

令和2年度
港湾局関係予算概要

令和2年1月

国土交通省港湾局

目 次

| | |
|--|----|
| I. 基本方針 | 1 |
| II. 令和2年度港湾局関係予算の規模 | 2 |
| III. 主要施策 | 3 |
| 1 被災地の復旧・復興 | 3 |
| (1) 東日本大震災からの復興・創生 | 3 |
| (2) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興 | 3 |
| 2 国民の安全・安心の確保 | 4 |
| (1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化対策の推進 | 4 |
| (2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備 | 5 |
| (3) 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策 | 7 |
| (4) 港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策 | 8 |
| (5) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進 | 9 |
| (6) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進 | 10 |
| 3 生産性と成長力の引き上げの加速 | 11 |
| (1) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進 | 11 |
| (2) クルーズ船等の受入環境の整備を通じた地域の活性化 | 15 |
| (3) 国際バルク戦略港湾政策の推進 (資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成) | 17 |
| (4) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 | 17 |
| (5) 日本海側港湾の機能別拠点化 | 19 |
| (6) 特定離島における活動拠点の整備・管理 | 19 |
| (7) LNGバンカリング拠点の形成促進 | 19 |
| (8) 洋上風力発電の促進 | 20 |
| (9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～ | 20 |
| 4 豊かで暮らしやすい地域づくり | 21 |
| (1) 離島交通の安定的確保 | 21 |
| (2) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり | 21 |
| (3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備 | 21 |
| IV. 新規事項等 | 22 |
| 1 新規制度 | 22 |
| 2 税制改正 | 22 |
| (参考) | |
| 港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命 | 23 |
| 交付金制度を活用した地方創生への支援 | 23 |
| 個別補助化の更なる推進 | 24 |
| 港湾局関連施策 | 25 |
| 港湾位置図 | 35 |

I. 基本方針

令和2年度予算においては、「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」及び「豊かで暮らしやすい地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期発現を図る。

これにより、大規模自然災害等から国民の生命と財産を守り、国土強靱化に向けた防災・減災、老朽化対策等を推進するとともに、ストック効果が最大限発揮されるような事業に重点投資を図りつつ、民間投資を誘発する社会資本の整備を推進し、我が国の生産性と成長力を引き上げ、持続的発展を支える。

あわせて、国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持のために行った点検結果を踏まえ、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策を集中的に講じる。

(1) 被災地の復旧・復興

東日本大震災や令和元年台風第15号、第19号などの大規模自然災害からの復旧・復興に資する港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

(2) 国民の安全・安心の確保

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

(3) 生産性と成長力の引き上げの加速

「Cargo Volume（貨物量）」、「Cost（コスト）」、「Convenience（利便性）」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指し、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進し、コンテナターミナルの生産性向上等によるグローバルバリューチェーンを支える幹線海上輸送網の構築とともに、Society5.0社会に対応するために港湾関連データ連携基盤の構築等によるサイバーポートの実現を目指す。

また、クルーズ旅客等の観光需要を取り込み地域の経済活性化につなげるため、クルーズ船の大型化への対応や官民連携による国際クルーズ拠点の形成等、既存ストックを活用しハード・ソフト両面の取組によりクルーズ船等の受入環境整備を推進する。

さらに、資源・エネルギー・食糧の安定確保のための国際バルク戦略港湾政策の推進、ドライバー不足等に対応し国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備等に取り組むとともに、再生可能エネルギーの利用促進に資する港湾空間の形成を図る。

(4) 豊かで暮らしやすい地域づくり

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

また、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進するとともに、持続可能な社会の形成に向けて、廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備及び良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

Ⅱ. 令和2年度港湾局関係予算の規模

(単位：億円)

| 事業区分 | | | 令和2年度 | | | | | 前年度 (D) |
|-------------|--|-------|------------|----------------|---------------------|---------------|----------------|------------|
| | | | 通常分 (A) | 対前年度比 (A/D) | 臨時・特別 の措置 (B) | 合計 (C=A+B) | 対前年度比 (C/D) | |
| | | | | | | | | |
| 公 共 | 港湾整備事業 | 事業費 | 2,641 | 1.01 | 442 | 3,082 | 1.17 | 2,626 |
| | | 国費 | 2,411 | 1.01 | 418 | 2,829 | 1.19 | 2,386 |
| | 港湾海岸事業 | 事業費 | 120 | 1.11 | 26 | 146 | 1.35 | 108 |
| | | 国費 | 110 | 1.07 | 26 | 136 | 1.32 | 103 |
| | 災害復旧事業等 | 事業費 | 16 | 1.02 | - | 16 | 1.02 | 16 |
| | | 国費 | 13 | 1.00 | - | 13 | 1.00 | 13 |
| | 合計 | 事業費 | 2,777 | 1.01 | 468 | 3,245 | 1.18 | 2,750 |
| | | 国費 | 2,534 | 1.01 | 444 | 2,978 | 1.19 | 2,502 |
| 非 公 共 | 港湾関連データ連携基盤の 構築に必要な経費 | 国費 | 4 | 1.28 | - | 4 | 1.28 | 3 |
| | 国際戦略港湾 競争力強化対策事業等 | 事業費 | 18 | 0.91 | - | 18 | 0.91 | 20 |
| | | 国費 | 12 | 0.94 | - | 12 | 0.94 | 13 |
| | 国際クルーズ旅客 受入機能高度化事業 | 事業費 | 18 | 0.84 | - | 18 | 0.84 | 21 |
| | | 国費 | 6 | 0.84 | - | 6 | 0.84 | 7 |
| | 海洋再生可能エネルギー発電設備の 整備に係る海域の利用調整に 必要な経費 | 国費 | 3 | 1.03 | - | 3 | 1.03 | 3 |
| | 行政経費 | 国費 | 9 | 1.00 | - | 9 | 1.00 | 9 |
| 合計 | 国費 | 35 | 0.97 | - | 35 | 0.97 | 36 | |
| 総 合 計 | 国費 | 2,569 | 1.01 | 444 | 3,013 | 1.19 | 2,537 | |

注1) 国費は、歳出国費である。

2) 上記には内閣府分(沖縄関連)を含む。

3) 本表のほか、令和2年度予算案には以下がある。

① 東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興事業(港湾：101億円、災害復旧：61億円)(国費)

② 受託工事費(港湾：55億円)(国費)

③ 社会資本整備総合交付金(7,627億円【うち臨時・特別の措置：349億円】)の内数、

防災・安全交付金(10,388億円【うち臨時・特別の措置：2,541億円】)の内数及び

復興計上の社会資本整備総合交付金(1,198億円)の内数(いずれも国費)

④ 観光庁計上のインフラ等の地域資源活用・クルーズ寄港促進事業(13億円)の内数(国費)

⑤ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における運営費交付金(52億円)の内数(国費)

⑥ 港湾関係起債事業の起債見込み額(869億円)

4) 前年度予算額は、通常分であり、臨時・特別の措置を含まない。

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅲ. 主要施策

1 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生

- 復旧：国費 61億円（対前年度比3.06）
- 復興：国費101億円（対前年度比0.34）

注）上記経費は全て復興庁計上分である。

①被災した港湾施設及び海岸保全施設の計画的な復旧

復旧工程計画に定められた131施設については、平成29年度にすべて復旧を完了した。引き続き、被災した残りの港湾施設及び海岸保全施設についても早期の復旧完了を目指す。

②復興を支える港湾の整備

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

■小名浜港の事例

小名浜港においては、小名浜港周辺で新たなIGCC(※)の整備に着手するなど、東北地域や首都圏への電力供給等に対応するため、現在、石炭供給拠点として、石炭運搬船の大型化に対応した岸壁等の整備が進められている。

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



小名浜港

■八戸港の事例

八戸港においては、港湾背後でのLNG(液化天然ガス)需要の増加や北海道へのエネルギー供給に対応するため、平成27年4月にLNG輸入ターミナルが供用開始した。現在、物流の安全性向上を図るため、防波堤等の整備が進められている。

また、港湾に立地する企業が生産する紙・パルプや再生可能エネルギーに関連する資材等の取扱が増加したことにより、コンテナ取扱個数は過去最高水準で推移している。



八戸港

(2) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

令和元年台風第15号、第19号等で想定を超える高潮・高波・暴風により被災した港湾施設等の復旧を引き続き進めるとともに、今後発生が危惧される大規模地震や大型台風等への備えとして、北海道胆振東部地震や近年の台風災害の被災地の復興に資する耐震強化岸壁などの港湾施設や海岸保全施設の整備を行う。

2 国民の安全・安心の確保

- 港湾整備事業：国費1,270億円（対前年度比1.54）【うち臨時・特別の措置 国費418億円】
- 港湾海岸事業：国費 136億円（対前年度比1.32）【うち臨時・特別の措置 国費 26億円】

(1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化対策の推進

東日本大震災、熊本地震等の大規模地震、想定を超えた高潮・高波・暴風により大規模な被害が発生した平成30年台風第21号、令和元年台風第15号・第19号等の教訓を踏まえ、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、大型台風等の大規模災害に備えるため、ハード・ソフトを総動員した港湾の防災・減災、国土強靱化対策を推進する。

①災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進

■耐震強化岸壁等の整備推進

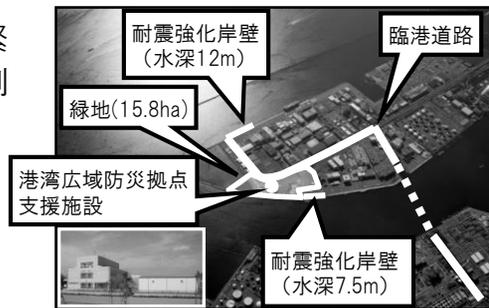
災害時に陸上輸送が遮断された場合でも緊急物資の海上輸送機能を確保するとともに、発災直後から企業活動の維持を図るため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する。



東日本大震災における耐震強化岸壁と一般岸壁の被災状況（小名浜港）

■基幹的広域防災拠点における運用体制の強化

基幹的広域防災拠点において、緊急物資輸送等の訓練を行い運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点（川崎港）

緊急物資輸送訓練（堺泉北港）

■港湾における災害対応力の強化

地震・津波や台風による非常災害が発生した場合でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や港湾BCP(※)の改善を図る等、災害対応力強化に取り組む。

※港湾BCP：災害時においても、港湾の重要な機能を最低限維持できるよう、発災後の具体的な対応手順等について予め関係者間で作成した計画のこと

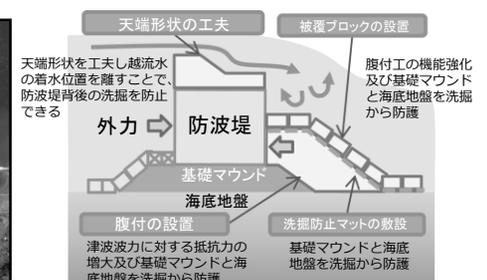
②港湾・背後地を守る取組の推進

■防波堤における「粘り強い構造」の導入

港湾及びその背後地を防護する取組として、大規模津波等に対して減災効果のある「粘り強い構造」を取り入れた防波堤の整備を推進する。



粘り強い構造の防波堤（御前崎港）



粘り強い構造の具体的な補強策

■港湾における災害時避難機能の確保

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

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

③豪雨災害等による海域における流木等漂流物への対応

近年、令和元年8月の前線に伴う大雨災害等により、航路等に流木等が漂流し、船舶の安全な航行に支障が生じている。

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



海洋環境整備船による漂流物の回収状況

④船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物の処理

南海トラフ地震や首都直下地震においては、膨大な災害廃棄物(1.1~3.5億トン)の発生が想定されており、その円滑かつ迅速な処理には、海上輸送等を活用した広域処理が必要となる。

