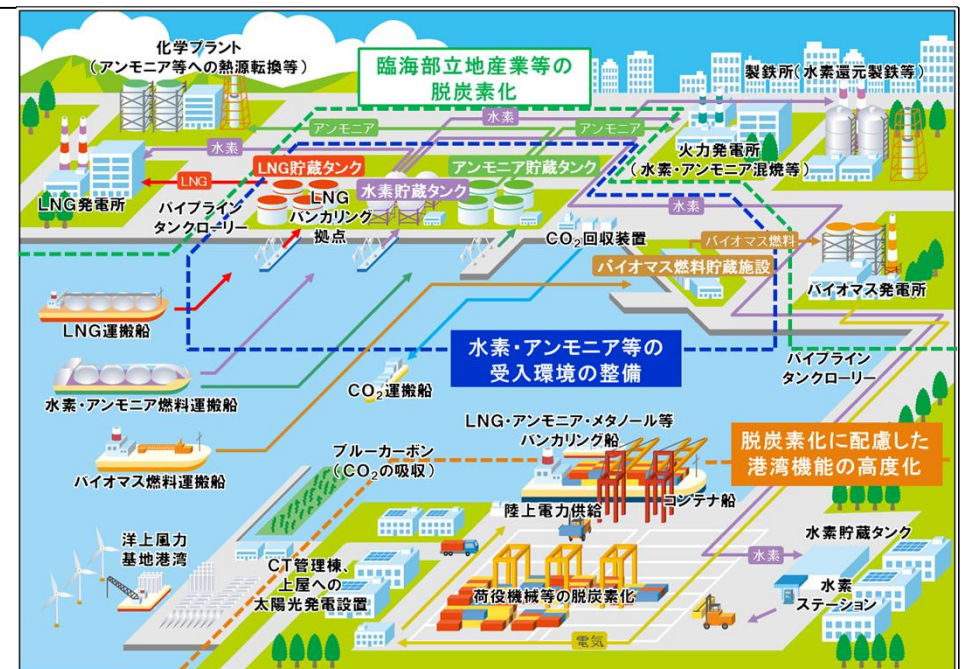
- 港湾脱炭素化推進計画は、港湾法第50条の2に基づき、港湾管理者が官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るために作成するもの。
- 港湾管理者は、当該計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、関係地方公共団体や脱炭素化の取組を行う民間事業者等からなる港湾脱炭素化推進協議会を組織する。
- カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を加速させるため、当該計画の作成及び変更、港湾計画への反映に係る支援を実施。(補助率:1/2)

港湾脱炭素化推進計画のイメージ



【港湾脱炭素化推進計画に定める事項】

- ✓ 基本的な方針
- ✓ 計画期間と目標
- ✓ 港湾における脱炭素化の促進に資する事業、事業主体
- ✓ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ✓ その他港湾管理者が必要と認める事項



カーボンニュートラルポート(CNP)の形成イメージ

進捗状況

➤ 港湾脱炭素化推進協議会等：99港湾設置済

➤ 港湾脱炭素化推進計画：60港湾作成済 (令和7年12月3日時点)

③カーボンニュートラルポート(CNP)形成に関する新技術を活用した高度化実証

- 港湾ターミナルの脱炭素化を実現し、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成することを目的とする。
- 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化に関する新技術(水素を燃料とする荷役機械)を、実際の現場において安全かつ円滑に導入するため、現地実証を踏まえ、港湾の施設の技術上の基準の改訂やガイドラインの作成に取り組む。

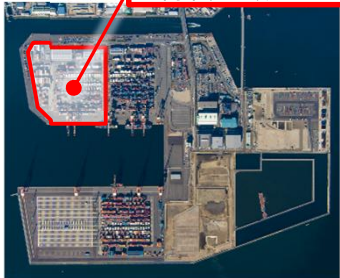
実証内容

<事業実施スケジュール(予定)>

- 令和4年度～令和6年度
 - ・実施計画立案(安全対策、水素の供給体制等の机上検討)
 - ・現地実証の準備(設計、製作、換装工事、試運転)
- 令和7年度
 - ・現地実証(水素の調達・運搬・貯蔵・充填、実荷役)
- 令和7年度～令和8年度
 - ・港湾の施設の技術上の基準の改訂、ガイドラインの作成

<実証場所>

【横浜港】 南本牧ふ頭地区 MC2



(出典) 地理院地図

【神戸港】



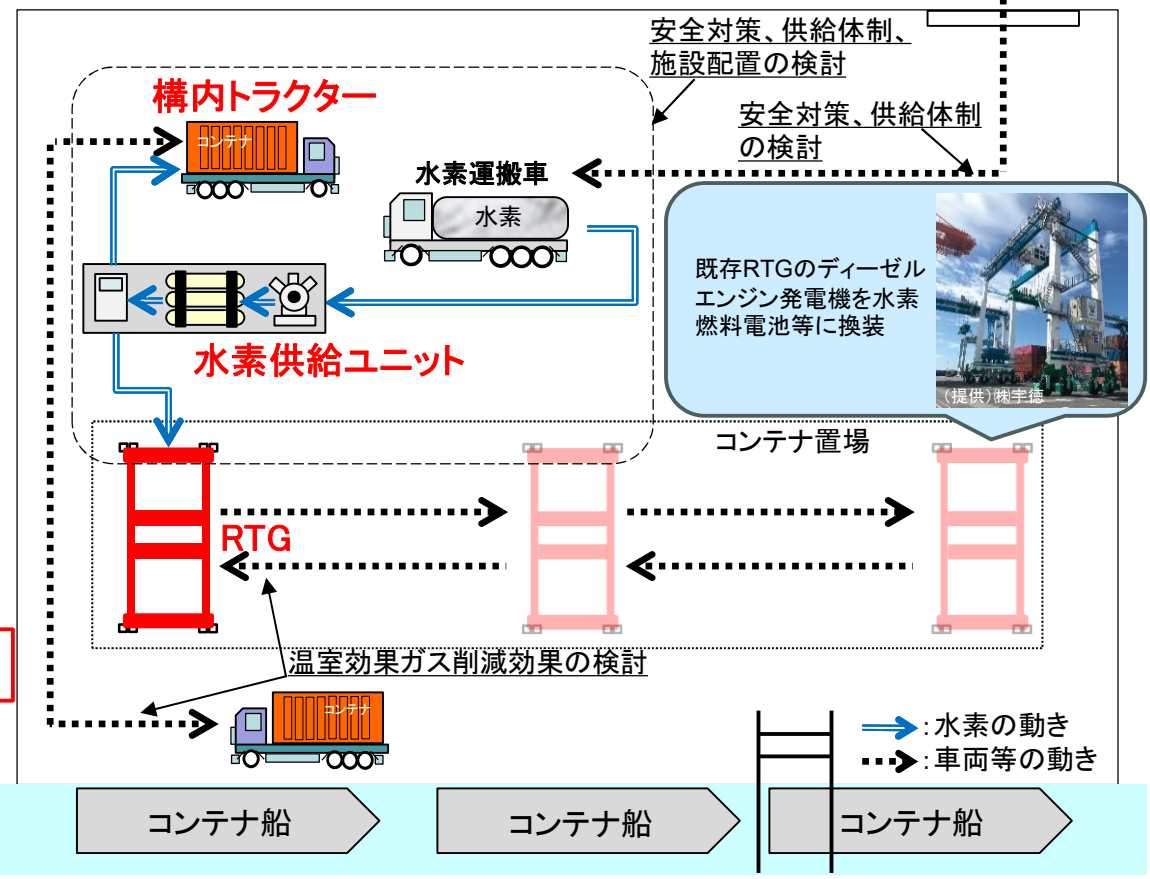
(出典) 地理院地図

ポートアイランド(第2期)地区
PC15~17

<主な検討内容>

- 水素を燃料とする荷役機械を導入する際に必要となる「安全対策」
- 水素の調達・貯蔵・充填等の「供給体制」・「施設配置」
- 同荷役機械の導入による「温室効果ガス削減効果」等

コンテナターミナルにおける現地実証のイメージ



(4) 港湾におけるGXの推進

港湾における水素・アンモニア等の受入環境整備に関する検討

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて水素・アンモニア等の需要増大が見込まれる中、港湾における受入環境の整備を進めていく必要があり、現在、安全かつ効率的な施設配置や運用等の検討に資するガイドラインを作成中。

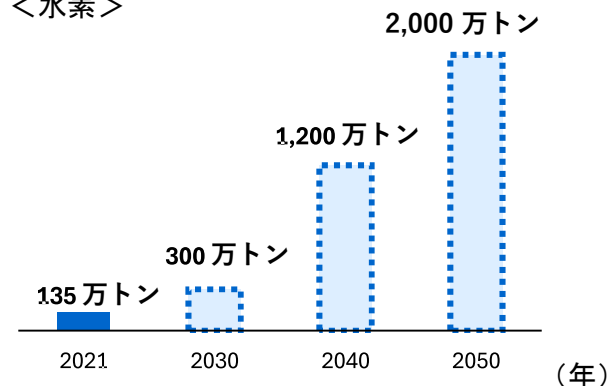
※令和7年3月：ガイドライン(中間とりまとめ)を公表

※令和7年度末：令和7年中の基準等の改正(アンモニアの毒性への対応等)を踏まえ、ガイドラインに反映予定。

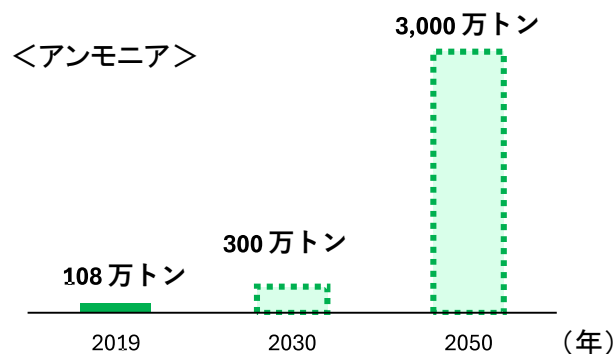
- 今後の水素・アンモニア等の需要の増大に伴い、水素・アンモニア等と他貨物を同一岸壁で取扱う必要性が高まることを踏まえ、岸壁の高度利用について検討し、ガイドラインへ反映させる。

■ 国内の水素・アンモニアの導入目標

＜水素＞



＜アンモニア＞



(出典)「第7次エネルギー基本計画」(令和7年2月)を基に作成

「港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドライン中間とりまとめ」(一部抜粋)

○ 船舶の係留・荷役に係る岸壁等の検討

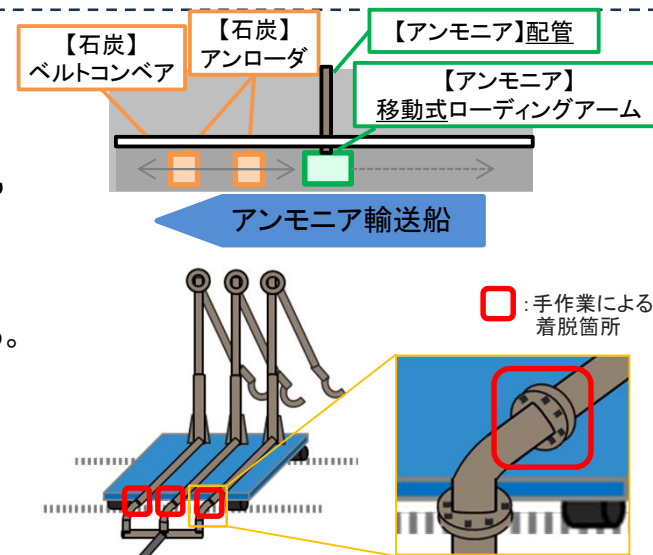
- ✓ ローディングアーム(荷役機械)が他船舶の荷役(綱取り等)に支障を来さないことの確認が必要。
- ✓ それに伴い、係留索がローディングアーム等と干渉しない係船柱の配置の確認が必要。
- ✓ 隣接する岸壁に他船舶が着岸する場合、他船舶用の係船柱が立入禁止エリアに含まれないことの確認が必要。また、係留索同士が輻輳しないよう確認が必要。

○ 岸壁背後の検討

- ✓ 立入禁止エリアを避け、他船舶の係船作業の要員や貨物輸送車両の通行が可能か確認が必要。
- ✓ 通行が困難な場合は、迂回路の確保が必要。等

想定される課題と対応

- ・石炭とアンモニアを同一岸壁で取扱うような場合、石炭用アンローダ(移動式)の運用の妨げとなるため、アンモニア用ローディングアームも移動式とする必要がある。
- ・一方で、岸壁に沿って移動させる際には背後の配管との手作業での着脱が生じ、毒性の強いアンモニアの漏洩リスクが高まる懸念がある。
- ・そのため、岸壁を延伸し固定式を設置する方法や、背後の配管と着脱せずに移動させる方法等を総合的に比較し対応策を判断できるよう、その検討手順をガイドラインに示す。



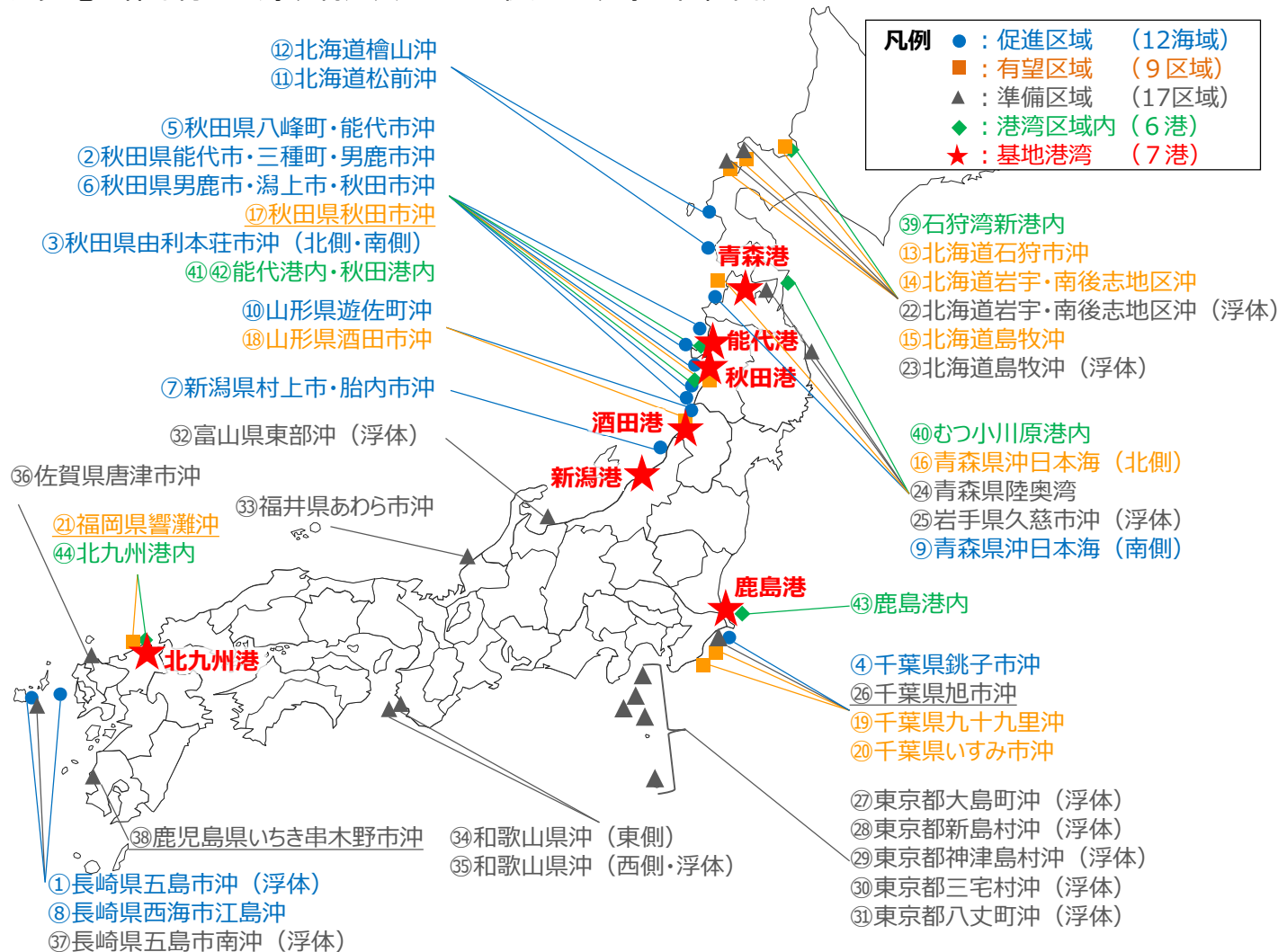
(4) 港湾におけるGXの推進

洋上風力発電の導入促進

① 洋上風力発電の導入促進に係る基地港湾及び促進区域、港湾における洋上風力発電の導入計画

- 第7次エネルギー基本計画(令和7年2月閣議決定)において掲げられた、「2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの案件形成」の達成に向け、促進区域の指定及び管理、発電事業者のための公募手続き、促進区域の占用許可及び基地港湾の整備を実施する。

(洋上風力発電に係る再エネ海域利用法に基づく促進区域等の位置図) 令和8年1月現在(下線は令和7年10月整理)

海上工事着工済の案件
(港湾区域内)

○能代港・秋田港内

(発電容量: 能代港内8.4万kW程度、
秋田港内5.5万kW程度)

令和4年9月 海上工事完了
令和5年1月 運転開始



○石狩湾新港内

(発電容量: 11.2万kW程度)

令和4年5月 海上工事着工
令和6年1月 運転開始



○北九州港内

(発電容量: 最大22万kW程度)