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

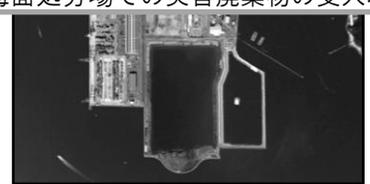
港湾での災害廃棄物の仮置き・分別



船舶による広域輸送



他地域の処理施設での中間処理及び海面処分場での災害廃棄物の受入れ



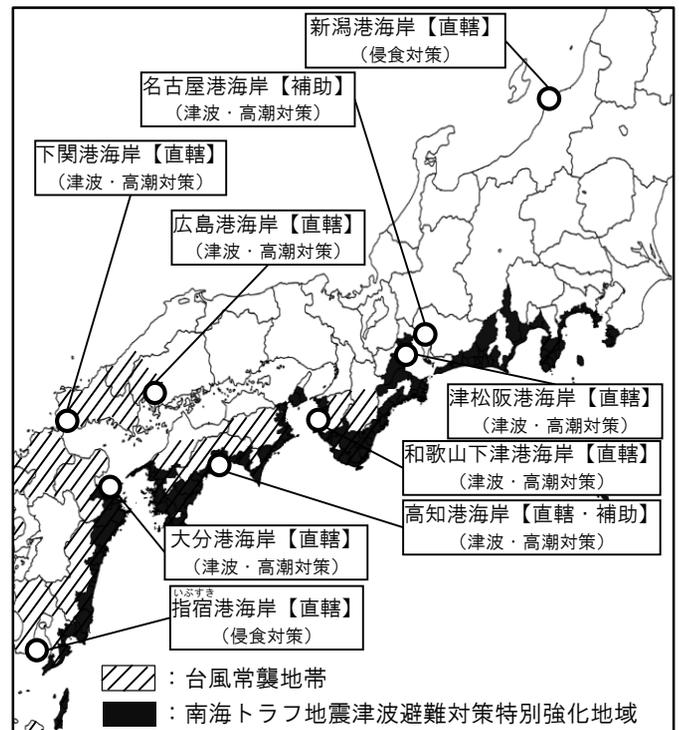
海上輸送を活用した広域処理(イメージ)

(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

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

①津波・高潮・侵食対策等の推進

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



直轄・補助海岸保全施設整備事業実施箇所
(令和元年度時点)

<津波・高潮対策>



市街地への浸水を防護する水門
(和歌山下津港海岸)

<侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復
(新潟港海岸)



津波から背後地域を守る堤防
(高知港海岸)



高波から背後地域を守る離岸堤
(指宿港海岸)

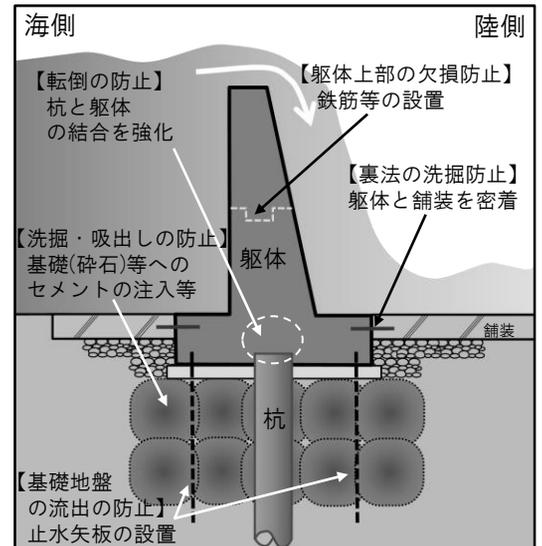
②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の導入

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

また、大規模津波に対しても減災効果を発揮する「粘り強い構造」の堤防や胸壁等の整備を推進する。



護岸の耐震対策 (大分港海岸)



粘り強い構造の胸壁 (イメージ)

③水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築

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



「津波等による浮力で閉鎖」するフラップゲート式の陸閘（津松阪港海岸）



平常時の点検・訓練（大阪港海岸）



陸閘を廃止し通行用の階段を設置（中津港海岸）

(3) 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

国民の生命を守り、暮らしと経済を支える重要インフラの機能確保のため、平成30年度に行った緊急点検の結果等を踏まえ、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、令和2年度までの3年間で集中的に実施する。



平成30年台風第21号による被災
(左：コンテナの散乱（神戸港）、右：浸水被害（尼崎西宮芦屋港海岸）)

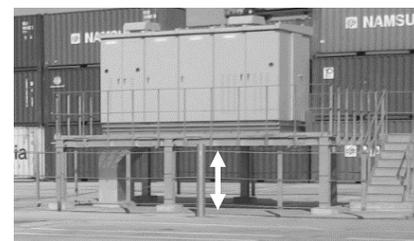
■港湾における緊急対策

平成30年台風第21号では、高潮により神戸港のコンテナターミナルにおいて、電源設備の浸水やコンテナ漂流等の被害が発生し、港湾の利用が一時的に困難となった。

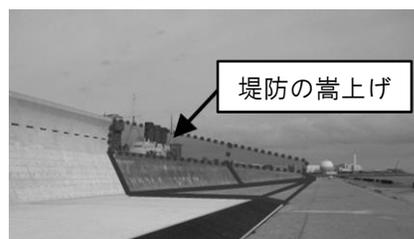
今般の災害等で明らかになった課題に対応するため、主要な外貿コンテナターミナル等におけるコンテナ流出リスク、電源浸水リスク、地震リスク等の課題がある施設等について、対策を推進する。

■港湾海岸における緊急対策

ゼロメートル地帯または重要な背後地を抱える海岸で、堤防等の高さや耐震性能等が不足している箇所があることが判明したため、高潮や津波に対し必要な堤防高等を確保するための整備や耐震対策等を実施する。



電源設備の嵩上げ



堤防の嵩上げ

(4) 港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策

令和元年9月の台風第15号では、横浜港を中心に、想定以上の高波による護岸の損壊や浸水、暴風により走錨した船舶の橋梁への衝突が発生するなど、近年、高潮・高波・暴風により港湾が大きな被害を受けている。

従来の想定を超えた自然災害が多発する中、想定を超える高波・高潮・暴風が来襲した場合でも被害を軽減させるため、港湾局において有識者による「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」を令和元年10月に設置し、「自助」「共助」「公助」が一体となった総合的な防災・減災対策について検討を行っている。

[中間とりまとめの概要] (令和元年12月23日公表)

①近年の高潮・高波・暴風災害や気候変動に関する基本認識

- 平成30年台風第21号、令和元年台風第15号及び第19号では、記録的な高潮・高波・暴風により港湾及びその背後地に甚大な被害が発生。
- 特に、令和元年台風第15号及び第19号では護岸・棧橋等の損壊及び浸水の主要因は高波であったものと推測。また暴風により船舶の走錨やコンテナの飛散等も発生。
⇒地震・津波・高潮に加え高波や暴風も考慮する必要。
- 気候変動については不確定要素が存在するものの、令和元年9月に公表されたIPCC特別報告書において、高潮災害について言及。
⇒今後整備するインフラの供用期間中に影響が生じる可能性があることから、早急に方針を定めることが必要。



横浜港金沢地区の護岸被災
(令和元年台風第15号)



横浜港南本牧はま道路への船舶衝突
(令和元年台風第15号)



川崎港コンテナターミナルの棧橋被災
(令和元年台風第19号)

②近年の災害を踏まえた課題と取組の方向性

国民の安全・安心を確保し、企業の生産・物流を支える基幹的海上交通ネットワーク機能の維持・向上を図るため、以下に掲げる課題に対し、ソフト・ハード一体となった総合的な防災・減災対策を講じる。

課題1：広範囲への浸水

設計に用いる波浪を最新の知見で更新し、主要な施設に対する耐波性能の照査や緊急性の高い施設の嵩上げ・補強を実施。また、多重防護が有効であることから、臨港道路等の嵩上げや港湾計画への地盤高さの記載を検討。

課題2：船舶衝突による橋梁等の破損

被害軽減のための防衛工の設置や対象となる施設の整理。また、避難水域の確保を図る。

課題3：暴風等によるコンテナ等の飛散

コンテナ固縛の優良事例の周知や港湾労働者等の避難場所の確保。

課題4：万全の事前対策や迅速な復旧を可能とする関係者との情報共有等

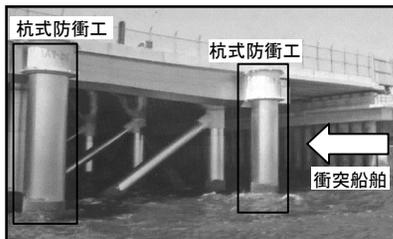
港湾法に定める港湾広域防災協議会等の活用、カメラ等を活用した迅速な情報共有体制の構築、脆弱箇所を把握した上での直前対策や復旧時の海上アクセスルートを考慮した港湾BCP等の策定。

課題5：複合災害や巨大災害への対応等

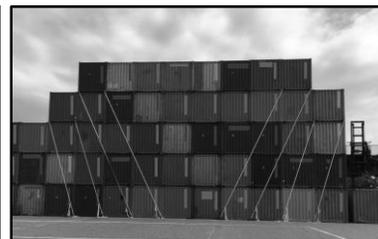
複合災害シナリオを考慮した訓練の実施や瓦礫の仮置き場等を考慮した港湾BCPの策定。



護岸の嵩上げ・補強事例



防衛工の事例



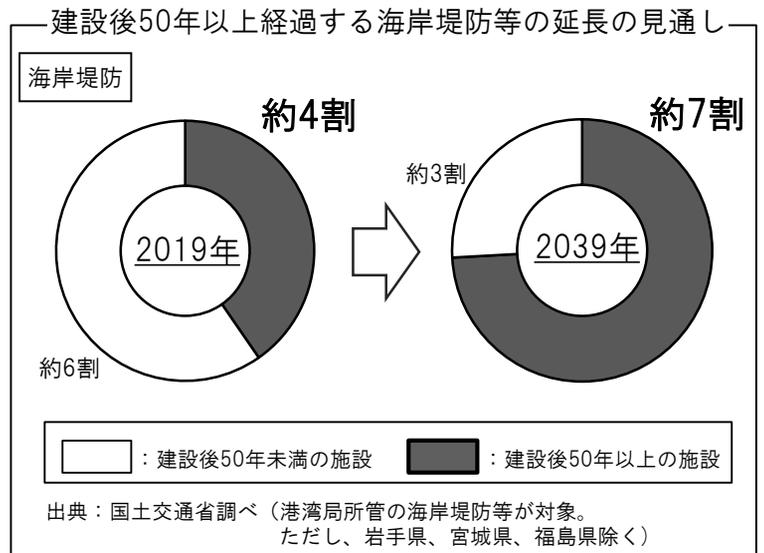
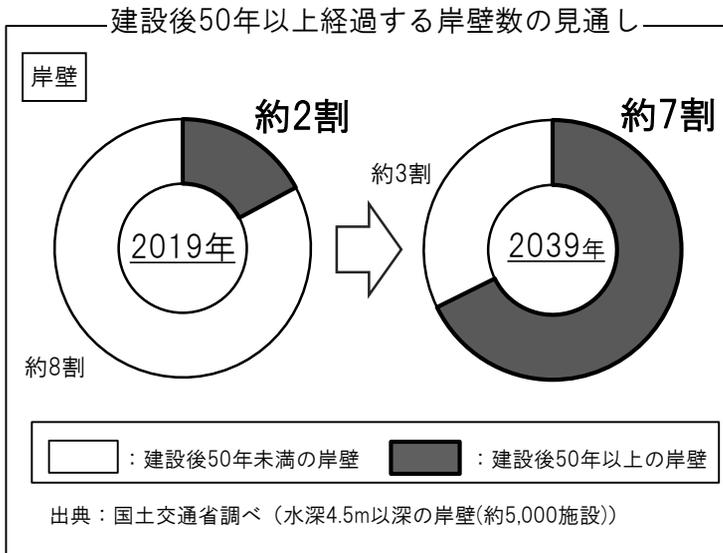
ベルトによる空コンテナの固縛の状況(8本使用)