令和5年3月 海上工事着工
令和7年度 運転開始予定

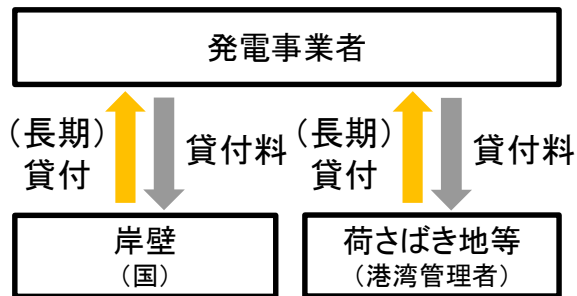


(4) 港湾におけるGXの推進

② 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)制度の概要

- 改正港湾法(令和2年2月施行)において、国土交通大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭(洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭)を有する港湾を基地港湾として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間(最大30年間)貸し付ける制度を創設。
- 埠頭は複数の発電事業者へ貸付けられるため、国土交通大臣は複数の借受者の利用調整を実施。
- 令和7年7月時点で、青森港、秋田港、能代港、酒田港、鹿島港、新潟港及び北九州港の計7港を基地港湾に指定。

制度スキーム



※複数事業者が基地港湾を利用する場合は、出力量に応じ貸付料を按分する。

【基地港湾の指定に係る基準】

- ・港湾計画における海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域の位置づけ
- ・係留施設及び荷さばき施設に必要な地盤強度及び面積
- ・係留施設の構造の安定
- ・当該港湾の利用状況と周辺の洋上風力発電の導入量の現状・将来見通し
- ・2以上の者の港湾の利用見込み

指定済みの基地港湾



(4) 港湾におけるGXの推進

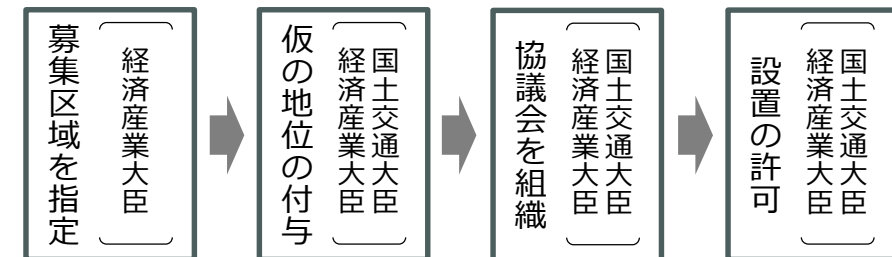
洋上風力発電の導入促進

③EEZにおける浮体式洋上風力発電設備の導入に向けた環境整備

- 令和7年6月に、我が国の排他的経済水域（EEZ）における洋上風力発電設備の設置に係る制度を創設するための法案が成立したところ。
- EEZにおいては、浮体式洋上風力発電設備の導入が不可欠であり、浮体式の海上施工等に関する諸課題について横断的な議論を促進するため、「浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム」を令和6年5月に設置した。同フォーラムで公表した「海上施工等に関する取組方針」に基づき、設計・施工・維持管理に係るガイドライン等の整理を進めていく。

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の一部を改正する法律 概要

【EEZにおける洋上風力発電設備の設置までの流れ】



※ EEZにおける洋上風力等に係る発電設備の設置については原則禁止し、募集区域の海域に限定して設置許可を行う。

浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム

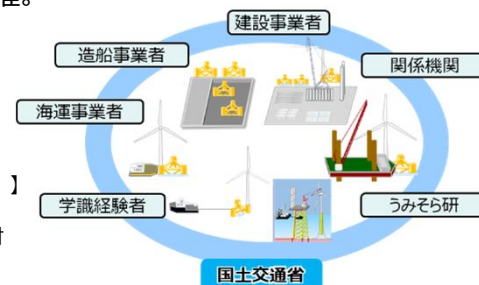
浮体式洋上風力発電の大量導入に向けた海上施工や関連船舶に関する諸課題について、官民が連携し、横断的な議論を促進するため、「浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム」を設置・開催。

【構成員】

国土交通省（総政局、海事局、港湾局、国総研）、
うみそら研、関係機関（海事、港湾）、建設事業者、
造船事業者、海運事業者、学識経験者等

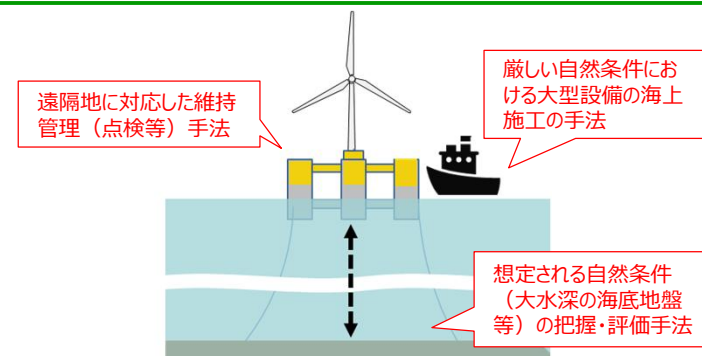
【海上施工等に関する取組方針（令和6年8月公表）】

- ① 施工シナリオの検討
- ② 港湾インフラ・関係船舶確保等のあり方に関する検討
- ③ 設計・施工・維持管理に係るガイドライン等の整理
- ④ 各種調査・研究の推進



取組の目的・概要

- 排他的経済水域（EEZ）における浮体式洋上風力発電設備の導入を図るため、厳しい自然条件下における大型設備の海上施工の手法等の、関係法令に基づく技術基準等のうち国土交通省関係部分に反映すべき事項について検討する。



【浮体式洋上風力発電設備の技術基準策定イメージ】

(4) 港湾におけるGXの推進

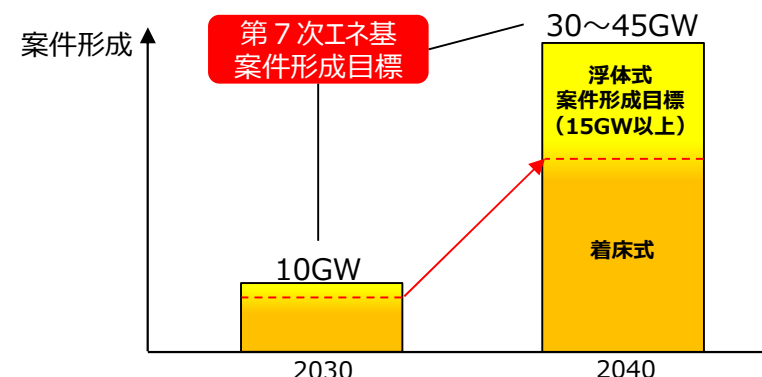
洋上風力発電の導入促進

④ 浮体式洋上風力発電の最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発の推進

- 第7次エネルギー基本計画における案件形成目標の達成には、広大なEEZも含めた沖合の海域における浮体式洋上風力発電（以下、浮体式）の大量導入が不可欠である。
- 浮体式の大量導入を実現するには、設備の海上施工を安全かつ効率的に行う必要があるが、国内外において浮体式を大量導入した実績は無く、施工方法が確立されていない。このため、最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発を国が推進し、浮体式の導入促進を図る。

浮体式に関する状況

- 第7次エネルギー基本計画における案件形成目標（2040年までに30～45GW）の達成には、広大なEEZも含めた沖合の海域における浮体式の大量導入が不可欠。
- 令和7年6月にはEEZへの洋上風力発電設置に係る改正法が成立したほか、令和7年8月には洋上風力産業ビジョン（第2次）にて、2040年までに15GW以上の浮体式の案件形成を目指すことが示された。



想定される技術開発テーマ

1. 港湾における洋上風力発電設備の施工効率化

- 港湾における浮体式の設置・組立等に関する技術開発を行い、港湾における施工の効率化を図る。

（具体的な技術開発例）

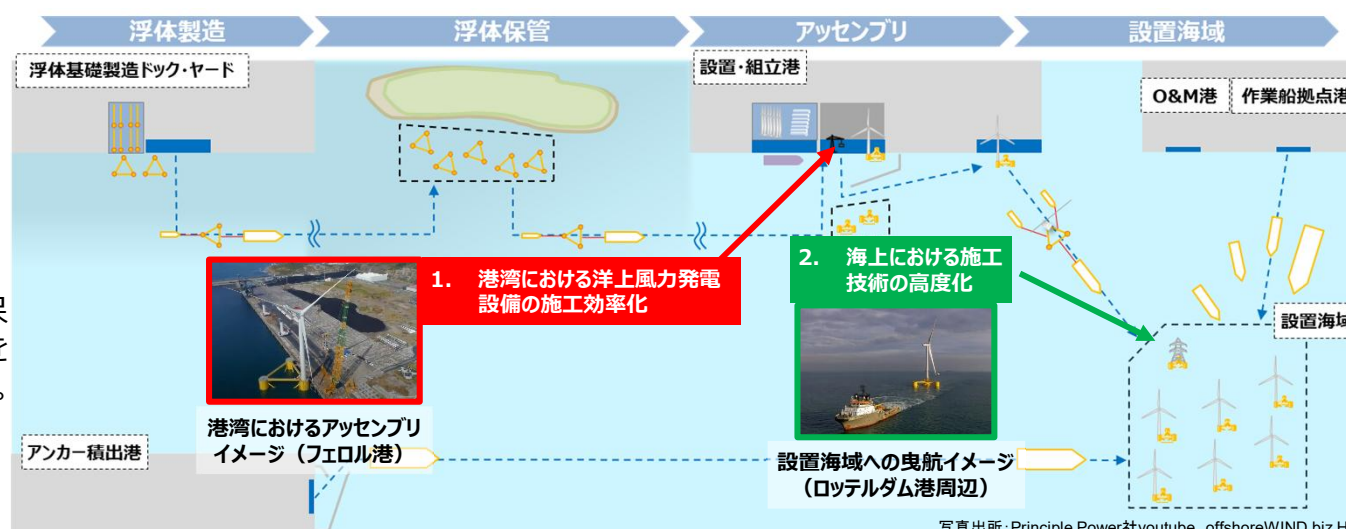
- ・ 港湾における効率的なアセンブリに関する技術開発
- ・ 港湾の利用調整を円滑化するシステムの構築 等

2. 海上における施工技術の高度化

- 海域における設備の設置・維持管理や浮体基礎の保管等に関する技術開発を行い、海上施工の安全性を向上させるとともに、港湾での施工の負担軽減を図る。

（具体的な技術開発例）

- ・ 資機材輸送の効率化に資する技術開発
- ・ 設置海域における気象海象予測の高度化 等



(4) 港湾におけるGXの推進

ブルーインフラの保全・再生・創出

- アマモ等の海草、コンブ等の海藻、マングローブ、干潟は「ブルーカーボン生態系」と呼ばれ、海域環境の改善、水産振興、海洋教育、地域社会の活性化、CO2吸収源対策といった多面的な効果を生み出すものとして、その活用推進が期待されている。
- 国土交通省では、藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、浚渫土砂等の活用によるブルーインフラの保全・再生・創出を通じて、CO2吸収源の拡大によるカーボンニュートラルの実現への貢献や生物多様性による豊かな海の実現を目指している。
- 浚渫土砂等を活用した浅場造成や藻場・干潟の造成及び保全によりブルーインフラの保全・再生・創出に向けた環境整備を進めている。

ブルーカーボン生態系



【海草藻場】



【海藻藻場】

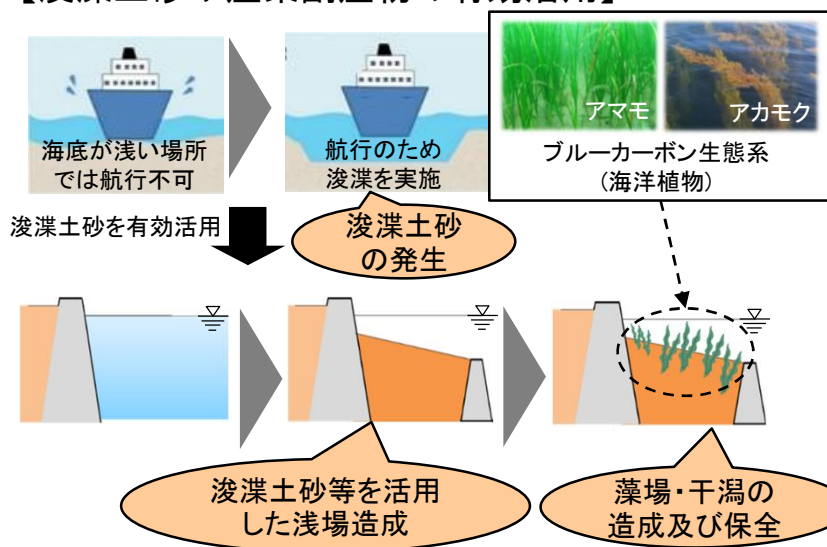


【マングローブ】

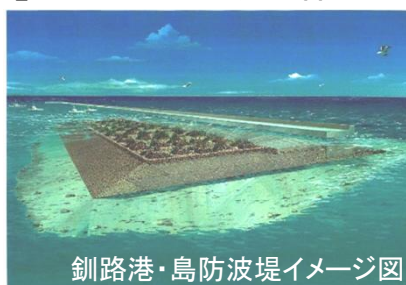


【干潟】

【浚渫土砂や産業副産物の有効活用】



【ブルーインフラの保全・再生・創出の例】



釧路港・島防波堤イメージ図

航路泊地整備に伴い発生する浚渫土砂を活用して水深の浅い背後盛土を造成し、盛土上では藻場を形成。



徳山下松港・大島干潟

航路泊地整備に伴い発生する浚渫土砂を活用し、人工干潟を造成。
干潟ではアマモ場及びコアアマモ場を形成。



尾道糸崎港・百島干潟

浚渫土砂で造成した干潟の覆砂を一部、牡蠣殻に置換する実証を実施。生物の生育環境向上効果を検証中。

令和7年4月の「港湾の施設の技術上の基準・同解説」の部分改訂により、「環境等への配慮」において、ブルーインフラの活用が明記されたところ。

(4) 港湾におけるGXの推進

ブルーカーボンの活用

- 国土交通省では、ブルーカーボン生態系を活用した「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」を実施している。
- 国土交通省が設立を認可したジャパブルーエコノミー技術研究組合において、藻場の保全活動等の実施者（自治体・企業・漁協・環境活動団体等）により創出されたCO₂吸収量を認証し、クレジット取引を可能とする「Jブルークレジット®制度」を実施している。
- 国土交通省港湾局が主催する「地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に関する検討会」において、関係省庁が連携し、ブルーカーボンの更なる活用に向けた検討を実施している。

【命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト】

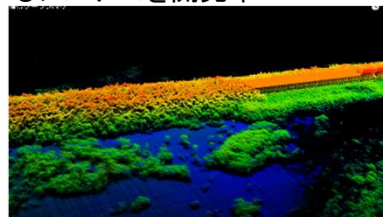
①ブルーカーボンの先導的な取組の推進

・藻場・干潟の保全等における担い手の参画を促す仕組み検討や、「全国海の再生・ブルーインフラ賞」を創設した



②温室効果ガス吸収源の拡大効果の簡便な算定手法の検討

・海草・海藻藻場による吸収量を把握するため、藻場の繁茂面積を高精度かつ効率的に把握・管理するシステムを開発中



(写真提供)
国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所

藻場の計測結果(手前が藻場)

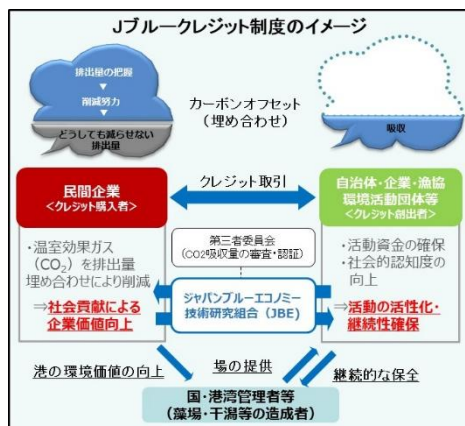
③港湾施設の設計・工事における環境保全の配慮に係る取組の強化

・CO₂排出量の削減やブルーカーボンの活用に資する取組の普及を目的とした試行工事を実施



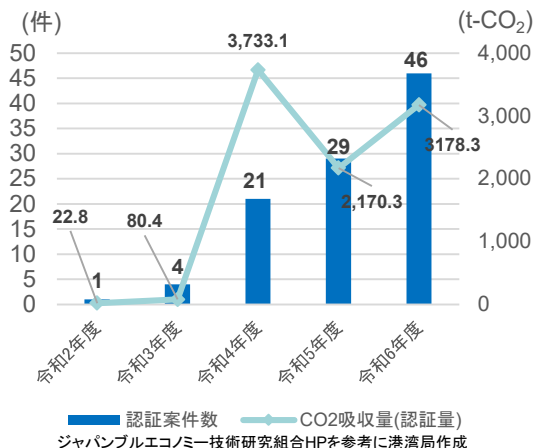
(写真提供)北海道開発局

【Jブルークレジット®制度】



ジャパブルーエコノミー技術研究組合HPを参考に港湾局作成

【Jブルークレジット認証実績】



(4) 港湾におけるGXの推進

港湾を核とする広域的な資源循環の促進

- サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。
- さらに、物流の2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応から海上輸送へのモーダルシフトが不可避な状況。
- 循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として選定することにより、港湾を核とする広域的な資源循環を促進する。

リサイクルポート政策のこれまでの取組

- 地域でリサイクルすることができない循環資源の広域的なリサイクルを促進するため、静脈物流やリサイクルの拠点となる港湾をリサイクルポートとしてこれまでに22港を指定（2011年1月）

<リサイクルポートの機能>

- 廃棄物等を取り扱うことが可能な物流機能
- リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能

[海上輸送へのシフトが不可避]



- ・ 物流の2024年問題への対応
- ・ 温室効果ガス削減への対応

<循環経済への移行に向けた機能強化>

- 増大する循環資源の広域流動に対応するための環境整備
- 広域的な分別収集・再資源化の事業を促進（環境省と連携）

港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

循環資源の広域輸送の動き

- 「脱炭素化」、「資源循環」に寄与する電炉鋼材の需要増に伴い、鉄スクラップの海上輸送を開始
- 廃棄物処理技術の高度化により地域の処理業者の対応が困難となり、海上輸送により廃棄物処理技術を有する業者へ輸送を開始
- 非鉄金属のリサイクルのため、国内及び海外からの廃プリント基板などを、広域から製錬拠点への輸送を受け入れるため、物流拠点を整備