土嚢を3列に配置し浸水被害を防止
(横浜港金沢地区)

(5) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

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



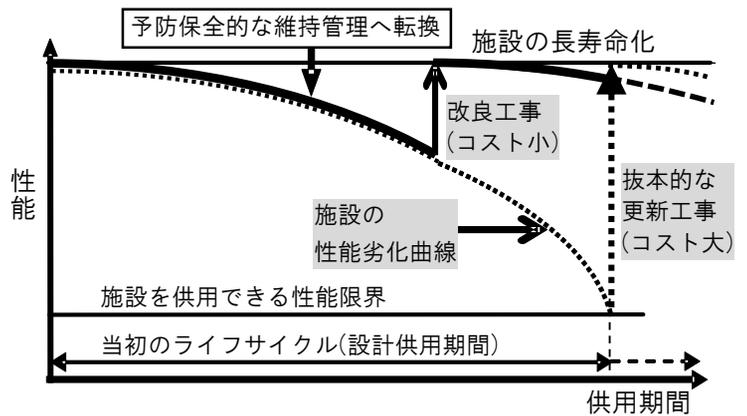
① 港湾施設の老朽化対策の推進

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

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

■ 予防保全型維持管理への転換

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



予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図



老朽化の進行の事例

■既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

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

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

再編前

再編後

再編前の課題

カバーシートによる保護

貨物の混在による完成自動車への飛散物の付着防止対策に追加費用が発生

再編後

貨物集約への対応のための岸壁延伸(耐震強化)

既存ストックを活用したふ頭再編（三河港）

②海岸保全施設の適切な維持管理の推進

水門・陸閘等を含む海岸保全施設の老朽化に対処するため、平成30年5月に海岸保全施設維持管理マニュアルを改訂した。適切な点検・修繕等の維持管理に関する長寿命化計画を策定し、海岸保全施設のライフサイクルコストの縮減・平準化を図る。なお、改訂した海岸保全施設維持管理マニュアルの内容に沿って長寿命化計画を見直す場合には、計画の見直しに係る費用を支援する。



計画策定に必要な空洞化調査の事例



老朽化し損傷した海岸堤防



対策を実施した海岸堤防

海岸保全施設の老朽化対策（阿万港海岸）

（6） 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進

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

3 生産性と成長力の引き上げの加速

(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

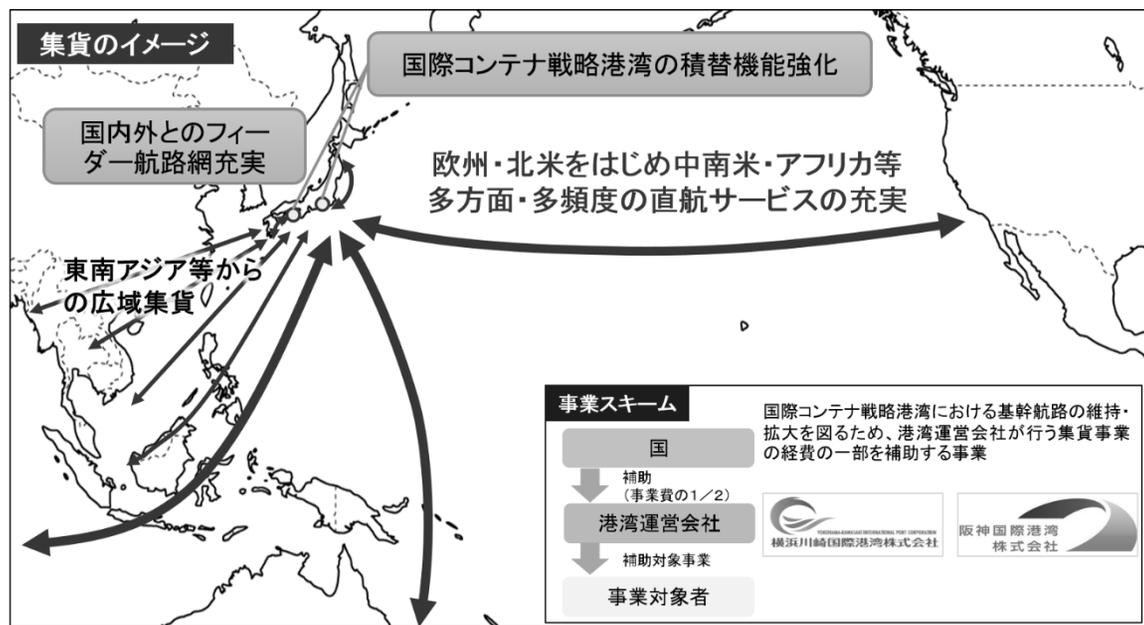
国費446億円（対前年度比1.01）

うち、公共分 国費430億円、非公共分 国費16億円

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月）を踏まえ、令和元年から概ね5年以内に、欧州・北米航路をはじめ、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、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ことを政策目標として、「Cargo Volume（貨物量）」「Cost（コスト）」「Convenience（利便性）」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指す。このため、重点的・効率的な集貨を促進するとともに、港湾物流の生産性向上に向けて、新・港湾情報システム「CONPAS」の活用をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組及び港湾関連データ連携基盤の構築の一体的な実施を加速させるなど、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際コンテナ戦略港湾における多方面・多頻度の直航サービスを充実させるためには、高い経済成長を背景に増大する東南アジア等貨物の取り込みが必要であることから、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図る。



②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

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

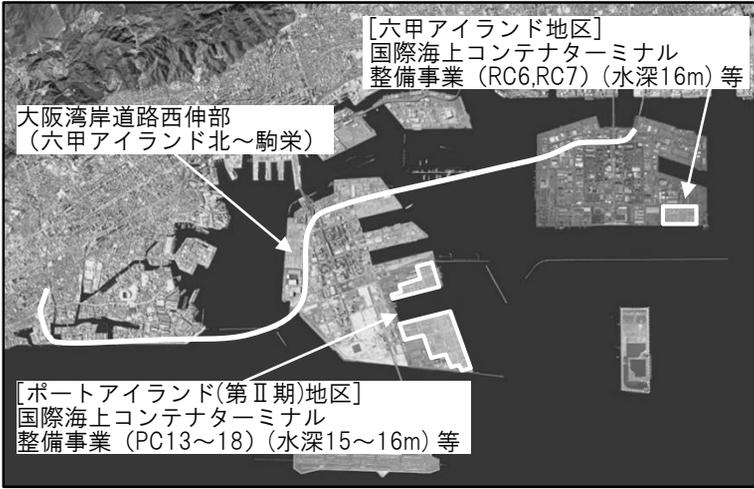


③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

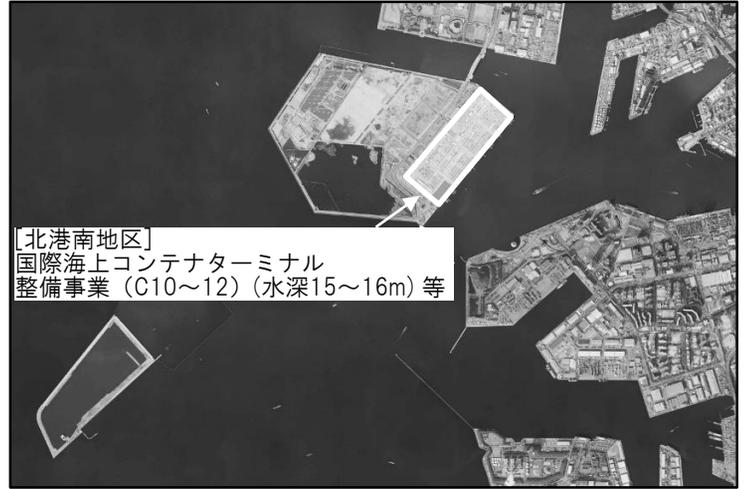
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

スケールメリットの追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては8,000TEU超クラスが主流となっている。

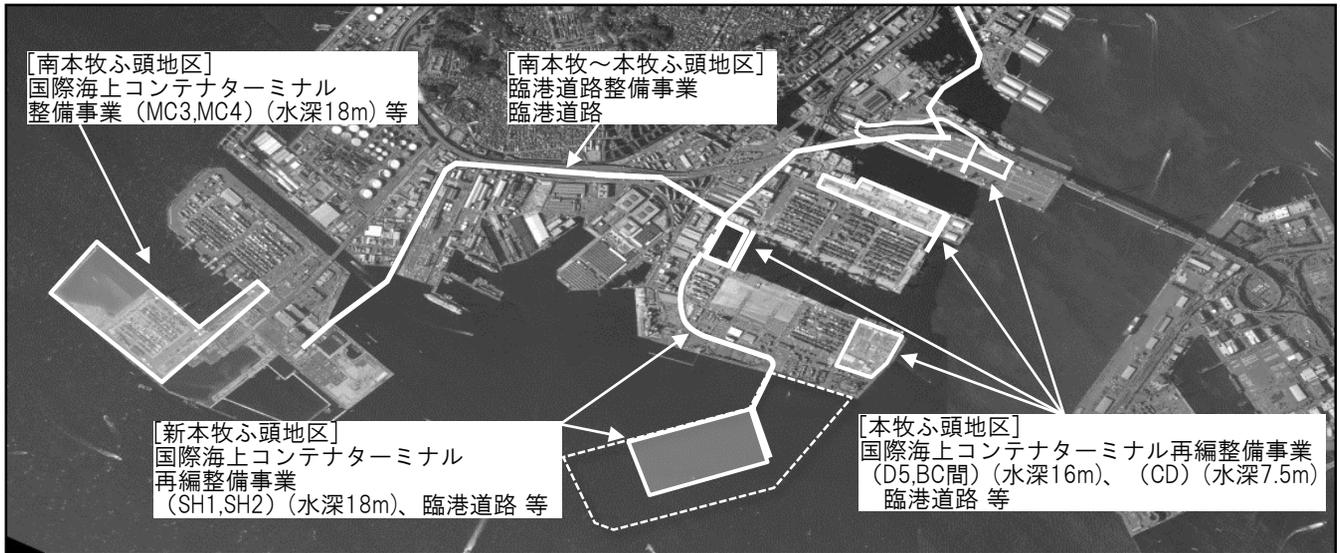
基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港