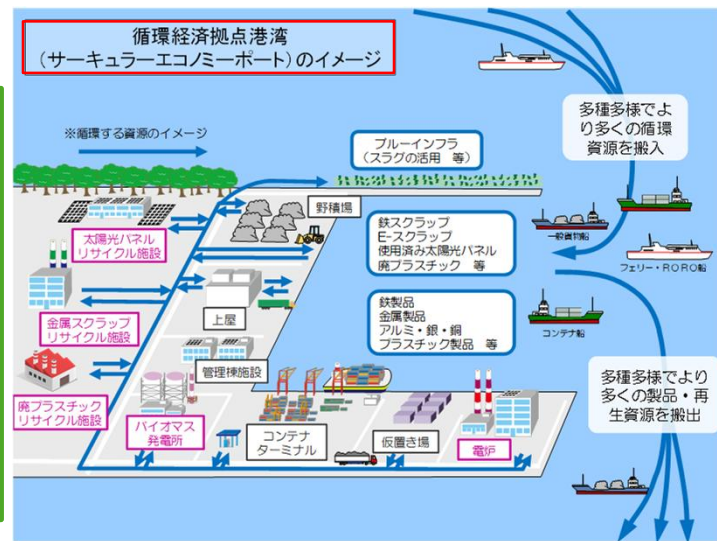
<課題>

- 港湾で循環資源を取り扱う際には、廃棄物関係法令遵守に加え、港湾管理者等が定めた運用等があるため、事業者は個別に関係者と調整しており、合意形成に時間・手間を要している
- 各港湾における循環資源の取り扱いが明確になっていない 等

<具体的な取組>

- 港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインの策定
- 循環資源の流動把握調査の実施
- 関係省庁の実施する資源循環ネットワーク形成等に関する調査と連携した港湾の拠点形成方策の検討
- サーキュラーエコノミーポートを選定し、港湾を核とする広域的な資源循環の促進 等

※既存のリサイクルポートは、サーキュラーエコノミーポートに移行し、その取組を深化

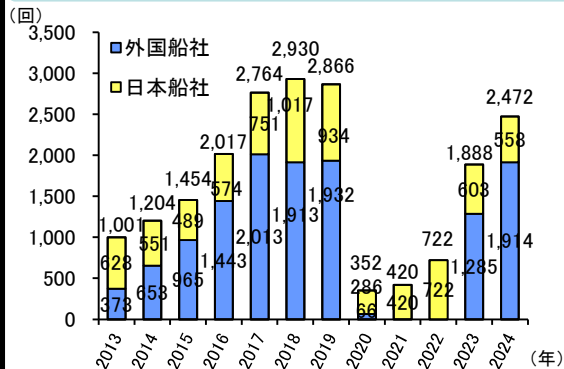


(5)クルーズの持続的な成長に向けた取組

- 2024年のクルーズ船寄港回数は、前年比約1.3倍の2,472回（うち外国クルーズ船1,914回、日本クルーズ船558回）となった。
- 政府目標「2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円」の達成に向け、クルーズにおいても寄港地における旅客の混雑緩和や地方誘客に向けた受入環境整備のボトルネック解消に向けた取組を推進していく。

クルーズの最近の動向

クルーズ船の寄港回数



注) 港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局が作成。

日本船社等によるクルーズ事業の拡大

- 商船三井クルーズは2026年後半より「MITSUI OCEAN SAKURA」を就航開始するほか、今後、新造客船2隻を就航予定
- 郵船クルーズは、新造客船「飛鳥Ⅲ」が2025年7月に就航開始
- 東京ディズニーリゾートを運営するオリエンタルランドは、日本を拠点とするクルーズ事業に参入すると発表し、2028年度に就航予定
- 両備ホールディングスは、日本で初となるヨットスタイルの客船「SEFU」を2027年に就航予定

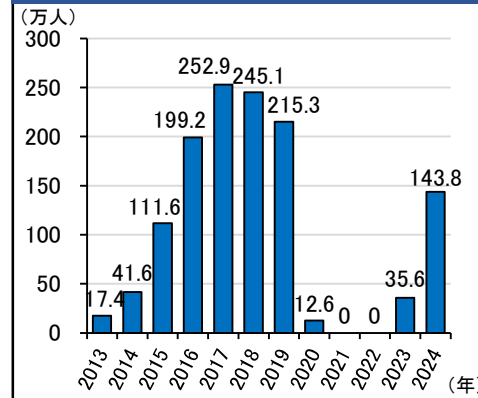
外国船社による日本への新規配船

- プリンセス・クルーズ社が新たに2027年からサファイア・プリンセスの日本配船を開始
- ザ・リッツ・カールトン・ヨット・コレクションは、2025年12月から2026年に新造船「ルミナール」（46,750トン、乗客定員452人）を、日本を含むアジア太平洋各地に配船

訪日クルーズの現状

現状①

「訪日クルーズ旅客数」

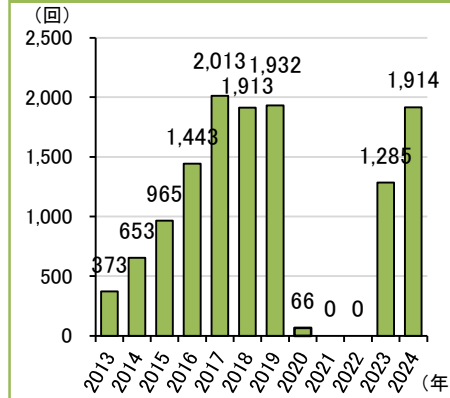


注1) 現状①は 出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

注2) 現状②、③は港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局が作成。

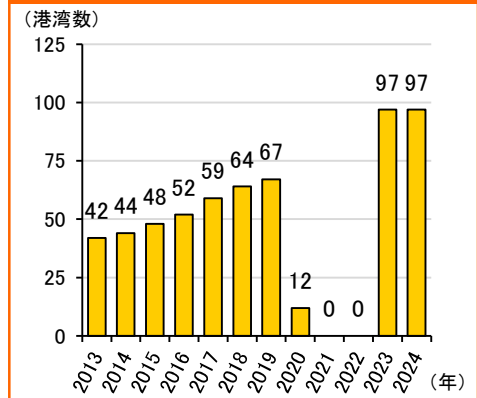
現状②

「外国クルーズ船の寄港回数」



現状③

「外国クルーズ船が寄港する港湾数」



実施する主な取組

クルーズ船寄港による地域経済効果の最大化

寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

寄港地の地方公共団体とクルーズ船社が連携し、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

上質な寄港地観光造成

地元エキスパートの同行や解説、体験型観光を核とした寄港地観光ツアーの造成を促進

クルーズ船の受入体制強化

- ・クルーズ船が寄港した際の二次交通機能確保に向けた体制構築に向けた支援を実施
- ・クルーズ受入に関する理解醸成に向けた各港湾でのセミナーや船内見学会の開催に対する支援を実施

港湾の受入機能確保

クルーズ旅客を円滑で安全に受入可能とする港湾機能を確保するための事業を支援

世界に誇る国際クルーズ拠点の形成

- 国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度の創設
- ・港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

訪日プロモーション

全国クルーズ活性化会議と連携し、クルーズ船社、自治体等が参加する商談会の開催や国際展示会への出展を実施

(5)クルーズの持続的な成長に向けた取組

■クルーズ等訪日旅客の受入促進事業【観光旅客税財源充当事業】

- 我が国へのクルーズ船寄港増加に伴う寄港地におけるオーバーツーリズムへの対応や国内クルーズの訪日外国人旅行者への認知度に課題がある。このため、本事業によりクルーズ旅客の円滑かつ安全な受入のための受入機能高度化や船社に選ばれる観光コンテンツの充実、国内クルーズのプロモーション等を図り、地方誘客や地域経済効果の最大化に向けた取組を推進する。

事業内容・事業イメージ

地方への更なる寄港促進

- ・クルーズ受入れに向けた安全性確認
- ・住民理解等の受入体制の構築
- ・寄港プロモーションの実施
- ・クルーズ船社と自治体のネットワーク構築

(イメージ)



航行安全調査

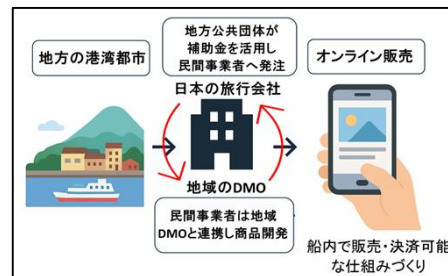


セミナーの開催

地域経済効果の創出

- ・寄港地観光ツアー及び海上観光の造成・販路拡大
- ・地場製品の消費スキームの構築
- ・寄港地等の満足度調査事業

(イメージ)



寄港地観光販売のスキーム強化

二次交通不足解消やクルーズ旅客の受入機能強化

- ・港湾周遊促進のための賑わい施設の整備
- ・二次交通確保に向けた取組
- ・クルーズ船受入れに伴う受入機能確保

(イメージ)



二次交通機能の強化



港で滞在できる空間整備



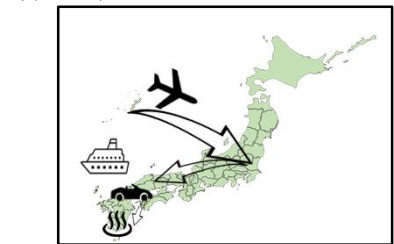
CIQスペースの確保
(ターミナルあり港湾)



待合用テント(税関・待合対応)
(ターミナルなし港湾)

国内事業者のインバウンド需要新規獲得と地方誘客の促進

- ・訪日外国人が楽しめる船内コンテンツのスキーム構築
- ・富裕層の獲得へ向けた「インバウンドの地方誘客につながる航路」利用促進新事業モデル開発
- ・国内クルーズプロモーション
- ・外国旅行会社招聘によるFAMツアー実施



クルーズによる地方誘客

地方誘客の促進を目的とした、飛行機で来日、短期のクルーズの後、陸上でも観光・宿泊をする事業モデルの開発。

事業スキーム

- ・事業形態: ①直接補助事業(補助率1/2)、②調査事業等
- ・補助対象・請負先: ①港湾管理者・地方自治体・民間事業者等 ②民間事業者
- ・事業期間: 令和2年度～

(6) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理

【海洋基本計画(令和5年4月閣議決定)】

- 海洋資源の開発及び利用や海洋調査等の諸活動が、本土から遠く離れた離島や海域においても安全かつ安定的に行うことができるよう、人員、物資等の輸送や補給に必要な拠点施設として、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を推進するとともに、国による港湾の管理を実施し、その利活用を図る。

【低潮線保全法※(平成22年6月施行)】

※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

排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動の拠点として、国の事務又は事業の用に供する港湾の施設(特定離島港湾施設)の建設、改良及び管理は国土交通大臣が行う。

【低潮線保全基本計画※(平成22年7月閣議決定)】

※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基本計画

◆特定離島を拠点とする活動の目標

- ・ サンゴ増殖技術の開発・確立による国土の保全
- ・ 海洋鉱物資源開発の推進
- ・ 持続的な漁業活動の推進
- ・ 海洋における再生可能エネルギー技術の実用化に向けた取組
- ・ 厳しい自然環境を活かした新素材の開発
- ・ 地球環境観測、地殻変動観測 等

◆特定離島港湾施設の整備内容

○南鳥島(事業着手:平成22年度)

岸壁(延長160m・水深8m)、泊地(水深8m)

○沖ノ鳥島(事業着手:平成23年度)

岸壁(延長160m・水深8m)、泊地(水深8m)、臨港道路

【沖ノ鳥島及び南鳥島の位置】



(7) 港湾運送事業の取引環境改善に向けた取組

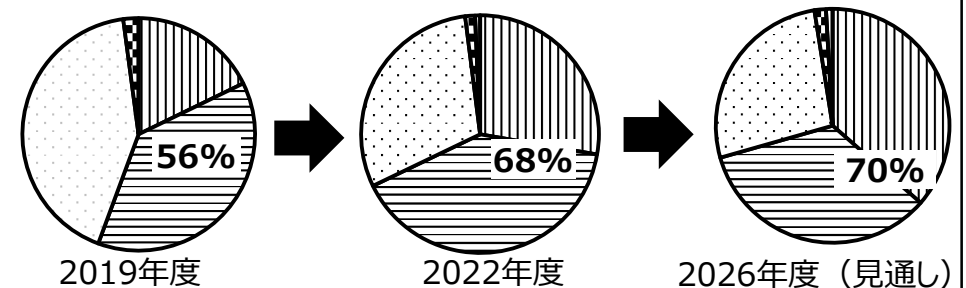
- 我が国の国民生活や産業を支えるうえで、安定的な港湾運送サービスを維持することは重要であるが、根幹を担う港湾運送事業において労働者不足が常態化しており、早急な対応が必要である。
- 労働者不足の対策のため、労働環境改善や生産性向上に向けて、運賃料金の価格転嫁が必要であり、適切に運賃料金の設定・料金交渉が行える環境を整備する。

背景・経緯

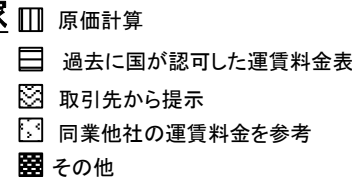
- 港湾運送事業では、労働者不足が常態化しており、近年、一部の港湾では労働者不足によりサービス提供に影響が生じている。
- 港湾運送サービスの利便性が低下すると、サプライチェーンが脆弱化し、安定的な企業活動や地域経済への影響が生じる。
- 労働者不足の対応として、労働環境改善や、荷役効率化による生産性向上に向けた取組を進める必要があり、そのための原資として、適正な原価を含めた運賃料金の価格転嫁が必要であるが、港湾運送事業者が主体となった料金設定・交渉は十分ではない。

港湾労働者の不足感

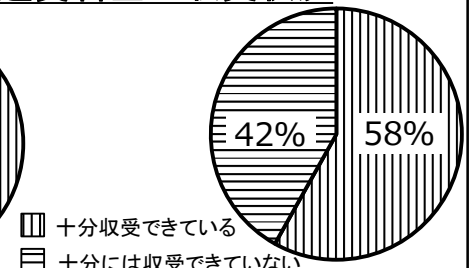
■ 不足 ■ やや不足 □ 普通 ■ やや過剰 □ 過剰



運賃料金について取引先との主な決定方法



運賃料金の収受状況



事業内容

港湾における取引の実態や生産性向上のための必要な取組を分析の上、持続可能な港湾運送の実施の観点で望ましい運賃料金設定の考え方等を検討するとともに、港湾運送事業者及び船社・荷主等の港湾関係者に周知する。

効果

安定的な港湾運送サービスの提供を可能とする港湾運送の事業基盤の強化

2. 国民の安全・安心の確保

2. 国民の安全・安心の確保

(1) 令和6年能登半島地震からの復旧・復興

○ 求められる港湾機能は応急復旧により一定程度確保し、被災地の復旧及びなりわいの再建に資する災害廃棄物や建設資材等の輸送を優先しながら、被災施設の本格的な復旧を現在実施中。

- ▶ 5港(七尾港、輪島港、伏木富山港、金沢港、直江津港)において、国有港湾施設の災害復旧事業を実施。
- ▶ 8港(七尾港、輪島港、伏木富山港、飯田港、穴水港、宇出津港、小木港、和倉港)において、港湾管理者等の災害復旧事業の一部を国土交通省が代行。

○ 引き続き、被災地の復旧及びなりわいの再建を支援する港湾利用を確保するため、段階的な復旧工事に取り組むとともに、完成した係留施設を最大限活用することにより、令和7年度末には被災前の取扱い貨物量への回復を目指す。

① 被災地の復旧・復興を支援する災害廃棄物・建設資材の輸送

- ・応急復旧した岸壁を利用して災害廃棄物を県外(新潟県姫川港等)に輸送
- ・岸壁利用を優先しつつ、利用者との調整の上、可能な箇所から本復旧工事を実施



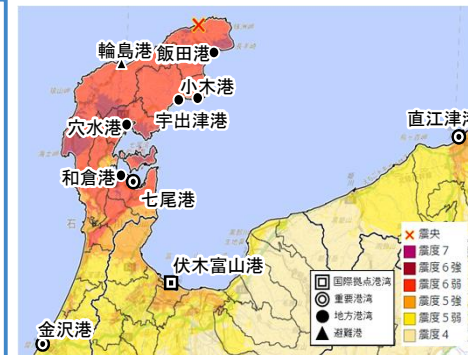
13号物揚場



岸壁(-4.5m)

③ 漁業活動やにぎわい再生のための部分供用の促進

- ・岸壁利用者が希望する箇所から優先的に復旧



※新潟県、富山県、石川県、福井県の計20港において、災害復旧事業等を実施し、被災地の復旧・復興を支援。
※代行復旧する施設は、対象港湾の一部の施設に限る。

② 産業活動のための貨物輸送等

- ・応急復旧した岸壁を利用したクルーズ船やセメント船等の着岸
- ・係留を継続して確保するため、段階的に岸壁の本復旧工事を実施



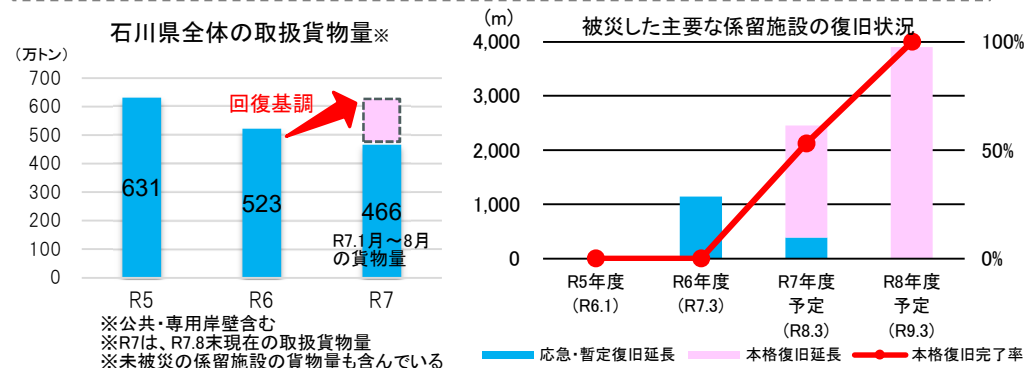
大田3号岸壁(奥側) 大田物専岸壁(手前)