大阪港



横浜港

■コンテナ船の大型化

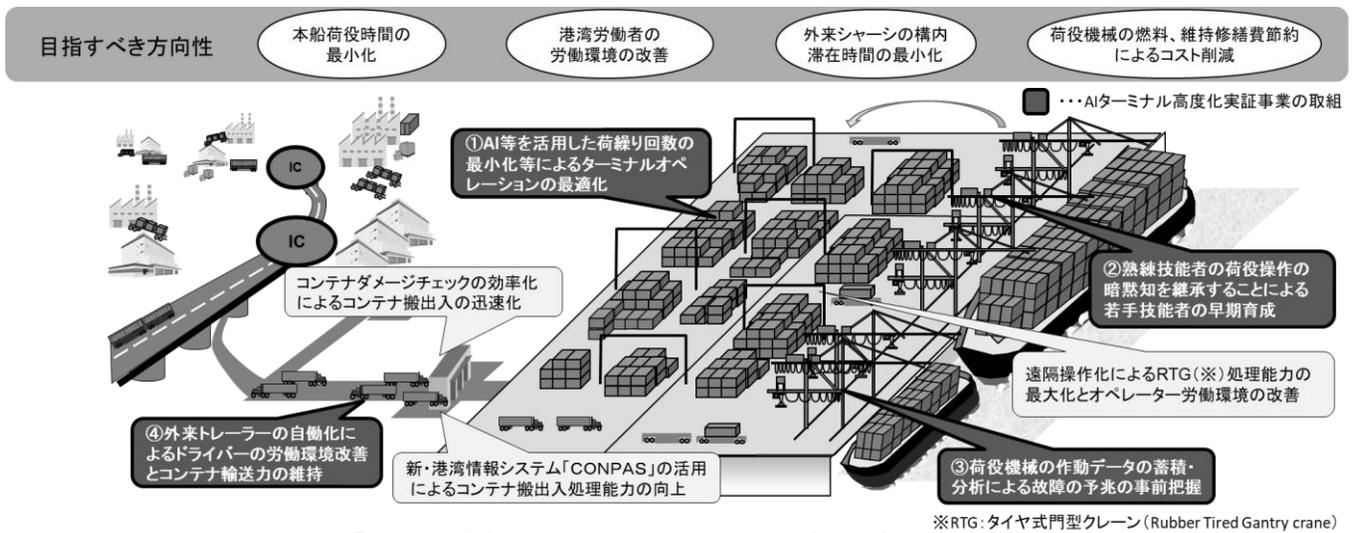
令和元年11月時点

| 船 型 | | | | | | | | 備 考 |
|------------|-----------|--------------|-----------|----------|----------|-----------|--|---------------------------------------|
| 船名 | 積載 TEU | トン数 (DWT) | 全長 (m) | 幅 (m) | 積載 列数 | 喫水 (m) | 同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺) | |
| MSC EVA | 13,798 | 151,559 | 366 | 51 | 20 | 16 |  | 日本に寄港している 最大のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】 |
| MSC ELOANE | 19,462 | 201,792 | 400 | 59 | 23 | 16 |  | 過去、日本に寄港した 最大のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】 |
| MSC GULSUN | 23,500 | 210,000 | 400 | 62 | 24 | 16 |  | 営業投入されている 世界最大のコンテナ船 【欧州航路】 |

■コンテナターミナルの生産性革命 ～「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて～

我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を創出する。

これにより、令和5年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを旨とする。

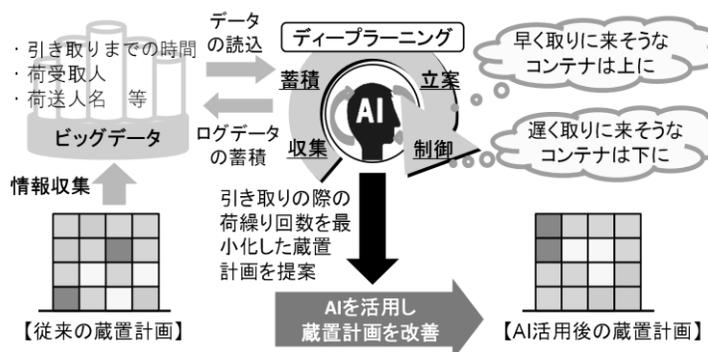


「ヒトを支援するAIターミナル」の実現（イメージ）

[AIターミナル高度化実証事業]

①AI等を活用したターミナルオペレーション最適化実証事業

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



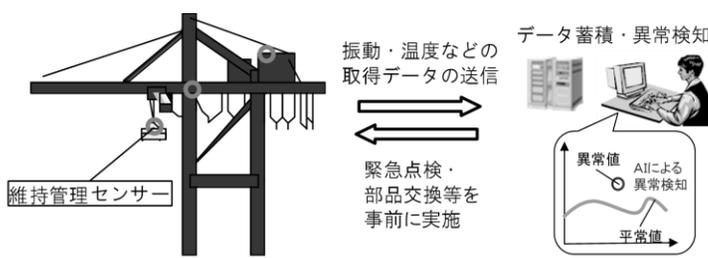
②熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業

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



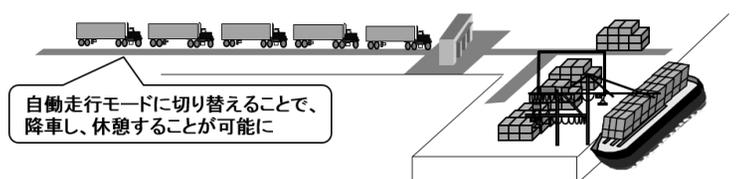
③荷役機械の予防保全的維持管理手法の高度化実証事業

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



④外来トレーラーの自動化実証事業

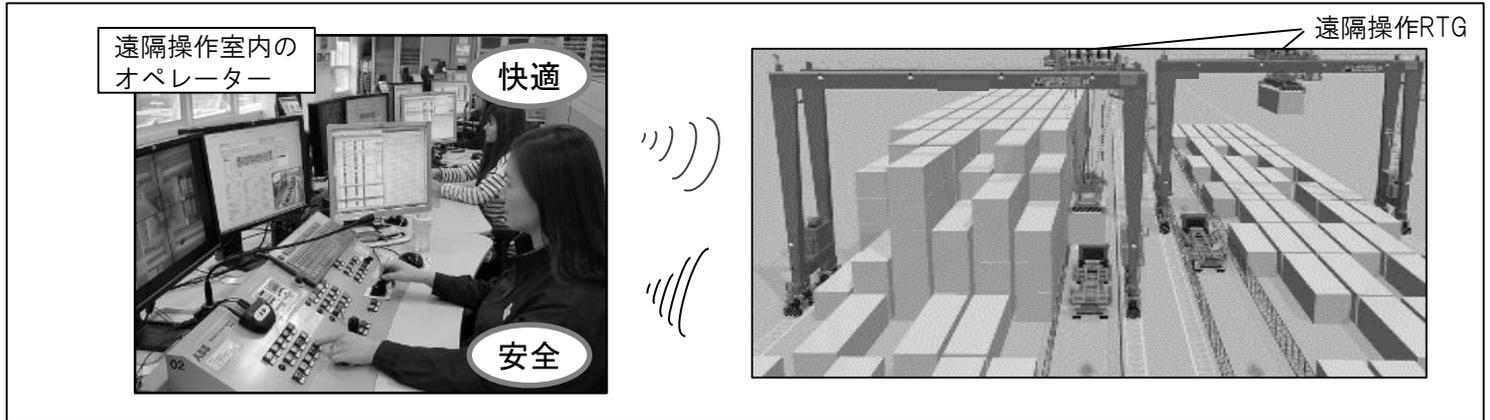
外来トレーラーのドライバーの労働環境改善を図り、コンテナ輸送力を維持するため、安全性を確保した上で、外来トレーラーの自動走行を可能とするための実証を行う。



[遠隔操作RTGの導入促進]

大型コンテナ船の寄港が増加する一方、将来の労働力人口の減少・高齢化が懸念される中、コンテナターミナルにおける荷役能力の向上や労働環境の改善を図るため、遠隔操作RTG(※)及びその導入に必要な設備の整備に対する支援を行う。

※ RTG：タイヤ式門型クレーン (Rubber Tired Gantry crane)



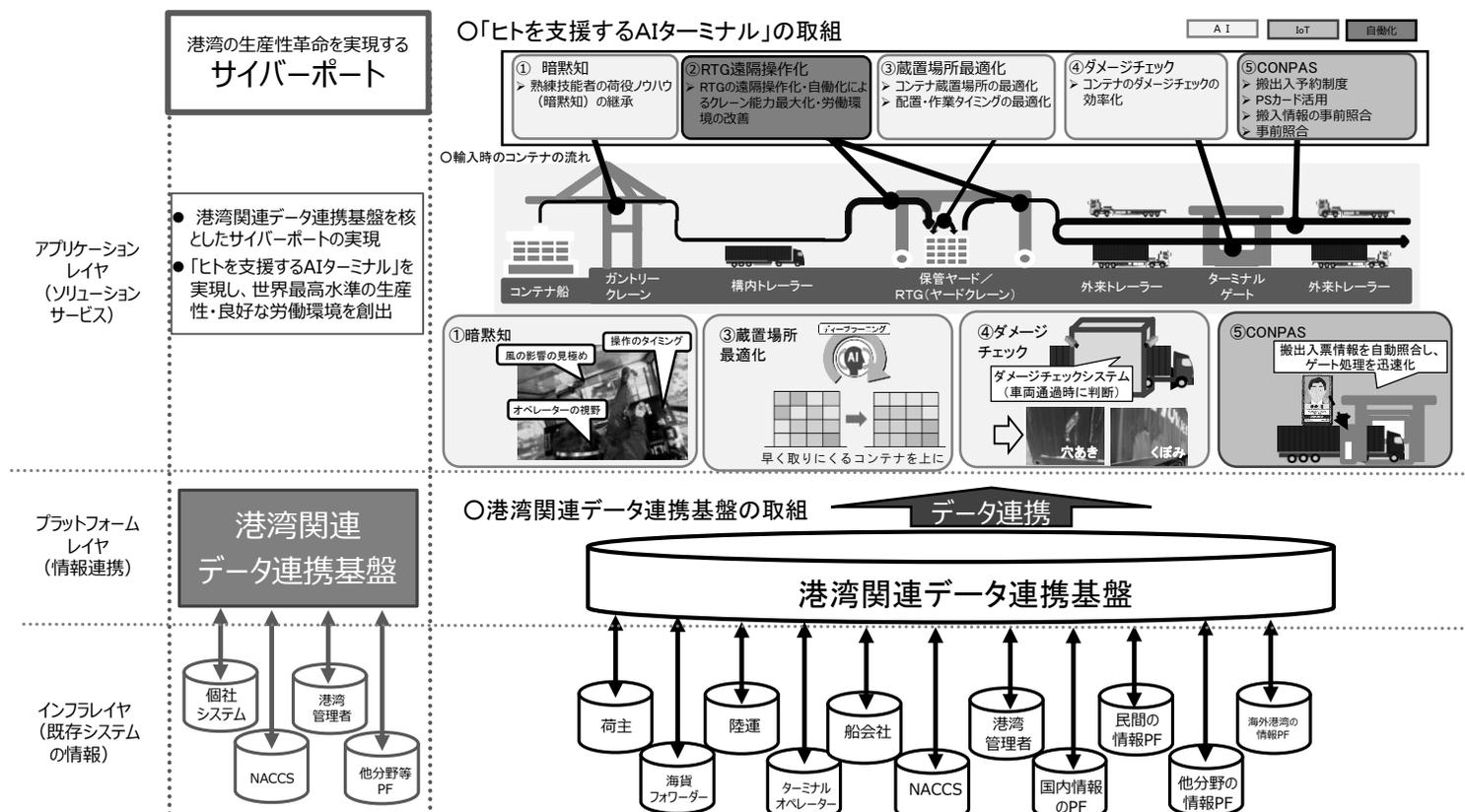
遠隔操作RTG導入後の荷役作業

■ 港湾関連データ連携基盤の構築

我が国の貿易手続きは、一部の手続きに紙やメール等を用いたやり取りが残り、再入力などが発生している。一方、諸外国の港湾においては、IoT技術を活用したサプライチェーンの電子化に向けた取組が急速に進行している。