御供田1号岸壁(手前) 戸水岸壁(奥側)

④ 石川県全体の取扱貨物量及び被災した主要係留施設の復旧状況

- ・貨物量は令和7年末には被災前の取扱貨物量と同程度まで回復の見込み
- ・令和7年度末時点で被災した主要係留施設延長の6割強が利用可能となる見込み
- ・令和8年度末に主要係留施設全ての本格復旧が完了する見込み

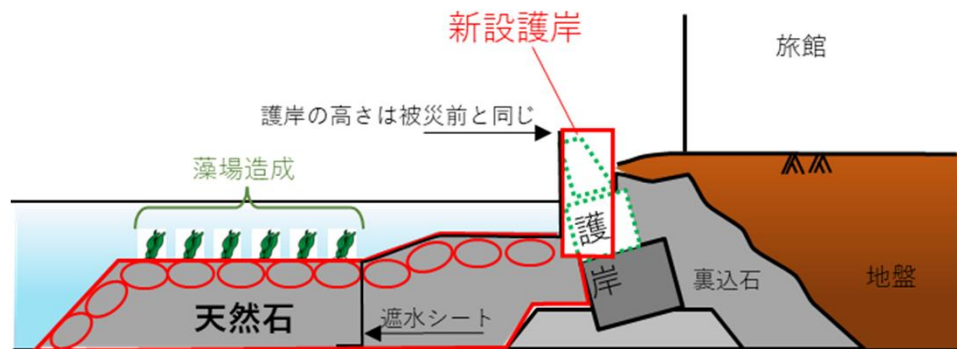


(1)令和6年能登半島地震からの復旧・復興

和倉港における工事代行の実施

- 港湾管理者である七尾市が行う護岸改良について、七尾市から令和7年7月に工事代行の要請を受け、国が実施することとした。
- 令和8年度中の可能な限り早期の工事完了を目指す。

【復旧等完了後(イメージ図)】



和倉港 工事代行実施箇所
(R7.3.5)

港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)

(高度港湾工事の代行)

第五十二条の二 国土交通大臣は、前条第一項に定めるところによるほか、**港湾管理者から要請があり、かつ、当該港湾管理者における港湾施設の改良に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該港湾管理者が管理する係留施設その他の政令で定める港湾施設(第一号において「特定係留施設等」という。)の改良に関する工事**(次の各号に掲げる要件のいずれにも該当するものに限る。以下この条において「高度港湾工事」という。)を当該港湾管理者に代わって自ら行うことが適当であると認められる場合においては、その事務の遂行に支障のない範囲内で、これを行うことができる。

- 一 特定係留施設等の従前の機能を確保するために必要であること。
- 二 高度の技術を要すること又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められること。

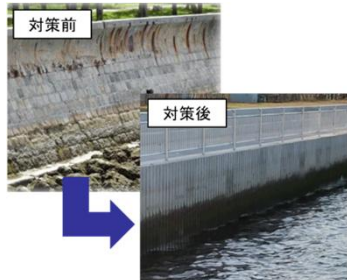
(2)防災・減災、国土強靱化の推進

「第1次国土強靱化実施中期計画」

- 第1次国土強靱化実施中期計画において、「本計画の計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間とする。」とされ、「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、「今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する。」とされた。
- また、「推進が特に必要となる施策」として、港湾の耐震性能の強化、「協働防護」による気候変動適応など、港湾・海岸に係る施策が盛り込まれている。

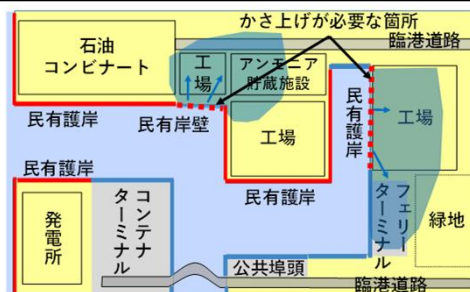
国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

海岸堤防等の高潮・津波対策、耐震対策、老朽化対策

気候変動を踏まえた
海岸堤防等の整備

海岸堤防等の予防保全

「協働防護」による気候変動適応

気候変動への適応水準等を定める
「協働防護計画」の作成総合的な
防衛体制
の強化に
資する研
究開発等デジタル等新技术の活用による
国土強靱化施策の高度化

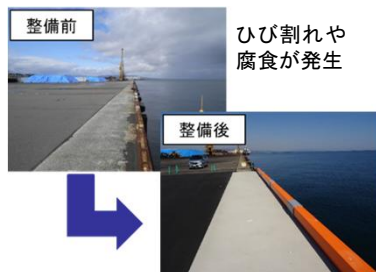
港湾における災害情報収集等



災害監視システムの整備

経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化

港湾における老朽化対策

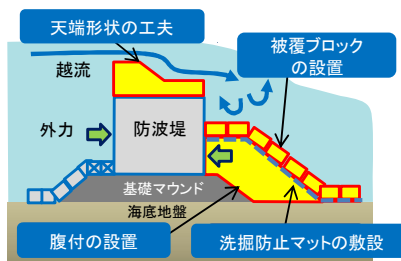


港湾施設の予防保全

港湾の耐震・耐波性能等の強化

耐震強化岸壁の整備、
臨港道路の耐震化等

港湾における津波対策

「粘り強い構造」を導入した
防波堤等の整備

港湾における走錨事故の防止

避泊水域確保のための
防波堤等の整備

特定利用港湾の整備

災害時における自衛隊等
の円滑な利用にも資する
岸壁等の整備

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

事前対策(港湾における地震対策)

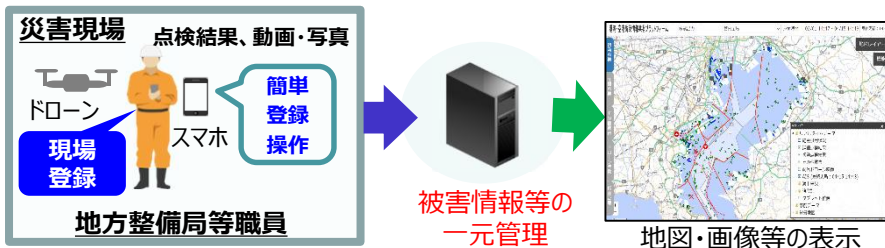
- 南海トラフ地震等大規模地震の発生が危惧される中、海上からの人命救助や緊急物資輸送を支えるための環境を整えることが必要。
- そのため、既存ストックを活用して港湾施設の耐震機能を確保するとともに、官民連携による実効性のある防災訓練の実施、港湾DXの推進など、ハード・ソフト両面のあらゆるツールを動員して効果的な防災対策に取り組む。

<ソフト面での対応>

- ・応急復旧に向けた資機材の確保(行政・民間)
- ・災害時の災害協力団体との連携(行政・民間)
- ・応急復旧の効率化等のための港湾DXの活用(行政)
- ・官民共同の防災訓練の実施(行政・民間)
- ・命のみならずネットワークの形成(行政・民間)



【港湾DX: 防災情報システム】



<ハード面での対応>

- ・災害時において、緊急物資輸送等を機動的に実施するための係留施設の耐震化等

【岸壁の耐震化例(重力式モデル)】
(L2地震動※対応)



※L2地震動: 構造物に作用する地震動のうち、最大規模の強さを有する地震動



<目指すべき姿>

災害時の人命救助、救援物資の確実かつ迅速な輸送を確保 / 海上物流を活用した経済活動の維持

[既存ストックを最大限に活用して実現]

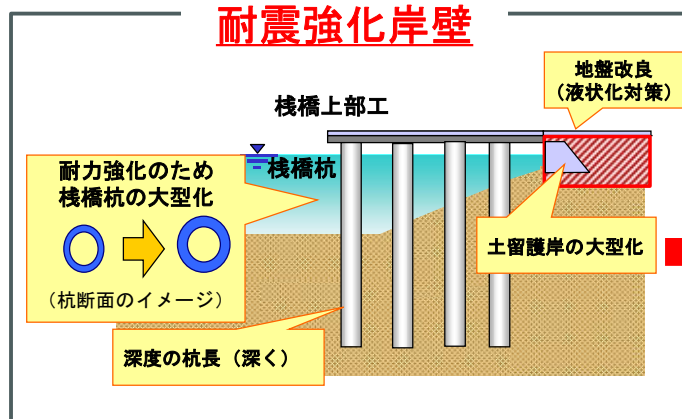
(2)防災・減災、国土強靱化の推進

効果発現事例

- 七尾港(石川県七尾市)において、石川県が耐震強化岸壁を整備(平成27年完成)。
- 令和6年能登半島地震において、七尾港は震度6強を観測したが、軽微な損傷にとどまったことから、発災直後から海上ルートを活用した支援物資の輸送等を通じて被災地の支援活動に貢献。

令和6年能登半島地震の事例(七尾港、矢田新さん橋)

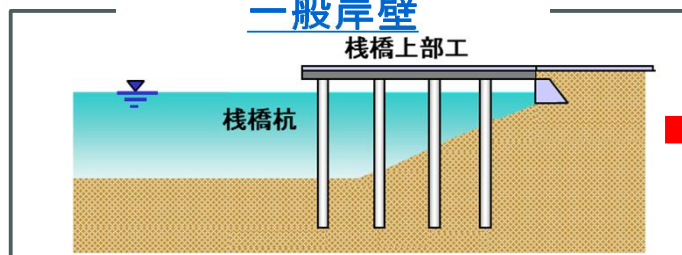
耐震強化岸壁



エプロン部の沈下



一般岸壁



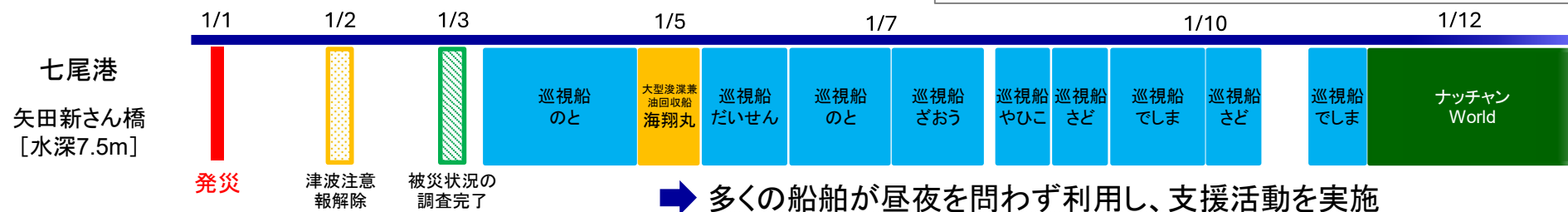
早期の利用再開に寄与

- 耐震強化岸壁は、地震発生直後から、船舶による支援物資輸送等の支援活動に貢献。



発災直後における七尾港耐震強化岸壁の利用状況

凡例 海上保安庁 国土交通省(九州地方整備局) 防衛省



(2)防災・減災、国土強靱化の推進

発災後の対応力の強化

沿岸部における被災状況把握等の更なる高度化

- 災害発生時における港湾の利用可否判断や施設復旧の迅速化を図るため、ドローンや衛星等のリモートセンシング技術を活用し、港湾や三大湾等における被災状況等を迅速かつ効率的に把握する体制を計画的に構築する。



自律制御型ドローンによる被災状況把握のイメージ

複合・巨大災害の発生も想定した広域的な支援体制の構築

- 緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点（川崎港、堺泉北港）の運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点(川崎港)



東京湾における物資輸送ネットワーク(イメージ)



緊急物資輸送訓練(堺泉北港)

命のみなとネットワーク形成に向けた取組

- みなとの機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命のみなとネットワーク」の形成に向けて、船舶を活用した防災訓練等を実施。

「命のみなとネットワーク」の主な機能

陸路が寸断し孤立化した被災地等において、緊急物資や救援部隊、被災者の海上輸送等を実施。

【支援物資輸送拠点】

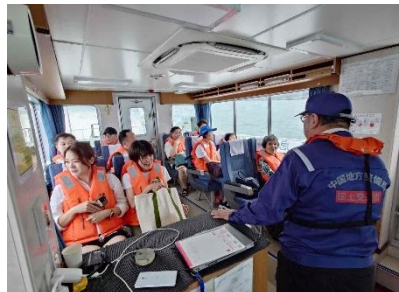


R6年7月大雨時、大社漁港から宇龍漁港への支援物資輸送(島根県宇龍漁港)



R6年9月大雨時、伏木富山港から飯田港への支援物資輸送(石川県飯田港)

【被災者の救援輸送拠点】



R6年7月大雨で孤立した地域から避難希望者を海上輸送(島根県宇龍漁港)

【生活支援拠点】



R6年能登半島地震において、大型フェリーを休養施設として活用(石川県七尾港)

R6年5月港湾業務艇を活用した支援物資輸送訓練を実施



(北海道香深港から礼文西漁港へ)

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

発災後の対応力の強化

海洋環境整備船等による海域環境の保全

- 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海・八代海等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うと共に、船舶等から流出した油の大型浚渫兼油回収船による回収により、海域環境の保全等を図る。
- また、近年の災害の激甚化・頻発化に伴い、担務海域内の漂流ごみ等の回収業務の増加に加えて、担務海域外においても、迅速に船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、要請等に基づき漂流ごみ等の回収業務を実施している。

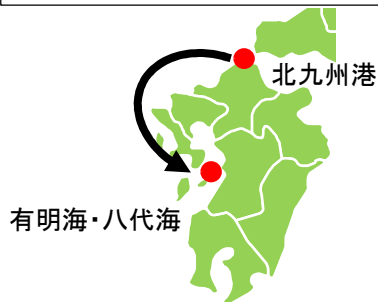


海洋環境整備船による
閉鎖性海域での漂流ゴミの回収



大型浚渫兼油回収船「白山」による
油防除の様子(八戸港沖)

海洋環境整備船「がなりゅう」
(担務海域:関門航路)を派遣



海洋環境整備船を担務海域外に派遣し、令和2年7月豪雨時に発生した漂流ごみを回収

災害時の基幹的海上交通ネットワークの確保

- 災害時の陸上交通網分断に対応したリダンダンシーの確保、緊急確保航路の航路啓開及び港湾施設の管理の代行等の国の実施体制を強化。



東北～北海道
フェリー航路図
乗船する災害対応車両
(宮古～室蘭航路)
物流網のリダンダンシー確保
(平成30年北海道胆振東部地震)

支援船舶の利用調整

船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考
船名	船種	船主	船長	乗組員	乗客	貨物	備考



民間の支援船舶2隻が係留する様子
(1月11日)@飯田港
国による港湾施設の一部管理
(令和6年能登半島地震)

港湾を活用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、膨大な災害廃棄物の発生が想定されており、被災地の復旧・復興の加速化を図るうえで、災害廃棄物の迅速かつ円滑な処理は必要不可欠である。



荷積みの様子(七尾港)



荷下ろしの様子(姫川港)



- 港湾は災害廃棄物の仮置場等としての利用が見込まれるほか、海上輸送の拠点として広域輸送が可能であることを踏まえ、大規模災害時の災害廃棄物処理における港湾の活用について検討を進める。

災害廃棄物の広域輸送による処理の事例
(令和6年能登半島地震)

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

「協働防護」の推進に向けた主な措置

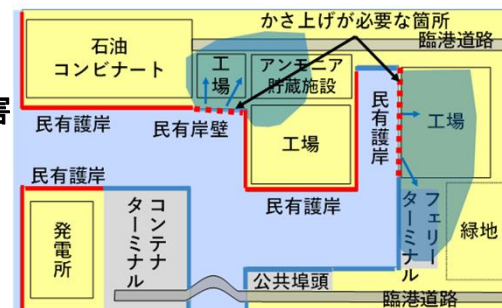
- 様々な関係者が集積する港湾において、気候変動への適応を図るためには、関係者が協働して気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の取組を進める必要がある。
- 「協働防護」に関する制度的枠組みを構築したところであり、予算・税制・技術面も含めた一体的な支援を行う。

気候変動に伴う外力の変化とその影響

- 気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある平均海面水位、潮位偏差、波高が増加。
- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積しており、一部の主体が所有する護岸のかさ上げ等が不十分である場合、港湾広域に浸水被害が及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。

支援・特例措置

協働防護が行われなかった場合に
想定される浸水被害



【制度改正（「港湾法等の一部を改正する法律」が施行（令和7年10月1日））】

- 気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるための協働防護協議会及び協働防護計画の創設
- 関係者の協働による防護水準確保の取り組みを促進するための協定制度の創設

【予算措置（令和7年度から）】

- 港湾管理者への協働防護計画の作成支援

【税制特例措置（令和7年度から）】

- 民間所有護岸等に対する税制特例措置（固定資産税）

【ガイドライン作成（令和7年6月2日公表）】

- 協働防護計画作成ガイドラインの作成
- 気候変動を踏まえた高潮・津波等のリスク把握・対策手法の検討等を可能とする港湾立地企業向けガイドラインの作成※



■協働防護に係る対策例（イメージ）

※ 2022年には東証プライム市場において、財務に影響を及ぼす気候関連情報の開示が実質義務化

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

港湾海岸の特徴

- 港湾区域・港湾隣接地域においては港湾管理者が海岸管理者となることにより、港湾行政と海岸行政の一体的・効率的な運営を行っている(海岸法第5条第3項)。
- 港湾海岸延長は全体の28%であるが、防護人口では全体の61%を占めるとともに、背後に物流・産業機能が高密度に集積している。

※港湾所在市区町村の整理は令和6年10月時点

防護が必要な海岸延長

港湾海岸
約28% (約3,900km)

他所管の海岸
約72% (約9,900km)

(約13,800km)

【出典】海岸統計(令和6年度版)(2024.3.31時点)

全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村
約32% (約12万km²)

その他(内陸部も含む)
約68% (約26万km²)

(約38万km²)

【出典】全国都道府県市区町村別面積調(2024.10.1現在)

防護すべき人口

港湾海岸
約61% (約578万人)

他所管の海岸
約39% (約370万人)

(約948万人)

【出典】国土交通省、農林水産省調べ(2024.3.31時点)

全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村
約48% (約172兆円)

その他(内陸部も含む)
約52% (約190兆円)