このため、国内港湾における港湾情報や貿易手続き情報などを取り扱う「港湾関連データ連携基盤」を令和2年末までに構築する。

港湾関連データ連携基盤を核に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に連携した事業環境である「サイバーポート」を実現し、同基盤のデータ等を活用し、新・港湾情報システム「CONPAS」をはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組を一体的に実施することで、我が国港湾全体の生産性向上等を図る。



(2) クルーズ船等の受入環境の整備を通じた地域の活性化

国費148億円（対前年度比1.01）

うち、公共分 国費142億円、非公共分 国費6億円

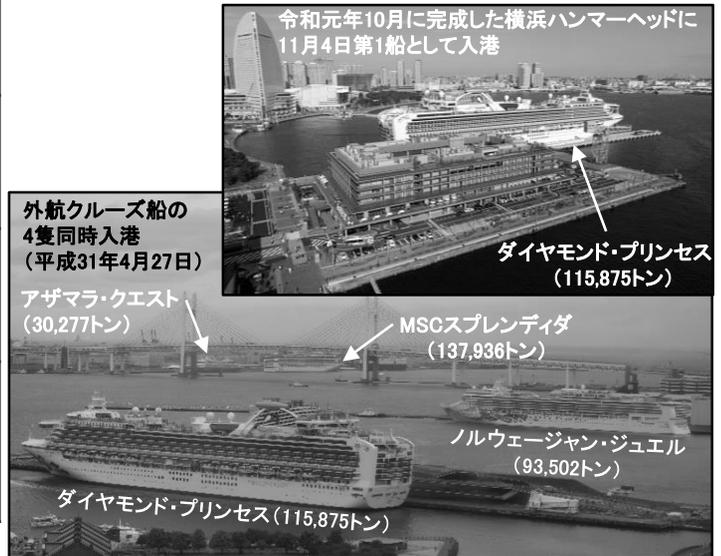
近年のアジアをはじめとした世界のクルーズ市場の拡大を踏まえ、我が国港湾のクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応し、既存ストックを活用した施設整備や官民連携による国際クルーズ拠点の形成を進めるとともに、クルーズ旅客の満足度向上・消費拡大に向けて、付加価値の高い上質な寄港地観光ツアープログラムの造成を促進するなどハード・ソフト両面の取組によりクルーズ船の受入環境を整備し、地域の経済活性化につなげる。

| | |
|---|--|
| 飛鳥Ⅱ 初就航:1990年 乗客定員:872人 2018年寄港回数:141回 |  50,142 トン 喫水:7.8m 全長:241m マスト高:45m |
| Explorer Dream (旧SuperStar Virgo) 初就航:1999年(2019年改修) 乗客定員:1,870人 2018年寄港回数:98回(旧SuperStar Virgoの実績) |  75,338 トン 喫水:7.9m 全長:268.6m マスト高:49.5m |
| Diamond Princess 初就航:2004年 乗客定員:2,706人 2018年寄港回数:120回 |  115,875 トン 喫水:8.6m 全長:290m マスト高:54m |
| MSC Splendida 初就航:2009年 乗客定員:3,274人 2018年寄港回数:66回 |  137,936 トン 喫水:8.7m 全長:333.33m マスト高:58.1m |
| Quantum of the Seas 初就航:2014年 乗客定員:4,180人 2018年寄港回数:118回 |  168,666 トン 喫水:8.8m 全長:347.08m マスト高:62.5m |
| Oasis of the Seas 初就航:2009年 乗客定員:5,484人 2021年に同型船を東アジア配船(2019年10月船社発表) |  225,282 トン 喫水:9.3m 全長:360m マスト高:65m |

大型化が進むクルーズ船



外航クルーズ船寄港の様子（鹿児島港）



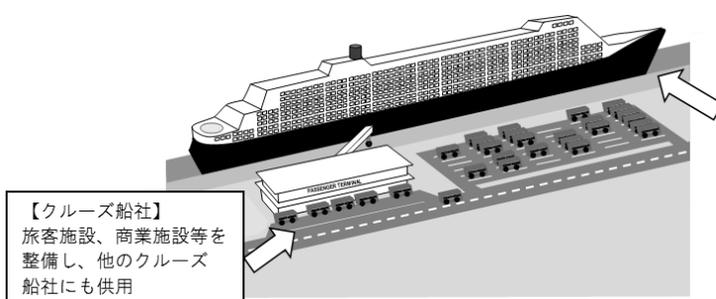
外航クルーズ船寄港の様子（横浜港）

①官民連携による国際クルーズ拠点の形成

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

これらのクルーズ船の寄港需要に迅速かつ効率的に対応するため、港湾法に基づく「国際旅客船拠点形成港湾」として指定した港湾において、公共がクルーズ船専用の岸壁等を整備するとともに、岸壁の優先使用を希望するクルーズ船社が旅客ターミナルビル等の整備を行うことにより、官民が連携して国際クルーズ拠点の形成を推進する。

■国際クルーズ拠点の形成イメージ



【公共】
クルーズ船対応の岸壁を整備し、港湾管理者は優先的使用を許可

【岸壁の優先使用のイメージ】
・A社（協定船社）による予約（1年単位の期）

| 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 |
|---|----|---|----|---|----|---|
| | A社 | | A社 | | A社 | |

・A社の予約完了後、その他の社が予約

| 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 |
|----|----|----|----|---|----|---|
| B社 | A社 | C社 | A社 | | A社 | |



国際旅客船拠点形成港湾の9港

■八代港の事例

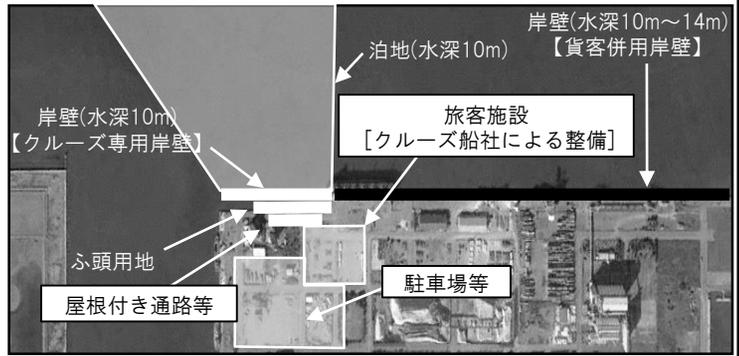
【国・港湾管理者】

既存の貨物岸壁を有効活用したクルーズ船対応岸壁や屋根付き通路、駐車場等を整備中

【クルーズ船社】

CIQ(※)施設などの旅客施設を整備中

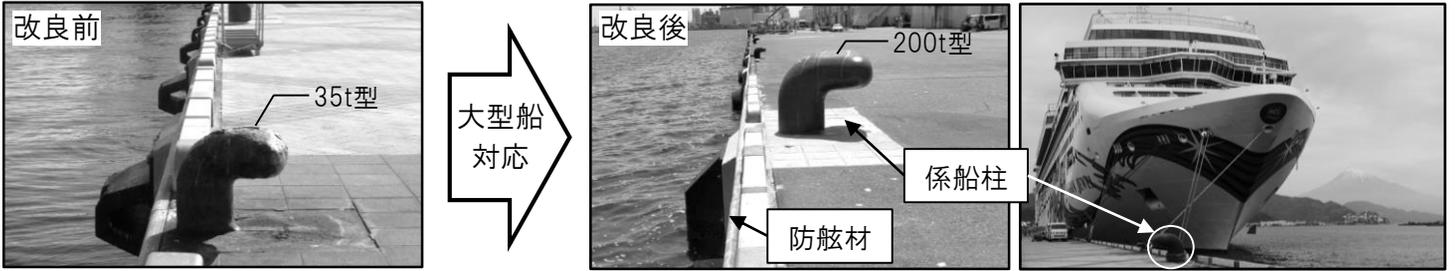
※ CIQ：税関(Customs)、出入国管理(Immigration)及び検疫(Quarantine)の略



八代港

②既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の整備

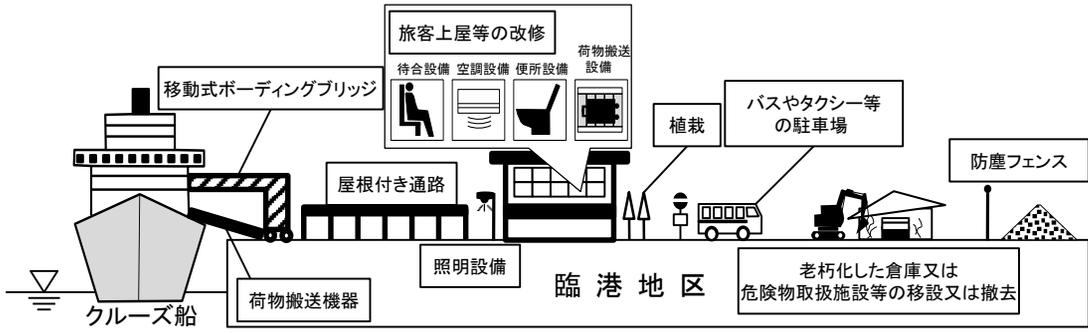
物流ターミナル等において、クルーズ船の受入れに必要となる係船柱や防舷材等の整備を推進する。



既存ストックを活用したクルーズ船の受入れ（清水港）

③クルーズ旅客の受入機能の高度化

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



クルーズ旅客の受入機能高度化に関する補助対象設備等（イメージ）

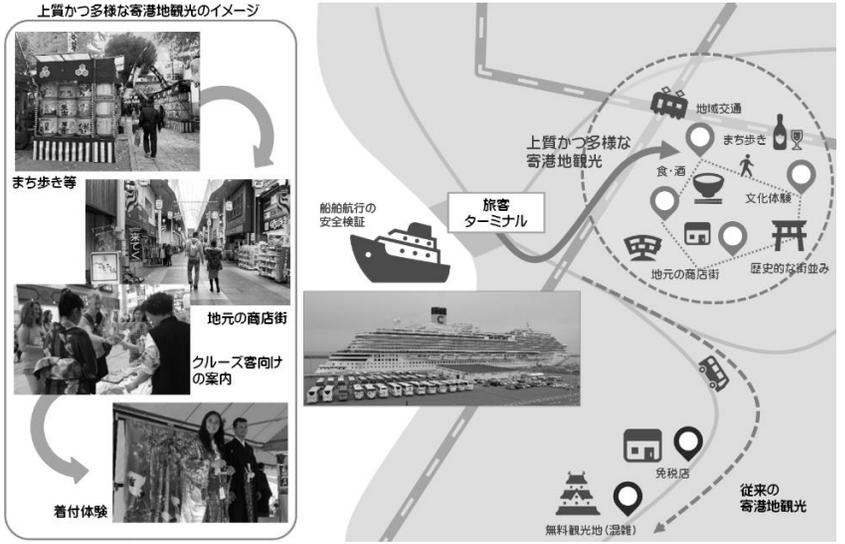


屋根付き通路（境港）

<参考>クルーズ船等による訪日観光の充実等の取組（観光庁）

クルーズ船等による訪日観光は、限られた観光ルートが多く、地域への経済効果が限定的であるとともに、日本の文化や生活等に触れる特色ある観光を求める訪日客の満足度低下に繋がっている。

このため、上質かつ多様なツアーメニューの造成、訪日観光の消費喚起の取組、クルーズ船の更なる大型化に対応する船舶航行の安全性の検証、海洋周辺地域の観光コンテンツの磨き上げや受入環境整備の取組により、訪日観光の上質化・多様化を図り、訪日客の満足度向上・消費拡大を促進する。



クルーズの更なる寄港促進を通じた地域活性化のイメージ

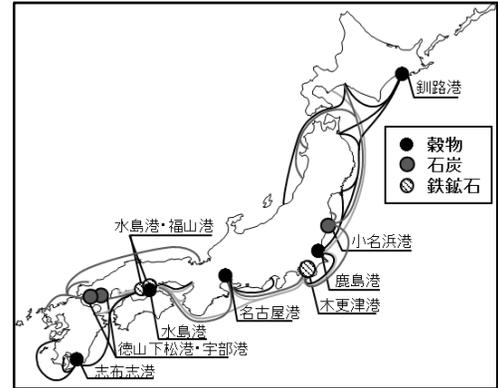
(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

(資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)

我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しているが、これらのばら積み（バルク）貨物を輸入する岸壁は、近隣諸国と比較して古く、水深も浅い傾向にあり、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。一方で、平成28年6月26日に新パナマ運河が供用され、船舶の更なる大型化が見込まれている。

このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。

また、TPP11協定や日EU経済連携協定が発効したことを受け、飼料用穀物の輸入拠点となる港湾の整備を通じて、我が国酪農業や畜産の競争力強化に向けた取組を推進する。



国際バルク戦略港湾の選定港



釧路港の機能強化（穀物）



(4) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

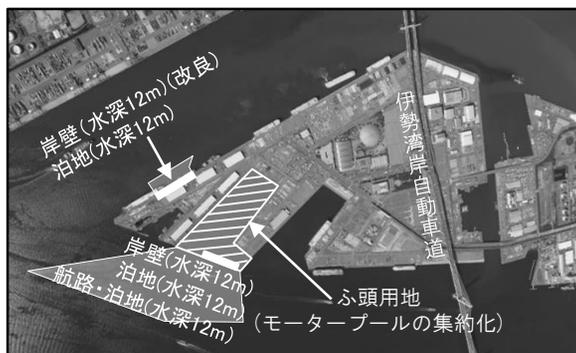
海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。このため、民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に資する港湾施設の整備を重点的に推進する。

また、ドライバー不足等に対応し、国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築のための港湾整備に取り組む。

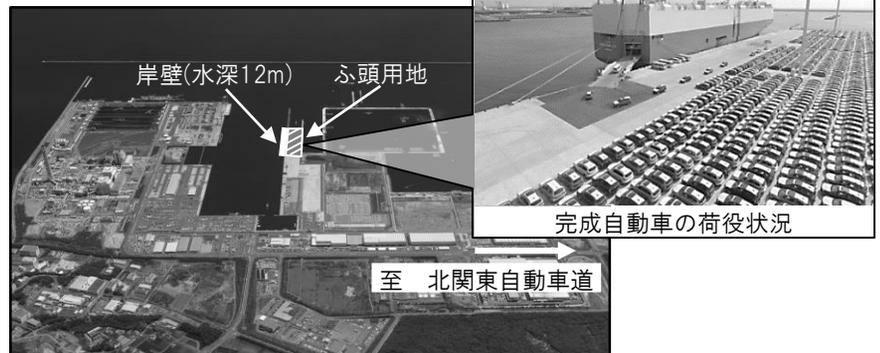
①自動車産業の事例

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

近年、完成自動車を輸出する際に使用される自動車専用船（PCC）の大型化が進んでおり、岸壁水深等の不足による非効率な輸送や荷さばき地等の不足・分散による横持ちが発生していることから、ふ頭の再編・集約化と併せた港湾施設の整備を推進する。また、高速道路ネットワークとの連携を考慮しつつ、企業の新規立地や増産に直結する港湾施設の整備を推進する。



名古屋港（金城ふ頭地区）



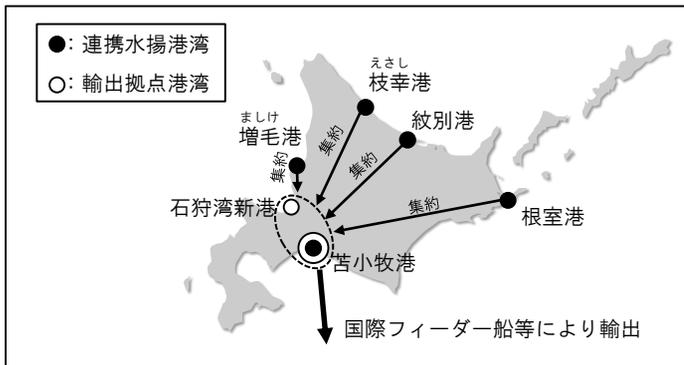
茨城港（常陸那珂港区）

②農林水産業の事例

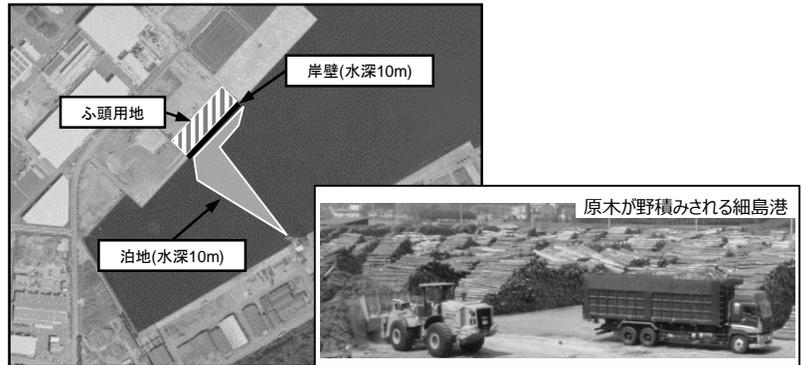
我が国の農林水産物・食品の輸出は、平成25年から6年連続で増加しており、平成30年輸出実績は過去最高額となる9,068億円を記録している。また、平成30年12月に11カ国によるTPP11協定、さらに平成31年2月に我が国の主要貿易相手であるEUとの経済連携協定が発効されたことを受け、農林水産物・食品の更なる輸出拡大が期待されている。

こうした中、特に中国向けの木材において、平成25年度以降輸出額が増加し、平成30年度までの5年間で約5倍となるなど、日本の木材に対する需要が高まっていることから、輸出増加に向けた対応を進める。

また、産地と連携して農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾（フードポート）において、平成29年度に創設した農水産物輸出促進基盤整備事業により輸出促進に資する港湾施設として屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備等の整備を推進するほか、高機能冷凍・冷蔵コンテナを活用した農水産物の輸出促進に官民連携で取り組むとともに、ITを活用し産地と連携した農水産物の輸出拠点機能強化を推進する。



北海道（6港湾の連携）における農水産物輸出促進基盤整備事業

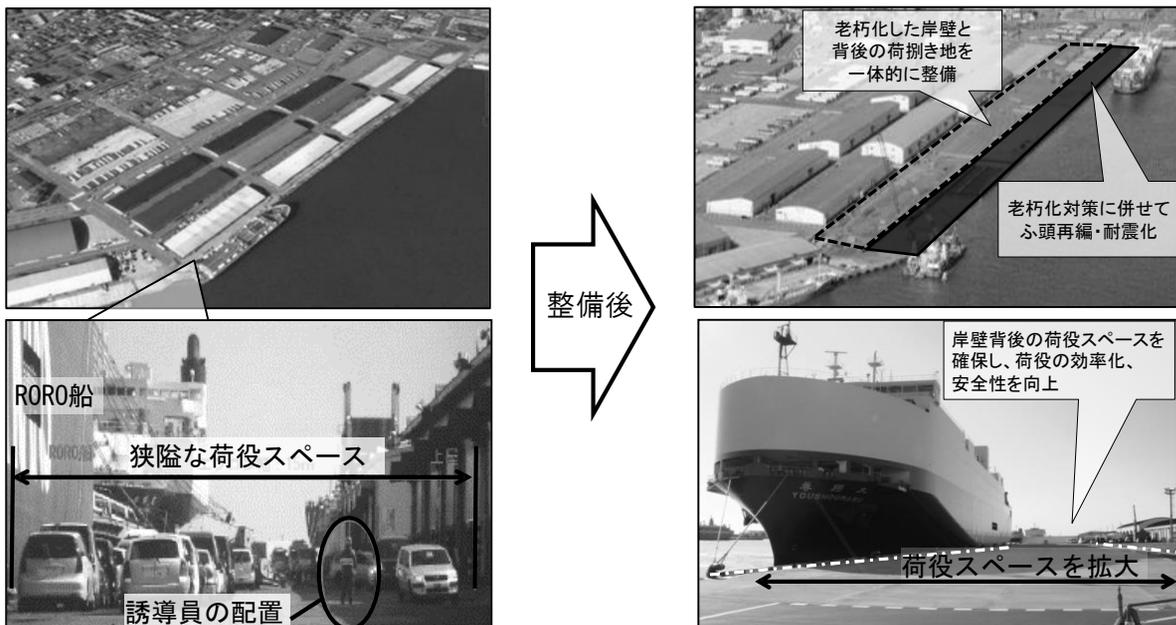


国産原木の輸出増に対応した港湾整備（細島港）

③高効率ユニットロードターミナルの形成

平成30年7月豪雨や平成30年北海道胆振東部地震の際には、高速道路、鉄道及び空港の機能が停止する中、緊急輸送手段として内航フェリー・RORO船が活躍した。また、近年、トラックドライバー不足が深刻化し、海上輸送へのシフトが進むなど、国内物流を支えるフェリー・RORO船の役割が注目されてきている。

こうした中、船社では船舶の更新に合わせ輸送力強化を進めており、フェリー・RORO船の大型化や増便に対応したユニットロードターミナルの整備を推進するとともに、高効率ユニットロードターミナルの形成を目指し、ICTを活用したシャーシ共同管理、自動離着岸装置の導入等に向けた調査・検討を進め、国内物流を将来にわたり安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網を構築する。



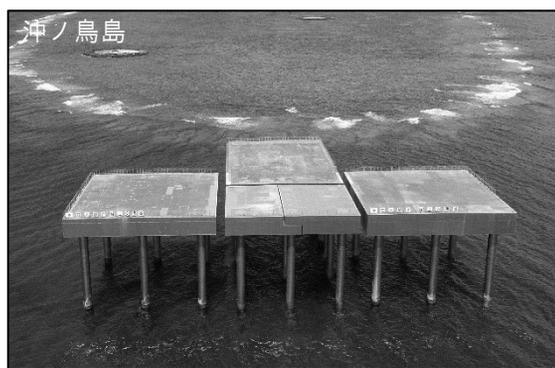
RORO船が利用するターミナルの機能強化（苫小牧港）

(5) 日本海側港湾の機能別拠点化

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

(6) 特定離島における活動拠点の整備・管理

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」に基づき、特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）において、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる特定離島港湾施設を整備するとともに、国による港湾の管理を実施する。



特定離島港湾施設の整備状況

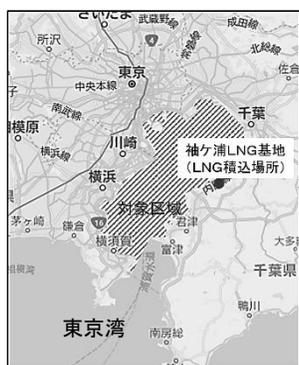


沖ノ鳥島と南鳥島の位置

(7) LNGバンカリング(※)拠点の形成促進

※LNGバンカリング：船舶へLNG（液化天然ガス）燃料を供給すること

船舶燃料の硫黄分濃度に対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とする船舶の増加が見込まれることから、我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成し、港湾の国際競争力を強化するために必要となる施設整備に対する支援を行う。