(約362兆円)

【出典】2023年経済構造実態調査 製造業事業所調査「地域別」統計表データ(値は2022暦年値)

→背後地が大都市やみなとまち



東京港海岸(東京都)



呉港海岸(広島県)



大阪港海岸(大阪府)



千葉港海岸(千葉県)

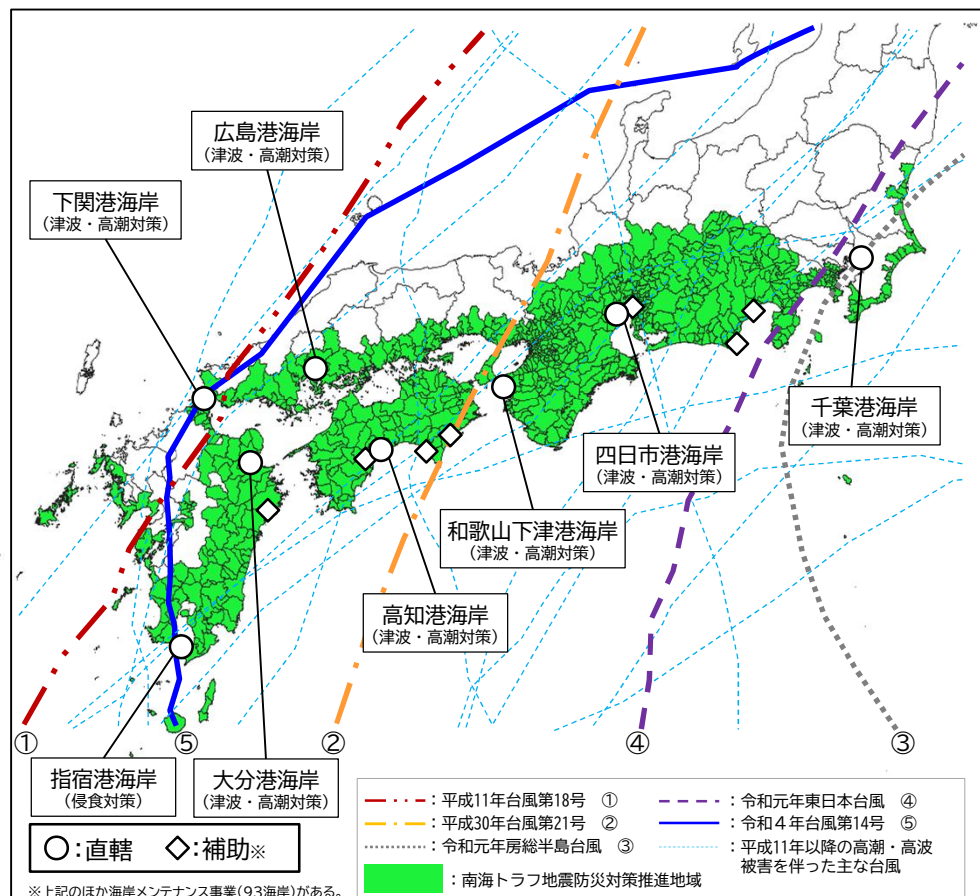
→物流・産業機能が高密度に集積

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

海岸の主要施策・効果発現事例

- 港湾海岸には、背後地に人口や物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、被災した場合に甚大な被害が想定されるため、速やかに対策を講じる必要がある。
- このため、切迫性の高い南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震や、頻発する台風等に備えた海岸堤防等のかさ上げ、耐震化、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化等を推進する。

■ 港湾海岸の事業実施箇所(直轄・補助)(令和7年度時点)



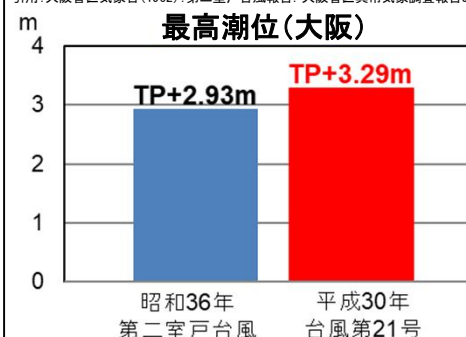
■ 大阪港の効果事例

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、既往最高の潮位を記録した平成30年台風第21号においては、海岸堤防の整備等により、市街地の高潮浸水を完全に防止。

第二室戸台風の高潮浸水域

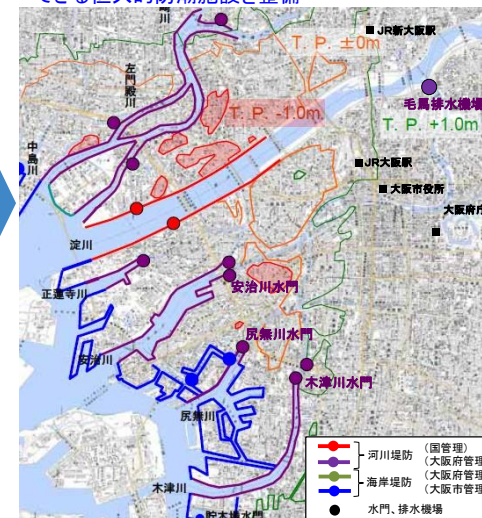


最高潮位(大阪)



河川・海岸事業による高潮対策

伊勢湾台風級の超大型台風による高潮に十分対処できる恒久的防潮施設を整備



整備効果



※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)

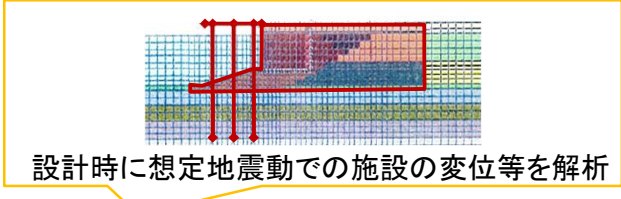
※2 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防等の整備費を集計

※3 関連する直轄および大阪府、大阪市内で管理する河川・海岸堤防等の維持管理費を昭和40年代以降で集計

- 被災地への支援輸送を円滑に実施するため、支援側・受援側の両防災拠点機能の一体的な確保による海上支援ネットワークの形成が必要。
- このため、防災拠点の一部を構成する港湾管理者が整備した岸壁を対象に実施する事前解析に対する支援を行う。

利用可否判断に資する事前解析の有効性

- (令和6年能登半島地震における教訓)
- 想定地震による岸壁の変位量と被害の程度を事前に解析していた施設では、現地調査で岸壁の変位量を測定後、直ちに利用可否判断を行うことができ、速やかに支援船を受け入れた。
 - 一方で、事前の解析をしていなかった施設においては、現地調査後に解析を実施したために、利用可否判断に時間を要した。



事例①	事前解析の結果と現地での簡易な計測を照合	即日で判断
事例②	潜水等現地での詳細調査や施設の解析を実施	約2週間で判断

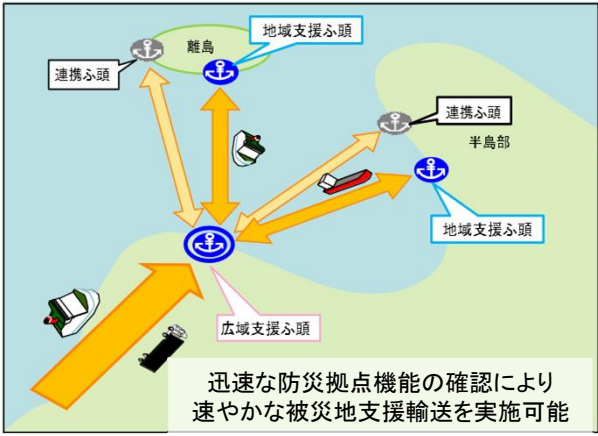
支援側・受援側の両防災拠点において迅速な利用可否判断を行い、円滑な被災地への支援輸送を実施するには、事前解析の実施が必要

防災拠点の迅速な利用可否判断に資する事前解析に係る支援

- 【事前解析の内容】

 - 地震に対する施設の変位量と健全性との関係を整理。
 - 岸壁の利用可否の基準を設定。
- 等
- 【想定される効果】

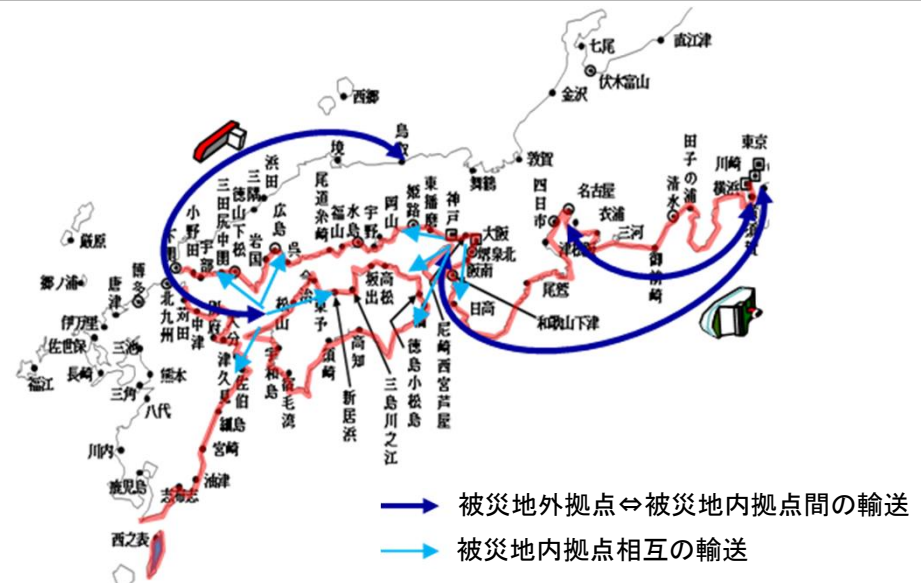
 - 支援側・受援側の防災拠点機能の一体的かつ迅速な利用可否判断がなされることで、円滑な被災地への支援輸送に資することとなり、国による災害応急対策に係る先行支援を含め、迅速な被災地支援が実現される。



- 被災エリアが広域にわたる大規模地震(南海トラフ地震/首都直下地震)が発生した場合には、耐震強化岸壁を核とする防災拠点を活用した、海上輸送による全国的な支援が必要。一方で、現状、各港の施設単位の利用想定や、物資別の海上輸送需要量は設定されていない。
- 発災時の物資等の海上輸送の実行性を確保するためには、南トラ/首都直下政府計画※を踏まえた具体的な運用計画が必要。
※「南海トラフ地震/首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」のことで、南海トラフ地震/首都直下地震発生時には、当該計画に基づき応急対策活動を実施することとなる。
- 物資ごとの需要量の想定、支援側港湾と受援側港湾の対応関係の明確化、全国的な連携体制の整理、といった防災拠点を核とした海上輸送支援体制構築に係る「海上輸送支援体制構築のための計画」を策定する。

実施内容

- 発災後からの時間経過も含めた被災地域別・物資別の海上輸送需要量の把握
- 被災地域別・物資別の海上支援ネットワークの検討
- 支援側港湾と受入側港湾の対応関係の明確化
- 国土交通本省・各地方整備局・港湾管理者等との全国的な連携体制の整理



成果

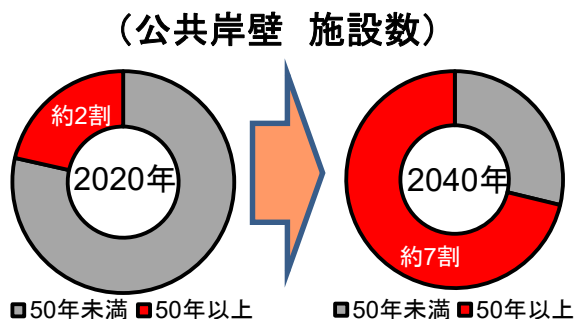
- 上記取り組みにより、南海トラフ地震/首都直下地震発生時における実効的な海上輸送支援体制が構築され、迅速な被災地支援輸送の実施が図られる。

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

老朽化対策の推進

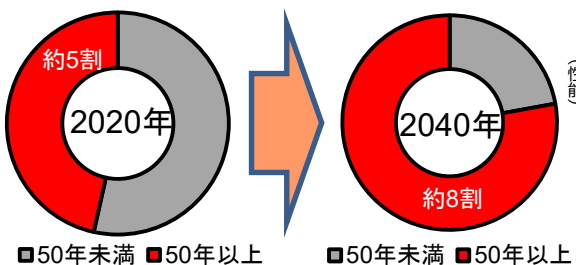
- 高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設・海岸保全施設の老朽化が進行。
- 港湾施設や海岸保全施設が将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理への本格転換を図るため、新技術の活用などにより、計画的・戦略的な老朽化対策を推進。

供用後50年以上経過する施設の割合



※ 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁(水深4.5m以深)(約5,000施設):
R3.3 国土交通省港湾局調べ

(海岸堤防等 施設延長)



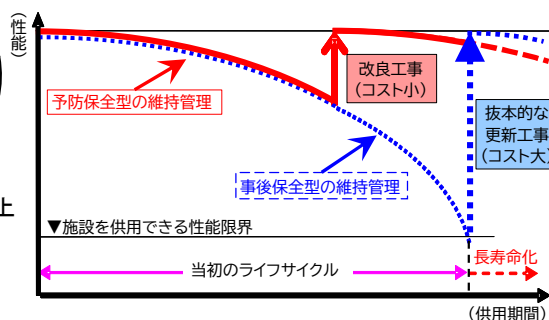
※ 港湾局所管の海岸堤防等(約3,000km)
R3.3 国土交通省港湾局調べ
※ 完成後50年以上経過した海岸堤防等には、施工年次不明のものを含めている

港湾施設への新技術活用例

水中ドローンを活用した港湾施設の点検



予防保全的な維持管理への転換によるコスト削減のイメージ



老朽化した港湾施設の不荷役化・機能集約を行うふ頭再編の事例



【再編前】
水深4.0m~12.0m : 約4,190m

延長約2,100mを不荷役化・護岸化

【再編後】
水深7.5m~12.0m : 約2,350m



【再編前】
自動車取扱施設延長
水深10m~10.5m: 2,200m
水深12m: 240m

延長280mを不荷役化

【再編後】
自動車取扱施設延長
水深10m~10.5m: 1,560m
水深12m: 600m

(2)防災・減災、国土強靱化の推進

気候変動を踏まえた海岸保全施設の老朽化対策の推進

- 気候変動に対応するための海岸保全施設の改良は、老朽化を踏まえて計画的に実施していく必要がある。一方、気候変動の影響は将来予測に幅があり、時間と共に顕在化するものであるため、気候変動の進行や施設の劣化状況に適切に対応した修繕等に関する計画を長寿命化計画に随時反映していく必要がある。
- これを踏まえ、上記の取組に該当する長寿命化計画の見直しに必要な費用を支援する個別補助制度により、予防保全型インフラメンテナンスの推進と気候変動への適時・適切な対応を両輪で進める。

気候変動の影響を含めた海岸保全施設のかさ上げ量の例

沿岸名	都道府県	最大かさ上げ量
東京湾(東京都区間)	東京都	約1.4m
土佐湾沿岸	高知県	約1.2m

※各沿岸の海岸保全基本計画より、最大のかさ上げ量(目安)を記載
※かさ上げ量には、現況として不足している分のかさ上げ量を含む

海岸保全施設の老朽化の状況



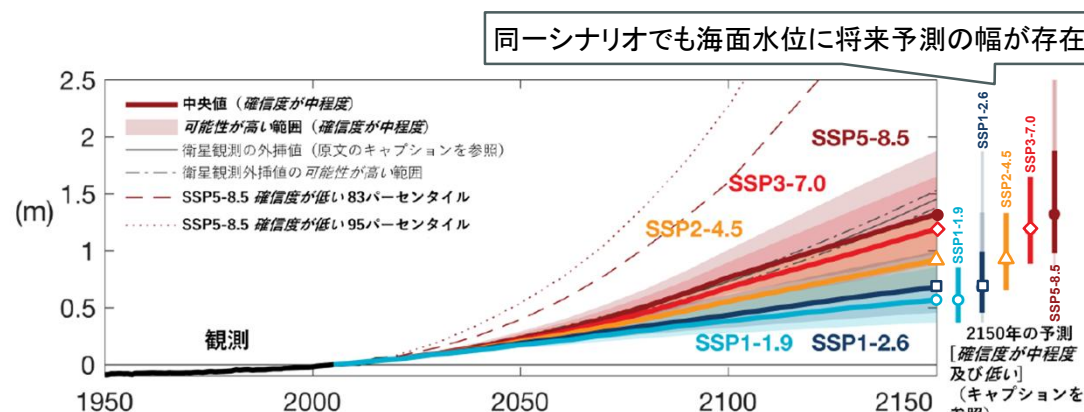
堤防の損傷



護岸の損傷

海岸保全施設について、気候変動の進行による外力の増加や施設の劣化状況に適切に対応した修繕等の計画を長寿命化計画に反映するために必要な費用を支援。(時限なし)

異なる気候変動シナリオ下での世界平均海面水位予測の幅



気候変動による
海岸堤防のかさ上げ

老朽化対策

既設堤防

海岸堤防における気候変動を踏
まえた老朽化対策のイメージ

修繕等に関する計画【見直し】
以下について、気候変動への対応を反映
・修繕等の方法と概要
・修繕等の対策の優先順位の考え方
・修繕等の実施時期及び箇所
・LCCの概算

点検に関する計画

点検結果、将来の防護機能の評価

長寿命化計画の概要

海岸及び海岸保全施設の概要

○×海岸
長寿命化計画

気候変動を踏まえた
長寿命化計画のイメージ

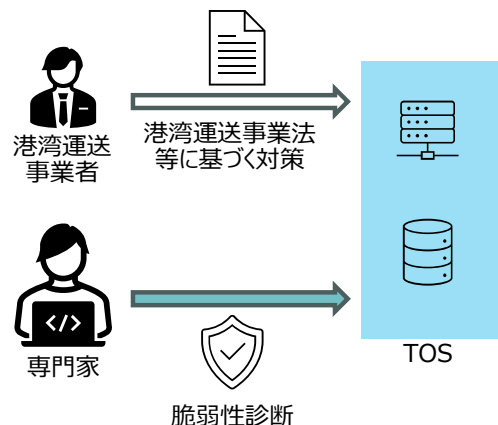
(3) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

- 令和5年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したサイバー攻撃によるシステム障害を踏まえ、コンテナの一元的な管理を行うターミナルオペレーションシステム(TOS)を対象に、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から必要な制度的措置を講じたところ。
- 日々高度化するサイバー攻撃に適切に対応するためには、これら措置の実効性を高めていくとともに、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の更なる向上を図る必要がある。

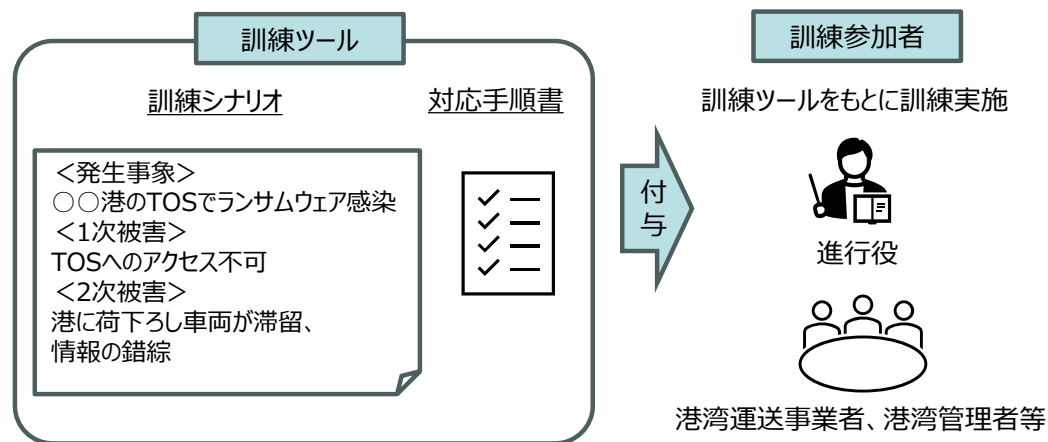
事業概要

- ① 港湾運送事業者が使用するTOSの脆弱性を診断し、適切な対策を講じるための助言を実施する。
- ② 港湾運送を取り巻く関係者全体で、TOSの支障発生時の態勢を確認する訓練を実施する。

①脆弱性診断のイメージ



②訓練のイメージ



成果

- 上記取組により、我が国の港湾で利用されるシステムのサイバー攻撃への対策・対応能力の向上が図られる。

(4)総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備

【運用】

- 安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、南西諸島を中心としつつ、その他の地域においても、自衛隊・海上保安庁が、平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設ける。これらを、「特定利用空港・港湾」とする。

【整備】

- 「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶の円滑な利用にも資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図る。また、平素から円滑な自衛隊の人員・物資輸送等に資するよう、「特定利用空港・港湾」と自衛隊の駐屯地等とのアクセスの向上に向け、道路ネットワークの整備を図る。

【整備の概要】

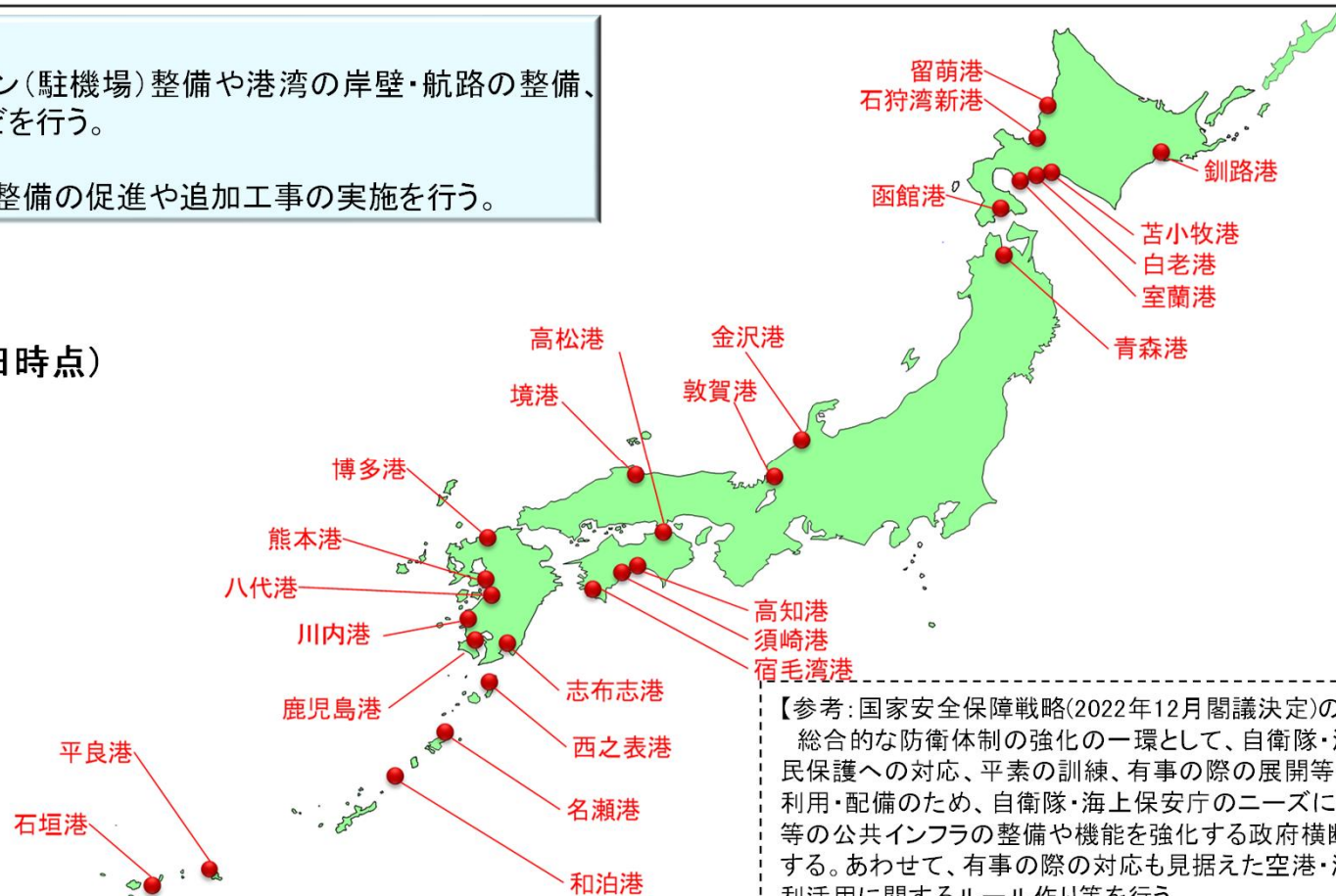
- 空港の滑走路延長・エプロン（駐機場）整備や港湾の岸壁・航路の整備、道路ネットワークの整備などを行う。

【既存事業の促進】

- 既存の整備計画を活用し、整備の促進や追加工事の実施を行う。

特定利用港湾

26港湾（令和7年8月29日時点）



【参考：国家安全保障戦略(2022年12月閣議決定)の記述】

総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。

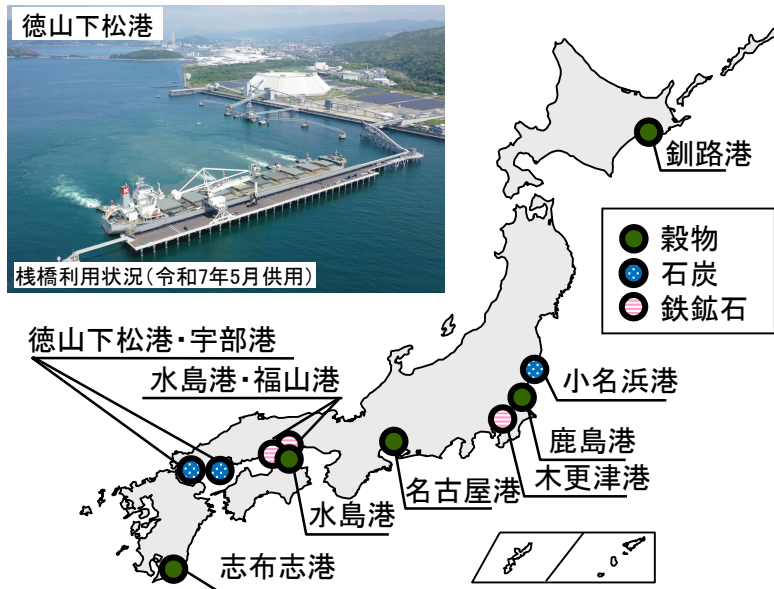
3. 個性をいかした地域づくりと 持続可能で活力ある国づくり

(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

国際バルク戦略港湾政策の推進

- 我が国は、産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧を海外からの輸入に依存。これらのばら積み(バルク)貨物を輸送する船舶は世界的に大型化が進展しているが、これらの貨物を取り扱う我が国の岸壁は、近隣諸国と比較して古く、大型化に対応していないものが多いため、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、国全体として効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。
- こうした物資の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出に寄与する。

国際バルク戦略港湾の選定(平成23年5月)



企業間連携による共同輸送の実現(釧路港の例)



輸入とうもろこし運搬船の
平均積載量
約 3万トン/隻
(2018年度実績)

↓ 1隻あたりの平均取扱量
約1.8倍に増加



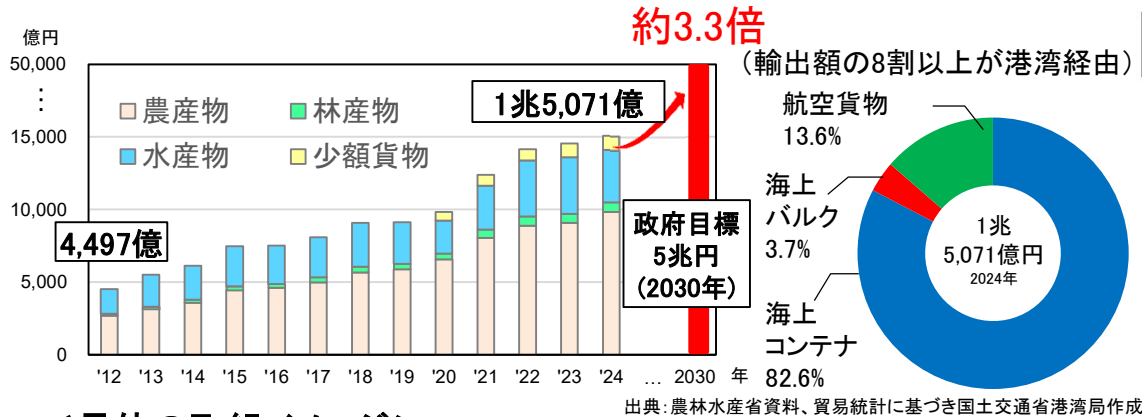
輸入とうもろこし運搬船の
平均積載量
約 5.4万トン/隻
(2023年度実績)

(1)地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

産地と港湾が連携した
農林水産物・食品の更なる輸出促進

- 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、農林水産省と連携し生産関係者や港湾関係者が協力して輸出促進の取組を行う「産直港湾」における施設整備への支援等を実施している。
- これまで、北海道6港湾、清水港、八代港、堺泉北港、志布志港、十勝港において、温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーン確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を実施した。
- 引き続き、輸出促進セミナー等も通じて、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

<農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



<適用事例>

清水港

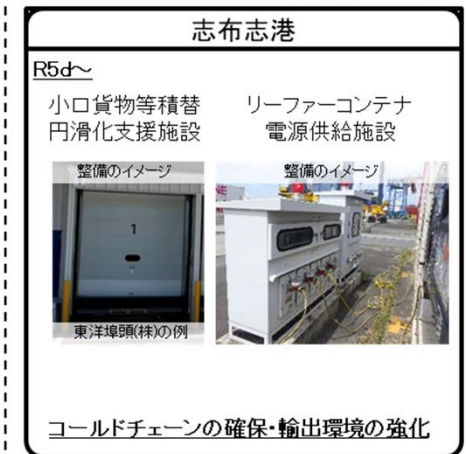


志布志港



<具体の取組イメージ>

農林水産物・食品輸出に関係する川上から川下までの連携を強化



(1)地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

港湾投資効果事例

- 海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後の産業集積を進め、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。
- 民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に資する港湾施設の整備を重点的に推進する。



(2) 離島交通の安定的確保

- 公共交通は「地域の足」として不可欠なサービスであり、条件不利地域の離島における住民生活の安定の確保をするため、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、岸壁等の整備を推進する。

荒天が発生した際の離島への影響例



宮古島市(令和7年台風第8号)



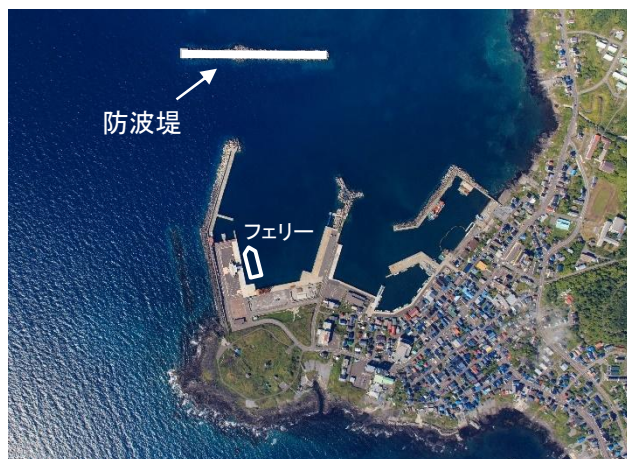
西之表市(令和6年台風第10号)

定期船欠航に伴う生活物資の品切れ



静穏度が悪く接岸に苦慮している

かみなと
荒天時の定期船の入港(神湊港)



くつがた
沓形港(利尻島)



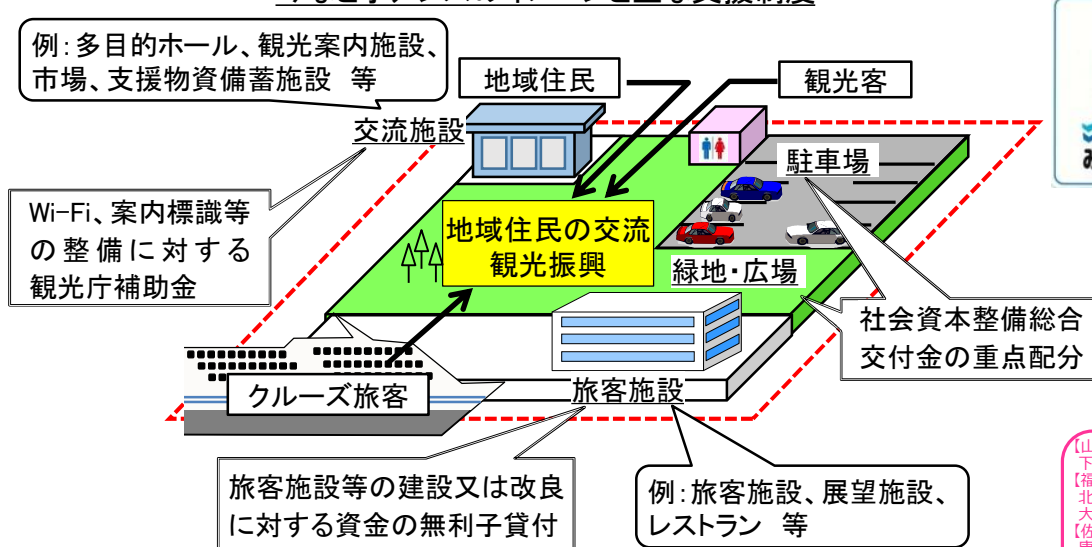
なぜ
名瀬港(奄美大島)



りょうつ
両津港(佐渡島)

- みなとオアシスを通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化、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。
- また、港湾管理者が適正な民間団体(みなとオアシス運営者やクルーズ旅客受入団体等)を港湾協力団体に指定することで、港湾管理者との相互の協力体制が構築されることが見込まれ、港湾における活動の円滑化、活性化が図られる。
(指定数:45団体(令和7年12月1日時点))

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



《グランプリ》沼津あじフライたるたるサンド
みなとオアシス沼津

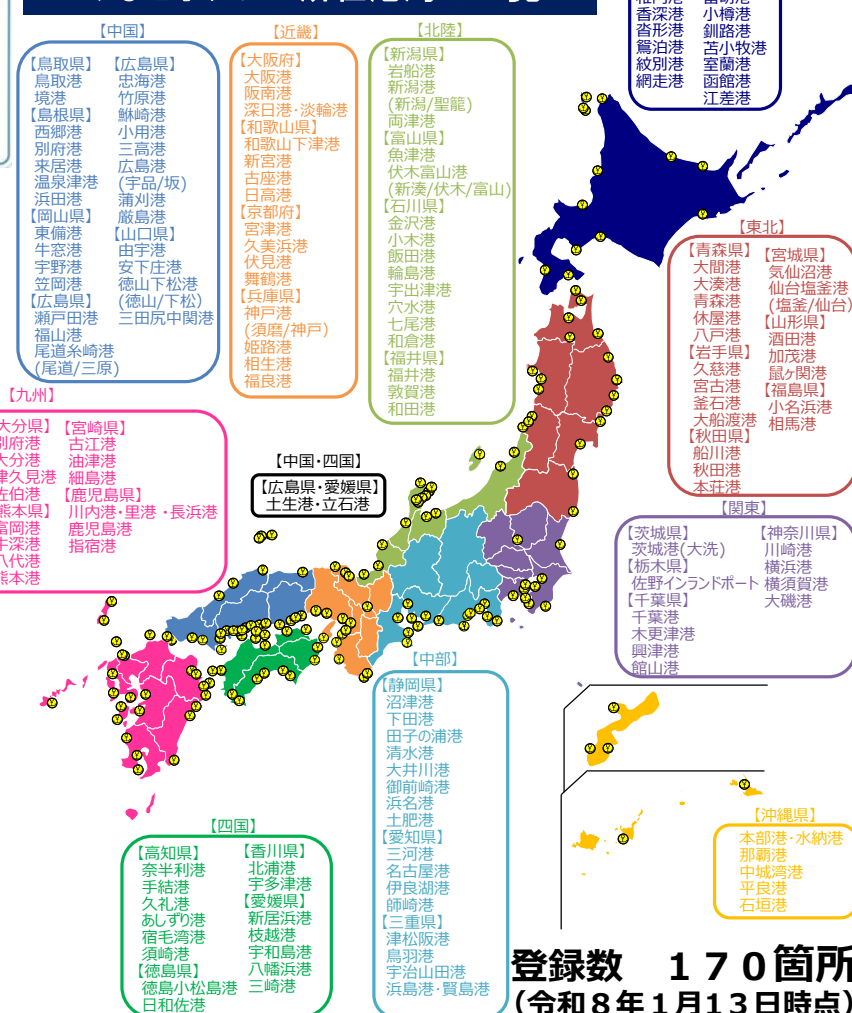
令和7年度 Sea級グルメ全国大会inあおもり
(みなとオアシスinあおもり)