LNGバンカリング対象区域（伊勢湾・三河湾、東京湾）



LNGバンカリング（Ship to Ship）（イメージ）

(8) 洋上風力発電の促進

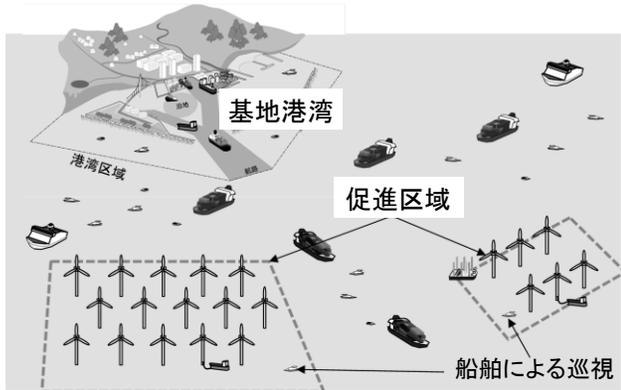
一般海域における洋上風力発電の促進については、長期の占有を実現するための統一的ルールや多様な海域利用との調整にかかる枠組みを整えるとともに、発電事業者が重厚長大な資機材を扱うことが可能なふ頭を長期的かつ安定的に利用できるようにするため、平成31年4月の再エネ海域利用法(※1)の施行や令和元年11月の改正港湾法の成立により法制度が整備されてきたところ。

このような背景を踏まえ、再エネ海域利用法に基づく促進区域(※2)の巡視等を実施するとともに、改正港湾法に基づく基地港湾(※3)において、国によるふ頭の機能強化及び複数の発電事業者間の利用調整を行い、発電事業者の長期的かつ安定的な利用を可能とすることで、洋上風力発電の促進を図る。

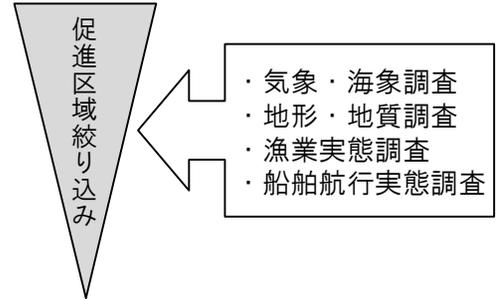
※1 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律

※2 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域

※3 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾



洋上風力発電の促進のイメージ



促進区域指定のための調査

■改正港湾法の概要

○洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾の確保

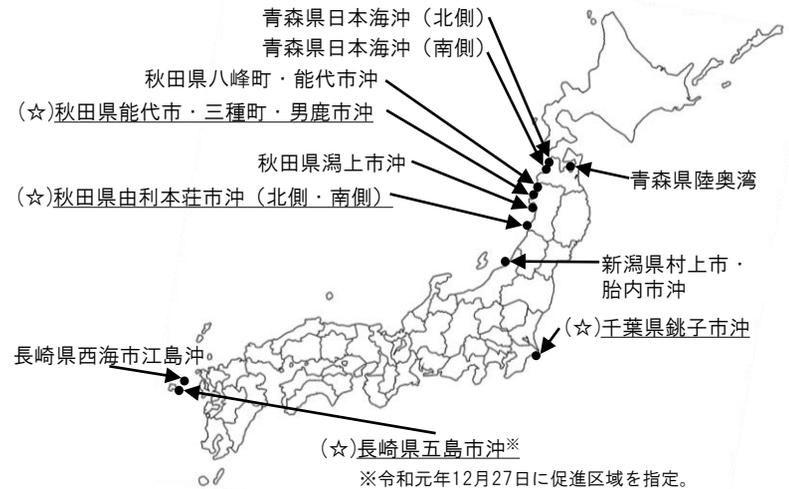
基地港湾の指定

- 指定要件**
- ・複数事業者の利用が見込まれること
 - ・地耐力を強化した岸壁（国有港湾施設）
 - ・長尺資機材の保管・組立が可能な規模の荷さばき地等

発電事業者へのふ頭（行政財産）の長期貸付け

- ・貸付け対象は、再エネ海域利用法で定める促進区域、又は港湾区域における発電事業者
- ・発電事業者は洋上風力発電の設置、定期的な大規模修繕、メンテナンス、撤去等に長期にわたってふ頭を安定的に利用

○港湾区域における公募占有計画の認定の有効期間を20年から30年に延長



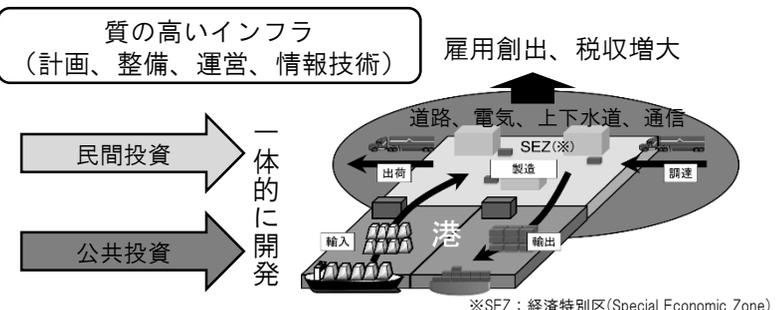
(☆)で示す、協議会設置、国による調査の準備を直ちに開始する「有望な区域」（4区域）では、協議会を組織し、順次会議を開催。

促進区域の候補となる区域

(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

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

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



日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）

4 豊かで暮らしやすい地域づくり

(1) 離島交通の安定的確保

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



かふか
香深港(礼文島)



こうづしま
神津島港(伊豆諸島)

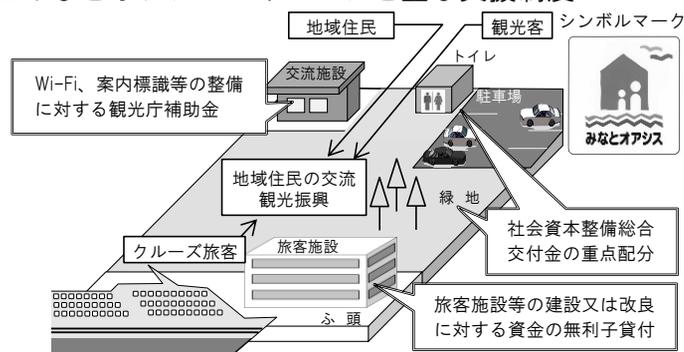


いづはら
厳原港(対馬)

(2) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

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

■みなとオアシスのイメージと主な支援制度



■みなとオアシスにおける活動事例



イベント開催状況
(仙台塩釜港)



イベント開催状況
(浜田港)

■みなとオアシスの概要

「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録。【登録数：135箇所（令和元年12月末時点）】

■港湾協力団体制度の概要

官民が連携したよりきめ細やかな港湾管理を実現するため、平成28年に港湾法を改正し、港湾管理者が適正な民間団体等を「港湾協力団体」に指定。【指定数：41団体（令和元年12月末時点）】※港湾管理者への聞き取りを基に港湾局集計

(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備

① 廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備

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

② 海域環境の保全

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

③ 資源を有効活用した海域環境の創出と地球温暖化対策

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

IV. 新規事項等

1 新規制度

| 事項 | 概要 | 備考 |
|--------------|---|----|
| 1. 洋上風力発電の促進 | ○再エネ海域利用法に基づく促進区域の管理の実施、基地港湾におけるふ頭の機能強化及び発電事業者の長期安定的な利用が可能となる制度を創設。 | |

2 税制改正

| 事項 | 概要 | | | | |
|--|---|----|-----|---------------------------|--------------------------|
| 1. 国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置の創設 ＜創設＞ | <p>○欧州・北米航路に就航するコンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港）に入港する際のとん税・特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率（純トン数1トンまでごと）を次のとおりとする。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>現行</th> <th>改正後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">108円 (とん税48円、特別とん税60円)</td> <td style="text-align: center;">54円 (とん税24円、特別とん税30円)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※令和2年10月1日より施行</p> | 現行 | 改正後 | 108円 (とん税48円、特別とん税60円) | 54円 (とん税24円、特別とん税30円) |
| 現行 | 改正後 | | | | |
| 108円 (とん税48円、特別とん税60円) | 54円 (とん税24円、特別とん税30円) | | | | |
| 2. 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の延長 ＜延長＞ | <p>○環境負荷の低減及び港湾整備等の円滑な実施を図るため、作業船の買換に係る特例措置を、譲渡する作業船の船齢要件を40年未満から35年未満に見直した上で、3年間延長する。</p> <p>（所得税・法人税の特例） 作業船の買換等に係る所得税・法人税について、比率80/100の圧縮記帳</p> | | | | |
| 3. 津波対策に資する港湾施設等に係る課税標準の特例措置の延長 ＜延長＞ | <p>○市町村が策定した「津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画」に基づいて、臨港地区において民間企業が取得・改良を行った津波対策に資する港湾施設等に係る特例措置を4年間延長する。</p> <p>（固定資産税の課税標準の特例）（取得後4年間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大臣配分又は知事配分資産 1/2 ・その他の資産 1/2を参酌して1/3以上2/3以下の範囲内において市町村の条例で定める割合 | | | | |
| 4. 公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置の延長 ＜延長＞ | <p>○事業者が取得する廃油処理施設の油水分離装置等に係る特例措置を2年間延長する。</p> <p>（固定資産税の課税標準の特例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大臣配分又は知事配分資産 1/2 ・その他の資産 1/2を参酌して1/3以上2/3以下の範囲内において市町村の条例で定める割合 | | | | |

港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

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

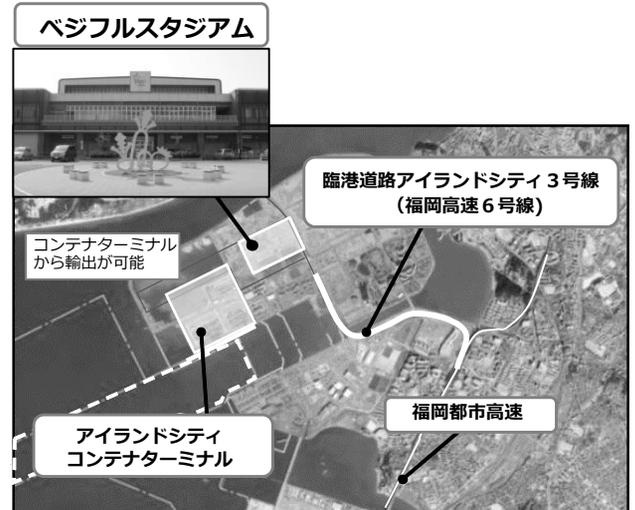
港湾及び海岸の整備にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2019」等に基づき、既存ストックの最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策等に取り組む。

博多港の事例

博多港アイランドシティ地区において、九州最大の青果物流拠点として、新青果市場「ベジフルスタジアム」が2016年2月に開場し、農産物の輸出額は順調に増加している。

また、隣接するコンテナターミナルにおいて、大型コンテナ船の3隻同時着岸が可能となる岸壁の延伸や、アイランドシティから福岡都市高速へ接続する臨港道路アイランドシティ3号線（福岡高速6号線）を整備中であり、更なる利便性向上が図られている。