第4回遊ば海フェス外いぶすき&アロハ宣言セレモニー
(みなとオアシスいぶすき)

※令和7年4月29日に全国167箇所目のみならずオアシスとして新規登録

みなとオアシス所在港湾の一覧



登録数 170箇所
(令和8年1月13日時点)

(3)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

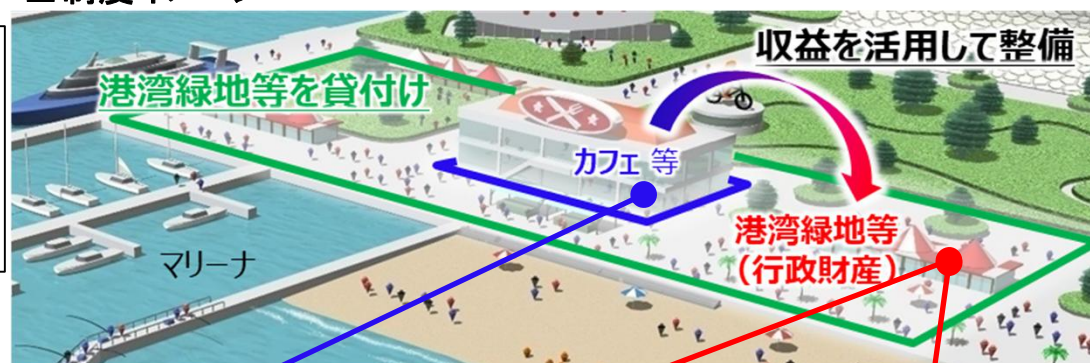
- 港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の思うような維持管理や更新をすることができず、老朽化・陳腐化が進展している。
- 官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)を令和4年12月に創設した。



■制度の概要

制度概要： 港湾環境整備計画を港湾管理者が認定・公表
港湾緑地等の行政財産の貸付け
事業期間： 概ね30年以内
条 件： 収益の一部を公共還元
(港湾緑地等のリニューアルや維持管理)

■制度イメージ



■制度活用のメリット

港湾管理者



- ・民間資金を活用することで、緑地等の整備・管理にかかる**財政負担が軽減**される。
- ・民間の創意工夫も取り入れた整備・管理により、**緑地等のサービスレベルが向上**する。

民間事業者



- ・緑地内に飲食店や売店等の**収益施設を長期間安定的に設置**できる。
- ・港湾空間を活用して自らが設置する収益施設と合った**緑地等を一体的に整備**することで、収益の向上にもつながる**質の高い空間を形成**できる。

利用者



- ・飲食施設の充実など**利用者向けサービスが充実**する。
- ・老朽化し、質が低下した施設の更新が進み、**緑地等の利便性、快適性、安全性が高まる**。

カフェ等の収益施設の整備



収益施設

休憩所等の公共部分の整備



公共部分

植栽・緑地の整備等



従前

民間資金

公的資金

当制度

民間資金

収益を充当

公的資金

民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営**

4. その他

(1)国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所経費

- 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における港湾空港分野の研究機関である港湾空港技術研究所において、「沿岸域における災害の軽減と復旧」、「沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築」、「経済と社会を支える港湾・空港の形成」及び「情報化による技術革新の推進」に重点的に取り組む。
- また、第1次国土強靱化実施中期計画に基づき、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し、具体的な技術基準類や港湾整備に反映する。

■港湾空港技術研究所の概要

○使命・目標

港湾及び空港の整備等に関する調査、研究及び技術の開発等を行うことにより、効率的かつ円滑な港湾及び空港の整備等に役立てるとともに、港湾及び空港の整備等に関する技術の向上を図る。

- ・独法設立以来の不動の目標＝『世界に貢献する技術を目指して』
- ・このため、研究水準・研究成果が科学技術発展の見地から国の内外で高く評価される質の高い研究、及び、その研究成果が日本及び世界で現実に役立つ研究、の二つのタイプの研究を共に推進する。



港湾空港技術研究所の外観

■港湾空港技術研究所の有する実験施設の例

○大規模波浪地盤総合水路

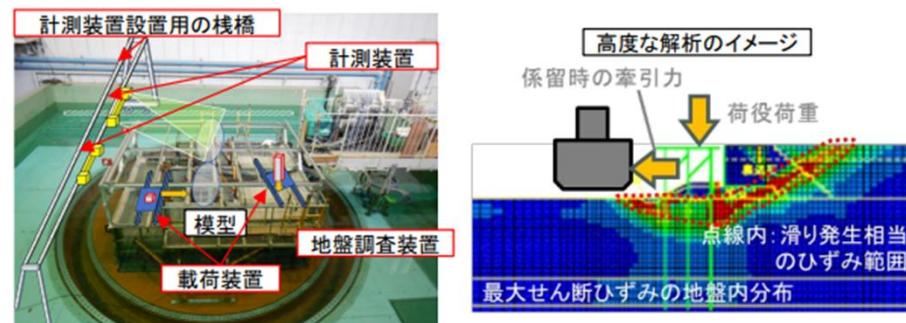
- ・世界最大の波、3.5mの風波と最大2.5m相当の津波を起こすことができる大型の水路で、世界的にも希な実験施設。
- ・ほぼ実規模の実験を行うことができ、特に小さな模型実験では問題であった、地盤の動きや構造物の破壊過程についても、再現が可能。



■国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制構築

○対策のイメージ

- ・地震により被災した港湾施設において高度な利用可否判断を迅速に実施し、災害発生時の港湾における支援活動の最大化・迅速化を図る。



三次元水中振動台の機能向上により数値解析を高度化し、高度な耐力評価をもとに港湾施設の利用可否判断を実施



大型土圧実験施設の機能向上により
地中構造物の変状を把握

(2)交付金制度

- 地域が自ら設定した政策目標の達成を支援するため、「社会資本整備総合交付金」及び「防災・安全交付金」などの交付金制度を用いて、豊かな暮らしを支える社会資本整備を促進する。

[社会資本整備総合交付金]

成長力強化や地域活性化等につながる事業を支援する。

○海上物流の効率化等を図るために行う港湾施設の整備



水島港
(岸壁の整備)

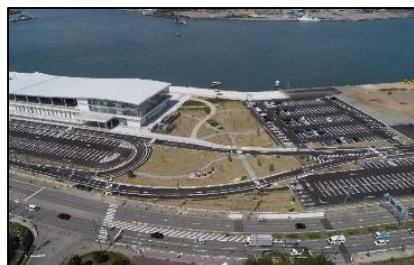


徳島小松島港
(臨港道路の整備)

○「みなとオアシス」の拠点機能強化やクルーズ船の受け入れのための港湾施設の整備



青森港
(海浜の整備)



金沢港
(緑地・臨港道路の整備)

[防災・安全交付金]

地域住民の命と暮らしを守る事前防災・減災対策の取組や、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組を集中的に支援する。

○南海トラフ地震、首都直下型地震等の大規模地震対策として実施する耐震強化岸壁・臨港道路等の整備

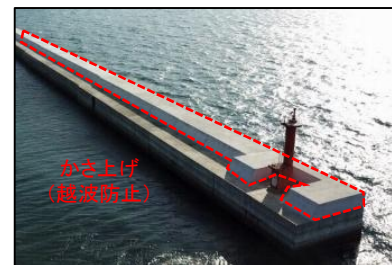


くれ
久礼港
(岸壁の改良)



新居浜港
(橋梁の改良)

○津波対策として実施する津波防波堤及び津波避難施設の整備



ゆあさひろ
湯浅広港
(防波堤の改良)

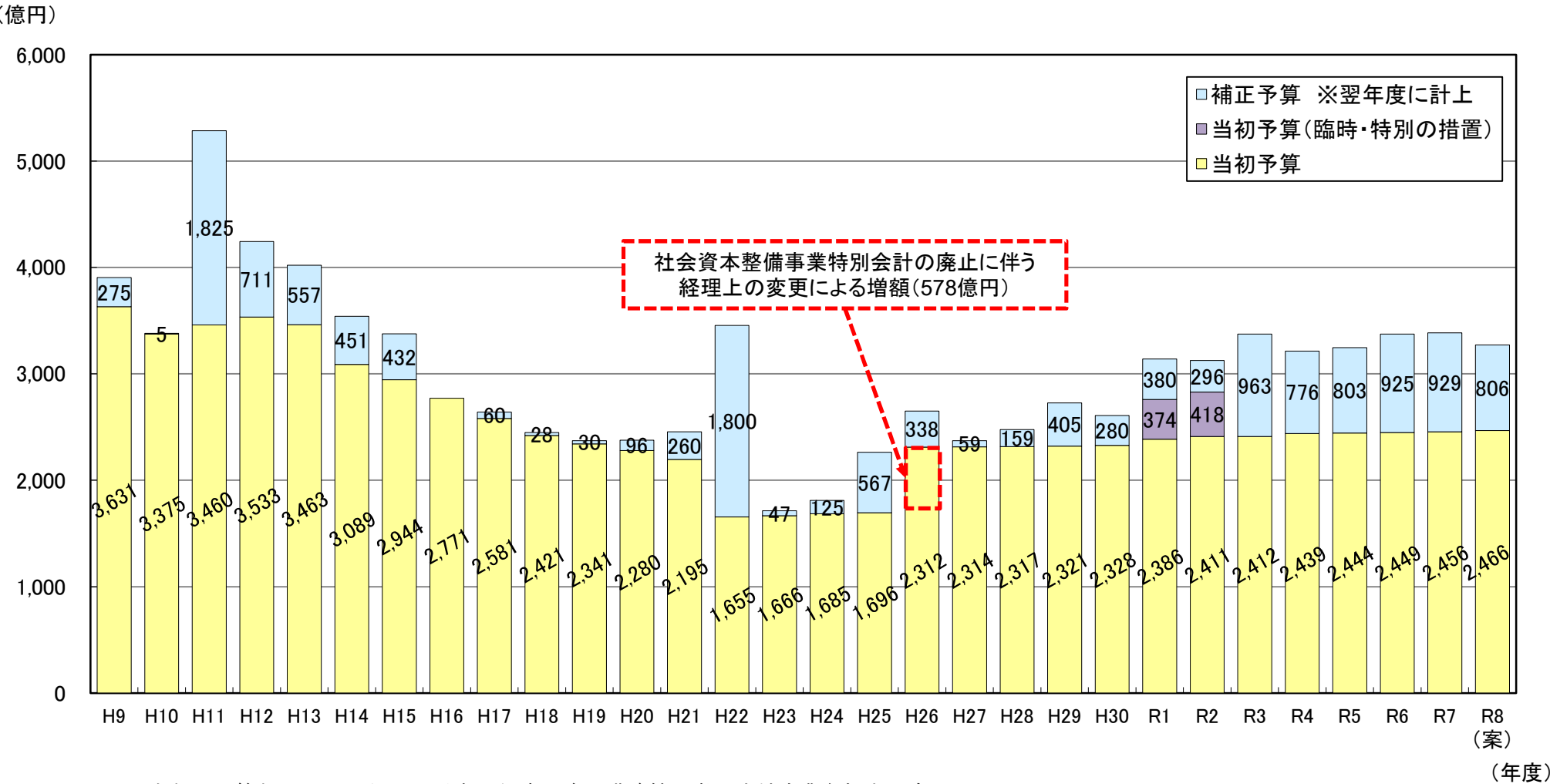


宮崎港
(津波避難施設の整備)

IV. 參考資料

港湾局関係予算の推移

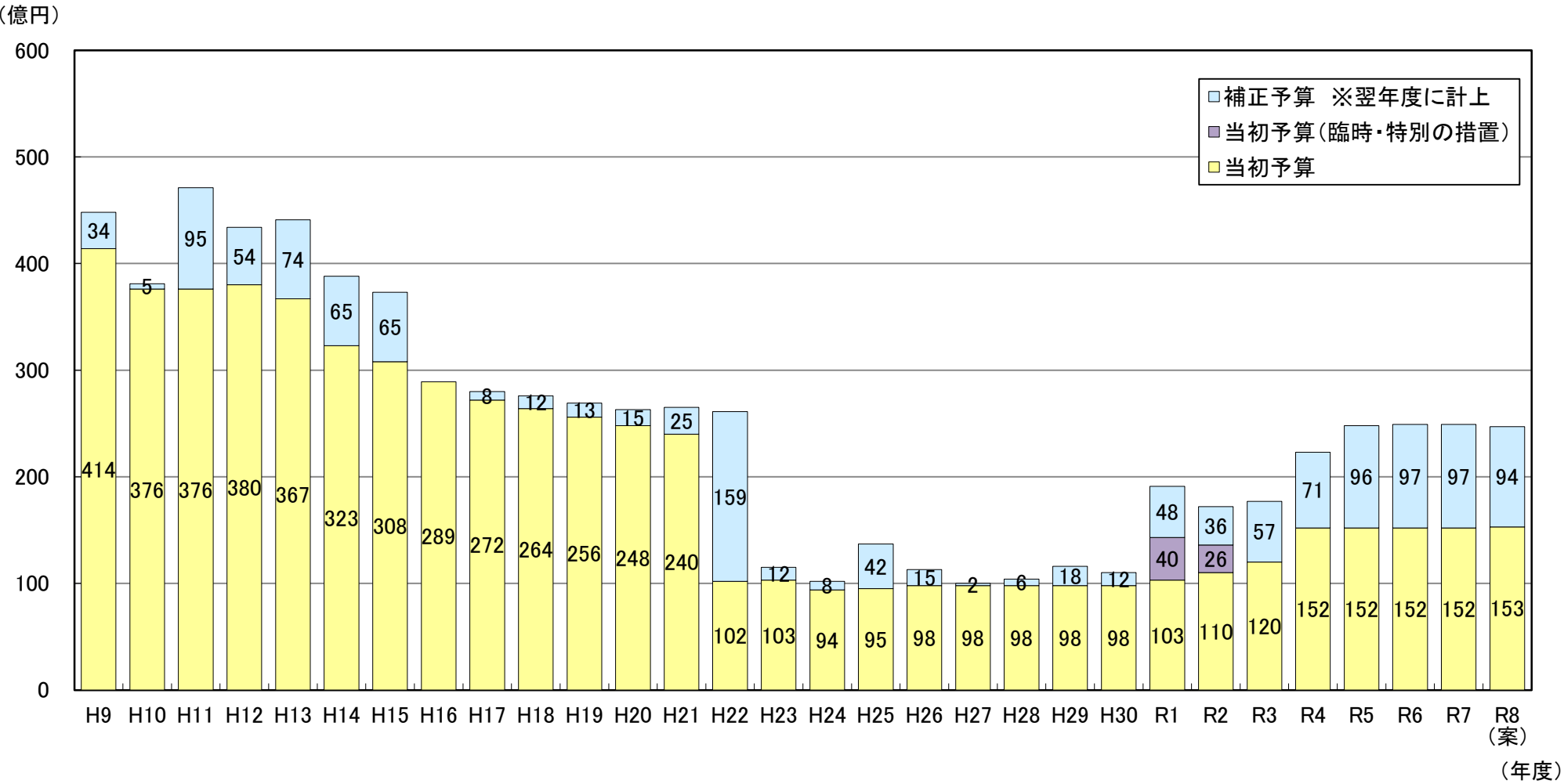
1. 港湾整備事業



※ 金額は予算額ベースであり、平成26年度以降は港湾管理者の直轄事業負担金を含む。
※ 補正予算については、翌年度に計上している。(例：令和7年度補正予算は、「R8」に計上)

港湾局関係予算の推移

2. 港湾海岸事業



※ 金額は予算額ベースであり、海岸管理者の直轄事業負担金を含む。
※ 補正予算については、翌年度に計上している。(例：令和7年度補正予算は、「R8」に計上)

経済財政運営と改革の基本方針2025(抄)

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

令和7年6月13日 閣議決定

2. 地方創生 2. 〇の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネク트의強化、航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。

(中略)

2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、陸・海・空の新モーダルシフト、自動運転、物流DX・標準化、多重取引構造の是正等の商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容、改正物流法の執行体制の確保を推進する。また、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外国人材の一層の活用を推進する。

(持続可能な観光の推進)

2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円を目指し、地方誘客の促進に向けた、我が国固有の温泉・旅館・食・歴史等の観光資源・文化資源の磨き上げ・連携を進めつつ、アドベンチャーツーリズム等の多様な観光コンテンツ造成と収益性改善、ローカルガイドを含む観光人材育成、高付加価値なインバウンド観光地づくり、国立公園・国定公園・国民公園や公的施設の魅力向上、空港・CIQ・二次交通等の受入環境整備、インバウンドによる地方路線を含む国内航空ネットワークの利用拡大、クルーズの持続的な成長と拠点形成、戦略的なプロモーション、MICE誘致・開催、厳格なカジノ規制を含むIR整備、デジタルノマドの誘客、アウトバウンドの推進による双方向の交流拡大など、インバウンド拡大に係る取組を進める。

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

(1) GXの推進

再エネについては、主力電源として、地域共生と国民負担の抑制や安全性の確保を前提に、最大限の導入を促す。国産再エネ拡大に向け、大学、国立研究開発法人、スタートアップ等と連携し、国内に強靱なサプライチェーンを構築する。タンデム型を含むペロブスカイト太陽電池の導入の支援、浮体式洋上風力の技術開発・基盤整備及び案件形成並びに人材育成の戦略の策定、次世代型地熱の社会実装に向けた支援を行う。

(中略)

低炭素水素等については、内外におけるサプライチェーンの構築に向けた研究開発、設備投資や拠点・関連インフラの整備を支援する。SAF（持続可能な航空燃料）については、国際競争力のある価格の実現に向け、研究開発や設備投資を促進する。バイオ燃料を含め、需要創出のための制度の検討を行うとともに、電動車の導入を促進する。電化が困難な分野においては、天然ガスへの燃料転換、水素等や人工光合成を含むCCUSの活用、CCSへの支援制度の検討、森林吸収源対策【※】を行う。

【※】 Jークレジットの活用、ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出を通じたブルーカーボン（海洋生態系によって吸収・固定される二酸化炭素由来の炭素）の活用を含む。

インフラ【※】・建物・モビリティ関連分野の脱炭素化、建築物におけるLCA制度の構築、表示ルール策定による脱炭素型製品・サービスの普及、「デコ活」やリユースの促進に取り組む。

【※】 安定的に水素等の受入れや供給を可能にするカーボンニュートラルポートを含む。

経済財政運営と改革の基本方針2025(抄)

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

令和7年6月13日 閣議決定

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

(2) DXの推進

(地域交通DX・物流DX)

物流危機の解決に資する自動物流道路について、2027年度までの新東名高速道路の建設中期間での実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、早期に技術的な検証のための実験を実施し、運用に係る必要な制度整備を行う。物流施設における自動化を促進する。AIターミナル【※1】やサイバーポート【※2】を通じて港湾のDXを推進する。

【※1】 AI、IoT、自動化技術を組み合わせた荷役機械等による生産性と労働環境を両立するコンテナターミナル化を目指す取組。

【※2】 港湾全体の生産性向上及び災害時支援の高度化のための関連手続を電子化するデータプラットフォーム。

4. 国民の安心・安全の確保

(1) 防災・減災・国土強靱化の推進

(防災・減災・国土強靱化の推進)

「災害外力・耐力の変化」、「社会状況の変化」、「事業実施環境の変化」という3つの変化に対応し、国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理のため、将来の気候変動の影響を踏まえた流域治水の加速化・深化、盛土の安全対策、官民で取り組む港湾の協働防護、次期静止気象衛星等を活用した線状降水帯・台風・洪水・土砂災害・高潮等の予測精度向上等の防災気象情報の高度化、森林整備・治山対策等を推進する。経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化のため、フェーズフリーな仕組みの活用、上下水道などのインフラ老朽化対策・耐震化の加速化、高規格道路の未整備区間の解消、港湾・空港の防災拠点化等の災害に強い交通ネットワーク構築、無電柱化、大雪対策等を進める。

(2) 東日本大震災からの復興・再生及び能登半島地震からの復旧・復興等

(能登半島地震からの復旧・復興及び防災対策の推進等)

上下水道の分散型システムの早期実用化、災害用井戸の活用を含めた地下水など、代替水源の確保、路面下空洞調査の実施、液状化対策、道の駅の拠点機能強化、通信・放送ネットワークの強靱化、コンビナートの耐震・耐浪化に取り組む。半島や離島の防災対策・国土強靱化を推進する。

(3) 外交・安全保障の強化

(安全保障)

総合的な防衛体制の強化に向け、研究開発や公共インフラ整備等の4分野における取組について、関係省庁の体制も整備しつつ更に推進する。エネルギー・食料等国家及び国民生活を支える基盤の戦略的強化の取組を推進する。

(4) 経済安全保障の強化

基幹インフラ制度への社会保険診療報酬支払基金及び医療機関の追加、重要なデータ保有者や保存・処理先に対する規律の確保、AI・デジタル基盤の強化、港湾・修繕ドックを始めとする同盟国・同志国及びグローバル・サウスとの経済的連結性の維持・強化に資する事業の海外展開の支援について、それぞれ検討を行う。

経済財政運営と改革の基本方針2025(抄)

令和7年6月13日 閣議決定

第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現

2. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

(4) 戦略的な社会資本整備の推進

(公共投資の効率化・重点化)

災害の激甚化・頻発化、インフラ老朽化の更なる進行の中で、社会資本が将来にわたって機能を発揮するとともに、民間事業者が安心して設備投資【※】や人材育成を行うことができるよう、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ、戦略的・計画的な取組を進める。その際、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら適切な価格転嫁が進むよう促した上で、今後も必要な事業量を確保しつつ、実効性のあるPDCAサイクルを回しながら社会資本整備を着実に進める。

【※】資機材としての作業船の確保を含む。

「強い経済」を実現する総合経済対策(抄)

第2章 「強い日本経済実現」に向けた具体的施策

令和7年11月21日 閣議決定

第1節 生活の安全保障・物価高への対応

1. 足元への物価高への対応

(3) 物価上昇を踏まえた官公需の価格転嫁の徹底

国又は地方公共団体から民間への請負契約等の官公需においても、物価上昇等を踏まえた単価の見直しを行う。国又は地方公共団体は、単価、発注における予定価格等が、最低賃金の上昇やエネルギー代金の値上がりに対応できるよう、必要となる予算を確保する（中略）公共事業等については、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら適切な価格転嫁を図りつつ、必要な事業量を確保し、社会資本整備を着実に進める。

2. 地方の伸び代の活用と暮らしの安定

(1) 地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化

（暮らし等に関わるDXの推進）

インフラ・交通・物流分野のデジタル化・キャッシュレス化・自動化に向けた取組など、デジタル・トランスフォーメーション（DX）を推進する。

・ DX・官民データの利活用等によるオープン・イノベーションや業務効率化の推進

(2) 地方発の世界をリードする技術・ビジネスの創出

（地域の持続性を高めて魅力を発揮するインフラ整備・まちづくり）

地域資源の持つ魅力を最大化するべく、道路・港湾・鉄道・公園等のインフラの持続可能性を高めるとともに、生活者にも企業／事業者にも魅力ある都市空間を創出するための取組や、「地域生活圏」の形成に向けた取組等を引き続き推進する。

・ 生産性向上や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化

3. 中小企業・小規模事業者をはじめとする賃上げ環境の整備

(2) 価格転嫁の徹底、中小企業等の稼ぐ力の強化・省力化投資

（価格転嫁対策の徹底・取引適正化の推進）

中小企業・小規模事業者が物価上昇を上回る賃上げを継続するための原資の確保に資するべく、価格転嫁・取引適正化の徹底を図る。（中略）価格交渉促進月間フォローアップ調査等を実施し、価格交渉・転嫁等の状況を公表するとともに、発注者への必要な指導等を徹底する。

・ 港湾運送の取引環境改善

第2節 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

1. 経済安全保障の強化

(1) 戦略分野の官民連携投資、重要物資のサプライチェーン強化

（AI・半導体、造船、量子、フュージョン、バイオ、航空、宇宙 等）

（港湾ロジスティクスの強化）

サイバーポートを活用した港湾関連手続の電子化や「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を推進する。

・ 生産性向上や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化<再掲>

・ 港湾におけるDXの推進

「強い経済」を実現する総合経済対策(抄)

第2章 「強い日本経済実現」に向けた具体的施策

令和7年11月21日 閣議決定

第2節 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

1. 経済安全保障の強化

(2) サイバーセキュリティ対策の強化

サイバー対処能力強化法等を踏まえ、官民双方向の情報共有を行う連携基盤の体制等を整備し、基幹インフラ役務の安定提供等を確保する。すなわち、巧妙化・高度化するサイバー攻撃に対して、官民の対策・連携強化を図り、サイバーセキュリティを支える人的・技術的基盤の整備の強化を図る。(中略) 港湾運送事業者等の重要インフラ事業者等の各主体について、能力構築等を含めた、サイバーセキュリティ対策の向上を図る。

・ 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

3. エネルギー・資源安全保障の強化

(2) GXの推進等

再生可能エネルギーについては、ペロブスカイト太陽電池及び浮体式洋上風力の国産技術の開発や製造基盤の確立を進めるとともに、国内外の市場への本格的な展開を促進する。地域共生の対応策を強化しつつ、国民負担の抑制を図りながら、風力、地熱等の再エネ導入を進める。地方公共団体や民間企業の再エネ導入等の脱炭素化の取組に対する支援を強化する。(中略) 水素等については、水素社会推進法や設備投資支援等を通じて、産業クラスター形成に向けて内外のサプライチェーン構築を着実に進める。

・ カーボンニュートラルポートの形成及び洋上風力発電の導入促進に資する港湾整備等

4. 防災・減災・国土強靱化の推進

(1) 自然災害からの復旧・復興(能登等)

令和6年能登半島地震を含め、近年の自然災害で被災したインフラや病院、学校等の公共施設等の復旧を進める。

・ 河川、海崖、砂防、道路、港湾、空港、上下水道、公営住宅等の施設の災害復旧

(2) 令和の国土強靱化の実現

「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を着実に推進するとともに、安定財源確保方策の具体的な検討を行う。労務費や資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、初年度については令和7年度補正予算から必要かつ十分な額を措置する。デジタル技術や衛星情報の活用等によるインフラの整備・管理等の高度化・効率化、予防保全型への転換や地方公共団体の取組状況の見える化などインフラ老朽化対策を加速する。気候変動に対応する流域治水の推進、交通ネットワーク・ライフラインの強化、上下水道の基盤強化、線状降水帯・台風の予測精度向上、地震火山監視体制の確保等の防災気象情報の高度化等に取り組む。自助・共助・公助を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体となった取組を推進する。

・ 建築物、学校施設、医療施設、社会福祉施設、矯正施設、文化施設、自然公園、公共施設等の耐災害性の強化

・ 河川・ダム、道路、都市公園、鉄道、港湾・漁港、ため池、農業水利施設、学校施設等の重要インフラに係る老朽化対策

・ 気候変動に対応する流域治水の推進

・ 交通ネットワーク(道路・鉄道・空港・港湾等)の耐災害性の強化

第1次国土強靱化実施中期計画(抄)

第2章 計画期間

令和7年6月6日 閣議決定

本計画の計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

第3章 計画期間内に実施すべき施策

基本計画第1章4「国土強靱化政策の展開方向」及び第3章「国土強靱化の推進方針」を踏まえ、計画期間内に実施すべき施策は以下の方針に基づき推進することとし、その内容及び目標は別紙のとおりとする。

- (1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
- (2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
道路、鉄道、空港、港湾等の各種交通ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路や新幹線等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。
- (3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- (4) 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化
- (5) 地域における防災力の一層の強化

第4章 推進が特に必要となる施策

1 施策の内容

- (1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
 - 1) 監視・観測体制の強化と予測精度向上、効果的な情報発信
 - 2) 気候変動に対応した流域治水対策等の推進
 - ①関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進
 - 推進施策10 流域治水対策 (河川、砂防、下水道、海岸)
 - 推進施策11 「協働防護」による港湾における気候変動適応
 - ②南海トラフ地震等の巨大地震・津波被害の軽減に資する戦略的な防災インフラの整備
 - 推進施策19 大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策
 - ③グリーンインフラの整備・管理
 - 3) 複合・2次災害、復旧・復興段階の災害への対応強化
 - ①発災後の残存リスクの管理、施策間連携強化による効率的・効果的なインフラ整備
 - 推進施策23 国土強靱化関連の総合的な防衛体制の強化に資する研究開発等
 - 4) 進行するインフラ老朽化への対応
 - ①予防保全型メンテナンスへの早期転換
 - 推進施策24-2 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理
- (2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化
 - 1) 進行するインフラ老朽化への対応
 - ①予防保全型メンテナンスへの早期転換
 - 推進施策32 港湾における老朽化対策
 - 2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進

迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えるため、陸海空の多モード交通連携により、リダンダンシーの確保・強化を図る。発災後おおむね1日以内に緊急車両の通行を確保し、おおむね1週間以内に一般車両の通行を確保できるよう、緊急輸送道路を始めとする道路ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、港湾・空港・鉄道駅、道の駅等の交通結節点の防災拠点機能を強化する。これらの交通ネットワークの確保状況等を踏まえつつ、サプライチェーンの寸断を回避できるよう、物流等の維持・継続や早期再開を図る。

第1次国土強靱化実施中期計画(抄)

第4章 推進が特に必要となる施策

令和7年6月6日 閣議決定

2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進

①広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化

推進施策49 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発

推進施策50 港湾における津波対策

推進施策51 港湾における走錨事故の防止等に関する対策

推進施策52 災害時における自衛隊・海上保安庁の円滑な利用にも資する港湾施設の整備

3) 地方創生やまちづくり計画との連携強化

(3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化

1) デジタル等新技術の活用による災害対応力の向上

①国の地方支分部局等の資機材の充実（警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等）

推進施策82 港湾における災害情報収集等に関する対策

2 対策の事業規模

第3章において示した計画期間内に実施すべき施策について、その推進が特に必要となる施策は1において示したとおりであり、その事業規模は、別表に示すとおり、今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する。また、対策の初年度については、経済情勢等を踏まえ、速やかに必要な措置を講ずる。

次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。また、本対策には、財政措置に加え、財政投融资のほか、民間事業者等による事業が想定されている。

観光立国推進基本計画(抄)

第3. 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 持続可能な観光地域づくり戦略

(7) 良好な景観の形成・保全・活用

① 交通機関の整備・外国人対応

サ 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

港湾における緑地や広場が、港湾の自然環境の保全、港湾の良好な景観の形成、港湾労働者の労働環境及び周辺住民の生活環境の向上等の場等の機能を果たしていることに鑑み、港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を生かした地域づくりを推進する。また、港湾緑地等の再整備と魅力向上を効果的に推進するため、港湾環境整備計画制度等を活用し民間活力導入による水際線を生かした質の高い賑わい空間の創出を図る。

シ 自然と調和した港湾・河川環境の保全・創出

港湾における流木等の漂流物の回収や干潟・藻場等の再生・創出等により、今後親水性の高い良好な港湾環境・景観を創造する。

2. インバウンドの回復戦略

(8) インバウンドの受入環境の整備

① 交通機関の整備・外国人対応

エ クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

国際クルーズ船内におけるコロナの集団感染を受けて令和2年3月以降、我が国への国際クルーズの運航は停止していたが、令和5年から国際クルーズの本格的な受入れを再開する。また、日本船社ではクルーズ船を新造する動きもある。

日本におけるクルーズ再興に向け、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、令和7年に訪日クルーズ旅客をコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることを目指した取組を推進する。また、地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組む。

具体的には、関係業界団体が作成した感染防止対策ガイドラインを各クルーズ船社が遵守して船内の感染防止対策を徹底し、また、寄港地においても、港湾での感染防止対策を進めることにより、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進める。

あわせて、既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境整備や寄港地を探すクルーズ船社と港湾管理者のマッチングを図るサービスの提供、クルーズ旅客の受入機能の高度化等によりクルーズ船寄港の「お断りゼロ」を実現する。

また、旅客施設等への船社の投資に併せ、国・港湾管理者が岸壁の整備や利用調整等のハード・ソフト両面からの支援を行うことによるクルーズ船の長期的かつ安定的な寄港の確保や、民間事業者による旅客施設の整備に対する支援により、世界に誇る国際クルーズ拠点の形成を図る。

さらに、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させるため、寄港地の地方公共団体とクルーズ船社が連携し、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築するとともに、内陸部を含めた広域に及ぶ上質な寄港地観光造成に向けた取組を進める。

これらに加え、全国の港湾管理者等で構成する全国クルーズ活性化会議と連携して瀬戸内海や南西諸島等の新たなクルーズ周遊ルートの開拓を進めるとともに、多様化する訪日クルーズニーズに対応したプロモーションや海外の国際展示会への出展等、訪日クルーズ寄港促進の取組を進める。

チ 旅客船ターミナル・旅客船の整備

離島をはじめとする各地域の玄関に相当する旅客船ターミナル及び旅客船のバリアフリー化や無料Wi-Fiの整備・多言語表示の充実等の訪日外国人旅行者の受入環境整備等を図ることにより、サービスの多様化・高度化を加速させる。さらに、キャッシュレス決済システムの整備や、旅客船ターミナル及び旅客船における感染症対策を実施し、快適で安心・安全な旅行ができる環境整備を図る。

ツ マリンレジャーを活用した地域観光の振興等

プレジャーボートの収容保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪とする公共水域の適正な利用の促進や、「海の駅」を活用し、地域の特性を生かしたイベントやクルージング等のマリンレジャーの体験機会の提供の取組を地方公共団体や関係団体等と連携して推進する。

観光立国推進基本計画(抄)

テ 港湾空間・みなとオアシスの整備等

港湾について、人流・物流の交流拠点としての機能に加え、周辺に運河や倉庫群が数多く残されていること、親水性のある港湾緑地が存在すること等の魅力を生かしつつ、港湾の施設整備等のハード施策やみなとオアシスの登録等のソフト施策により、美しい港湾空間の形成を図る。令和5年3月末までに157か所が登録されているみなとオアシスを通じて、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを引き続き推進していく。また、訪日外国人旅行者の周遊促進・消費拡大や安全・安心な旅行環境の整備のため、港湾におけるICT等を活用した受入環境整備や災害時の多言語対応強化等を支援する。

3. 国内交流拡大戦略

(1) 国内旅行需要の喚起

コ 水辺における環境学習・自然体験活動等の推進

「子どもの水辺」再発見プロジェクト等により、安全で近づきやすい河川空間の整備を進めるとともに、市民団体等と連携した環境学習・自然体験活動を推進する。また、自然体験プログラムの開催の場ともなる緑地・干潟等の整備、既存ストックの利活用の促進を図る。

物流革新に向けた政策パッケージ(抄)

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

② 物流のGXの推進

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③ 物流のDXの推進

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「CONPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーン位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーン置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

物流革新緊急パッケージ(抄)

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等)

**国土交通省 港湾局の
ホームページをご覧ください**
<https://www.mlit.go.jp/kowan/>



《国土交通省港湾局公式X(旧Twitter)》
https://x.com/mlit_port



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



《みなとSDGsパートナー登録制度》
～我が国港湾の持続可能な発展を目指して～
https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk5_00047.html