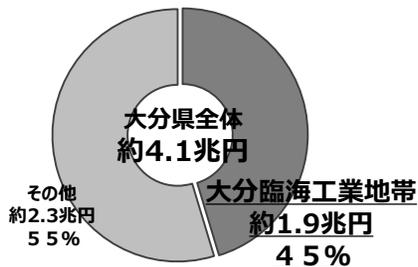
- 博多港における農水産物輸出額の増加
(2015年：18,984百万円 → 2018年：35,354百万円)



大分港海岸の事例

大分港海岸の背後には、県都大分市の市街地や製鉄・石油化学工業を中心とした我が国有数の臨海工業地帯が広がっており、大分県全体の製造品出荷額の約半分（約1.9兆円）を占めている。平成29年度より着手している津波・高潮対策により、必要な防護機能を確保し、背後圏の市民生活や経済活動の継続・発展を支える。

大分県の製造品出荷額



出典：大分県資料

- 県全体は工業統計調査 (H29実績 (速報・概要版))
- 大分臨海工業地帯の約1.9兆円は大分コンビナート企業協議会8社への個別ヒアリングを基に算出



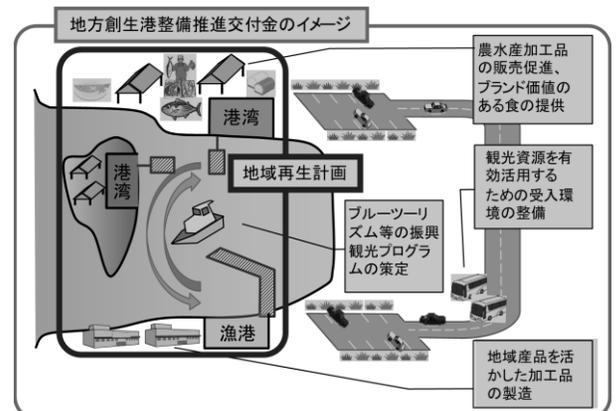
※施設 (○印) は、概ね国道197号線より海岸側について表示

交付金制度を活用した地方創生への支援

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」、並びに「地方創生港整備推進交付金」などの交付金制度を用いて、みなとの活性化を通じて地方創生の実現を促進する。

地方創生港整備推進交付金(内閣府)

地方港湾及び第一種漁港又は第二種漁港が連携して一体的に整備することで、交流人口の増加などによる振興を通じて地域の活性化を図る。



個別補助化の更なる推進

- 令和元年度予算においては、「地域の防災力強化」の観点から、地方公共団体等が実施する港湾等の事業に対して集中的に支援する個別補助制度を創設したところ。
- 令和2年度予算においても、「生産性と成長力の引上げの加速」やインフラ老朽化対策の観点から、ストック効果を早期・着実に発現させる必要があるものについては、引き続き、個別補助化を推進する。

〈港湾事業〉

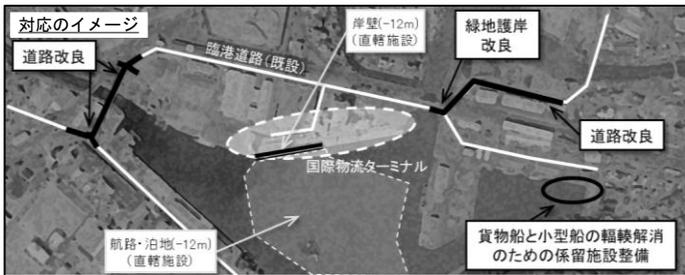
■港湾の物流効率化促進連携事業

大規模岸壁等の直轄施設と一体となってストック効果が発現する、物流効率化のための港湾施設整備を支援する個別補助制度を創設する。

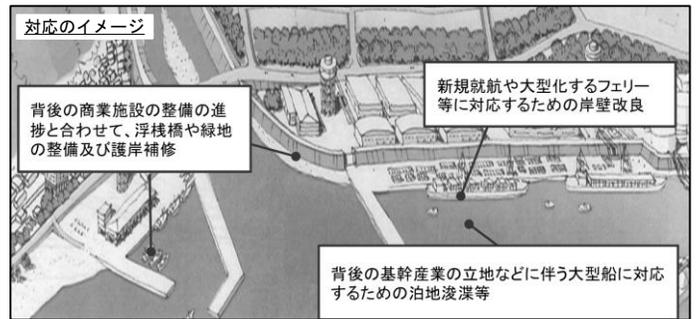
■港湾の経済活性化促進事業

フェリーの大型化・新規就航や、背後における産業立地等の民間投資と連動した一体的な整備が求められる港湾施設整備を支援する個別補助制度を創設する。

大規模岸壁等の直轄港湾施設と密接に関わる事業イメージ



民間投資と連動した一体的な事業イメージ



➡ 大規模岸壁等の機能を最大限に発現させ、早期に物流効率化や生産性の向上を図る。

➡ ストック効果の最大化を図り、民間投資計画と連動して地域の経済活性化に寄与。

〈海岸事業〉

■大規模海岸保全施設改良事業

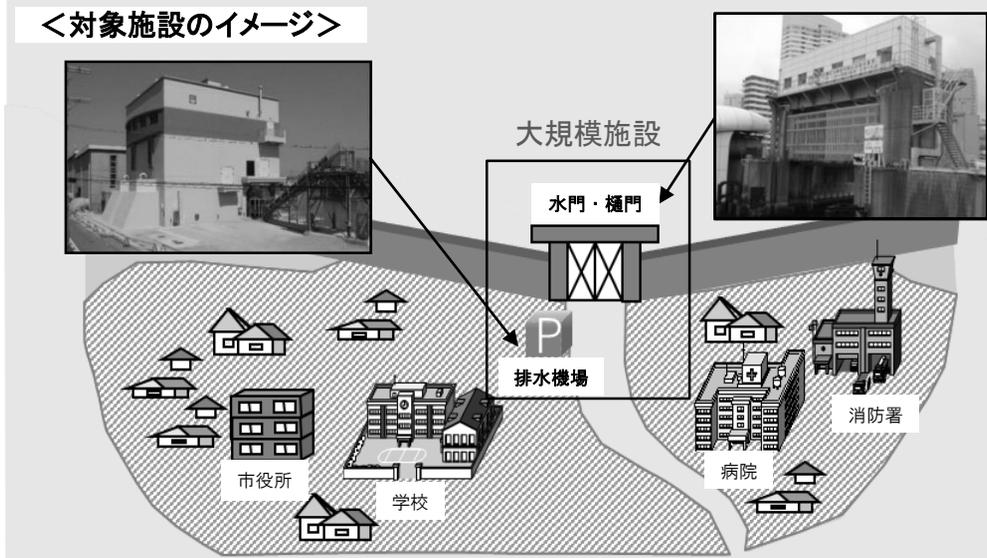
水門、排水機場等は津波・高潮からの浸水防止機能を担う重要施設であり、災害時に確実に機能し、背後地を甚大な被害から守るためには、適切な修繕・更新や改良（耐震化等）が不可欠。一方で、多額の費用を必要とするため、改良・更新が進まず、老朽化が進行するケースも散見される。

このため、水門、排水機場等の大規模改修を計画的かつ集中的に実施し、津波・高潮対策を推進するため個別補助制度（大規模海岸保全施設改良事業※）を創設する。

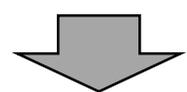
※南海トラフ地震等の大規模地震の発生リスクが高い地域、または、ゼロメートル地帯等で津波・高潮により大きな被害が発生するおそれの高い地域において、水門、排水機場等の大規模施設の改良・更新を行う事業

重要な背後地を防護する大規模施設の計画的・集中的な改良・更新

〈対象施設のイメージ〉



浸水被害が発生するおそれの高い地域における、大規模施設の計画的・集中的な改良・更新



津波や高潮による浸水被害及び内水氾濫を回避

経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定）抜粋

第2章 Society 5.0時代にふさわしい仕組みづくり

3. 地方創生の推進

(2) 地域産業の活性化

① 観光の活性化

クルーズ旅客等の満足度向上とともに、自転車利用環境の創出、観光列車・サイクルトレインの導入、ダムなどのインフラや医療をいかした観光等を推進する。

② 農林水産業の活性化

農林水産業の輸出力強化に向け、輸出先国の輸入規制に対して政府一体となって戦略的に取り組むための「輸出促進本部（仮称）」を農林水産省に創設する。（中略）効果的・効率的な輸出拠点整備を進める⁶⁸。

(5) 対流促進型国土の形成

地域の個性と連携を重視する対流促進型国土の形成により、スーパー・メガリージョンの形成を見据えつつ、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を図る⁷⁵。海事クラスター⁷⁶の活性化や産業を支える港湾等により、地域経済を押し上げる。高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の広域的な高速交通ネットワーク⁷⁷の早期整備・活用を通じ、人流や物流の拡大を図る。

(6) 沖縄の振興

国家戦略特区の活用による観光客の利便性向上や、クルーズ船の受入環境を改善する港湾整備、那覇空港の第二滑走路供用開始を踏まえた発着回数拡大、沖縄都市モノレールの3両編成化など、観光産業の戦略展開や国際物流拠点の形成を進める。

5. 重要課題への取組

(2) 科学技術・イノベーションと投資の推進

② 成長力を強化し支える公的投資の推進

成長力を強化し支える社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する¹⁰³。国際競争力強化等の基盤となる、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港¹⁰⁴等を整備する。その際、現下の低金利状況も活用する。産業のサプライチェーンが途切れることのないよう災害に強い強靱なインフラの整備を行う。AI・IoTの活用によるコンテナターミナルの機能強化などの物流の効率性・安全性の向上や効率的な渋滞対策を進める。データ、自動運転などの新技術を活用し、生産性向上等の取組を進める。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会後の経済成長を確かなものとするため、こうした取組を着実に実施する。

(5) 資源・エネルギー、環境対策

① 資源・エネルギー

再生可能エネルギーについて、主力電源化を目指し、固定価格買取制度の抜本見直しに向けた検討等を進めるとともに、電力ネットワークの強靱化や、必要な供給力・調整力の整備を含めた電力投資の確保に向けた仕組みの整備に取り組む。

（中略）

リスクマネー供給等による資源権益の獲得を引き続き進めつつ、資源開発産業の競争力強化に向け、物理探査船更新によるデータ集積能力やAI・IoT等を応用した革新的技術の獲得等を促進する。アジアでのLNG需要開拓や、LNGバンカリング拠点形成等を推進する。

68 「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」(平成28年11月29日農林水産省・地域の活力創造本部決定)に基づく。

75 「第二次国土形成計画(全国計画)」(平成27年8月14日閣議決定)及び「広域地方計画」(平成28年3月29日国土交通大臣決定)に基づく。

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

77 リニア中央新幹線については、財政投融资の活用により、全線開業の最大8年間前倒しを図ることとなった。建設主体が全線の駅・ルート公表に向けた準備を進められるよう、必要な連携、協力を行う。また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方の検討に必要な様々な課題について調査を行う。

103 「社会資本整備重点計画」(平成27年9月18日閣議決定)などのインフラの整備計画に基づく。

104 現下の低金利状況も活用し、これに加え、空港アクセス等の都市鉄道、物流施設等の早期整備を図る。

(7) 暮らしの安全・安心

① 防災・減災と国土強靱化

強くしてしなやかな国をつくるため、既に顕在化している気候変動による豪雨の頻発・激甚化に対する事前防災としての堤防整備・ダム再生などの水害対策・土砂災害対策、災害時の避難道路や高速道路の4車線化を含めた道路などのネットワークの代替性確保、鉄道河川橋梁の流失防止対策、岸壁や堤防の耐震化などの地震対策、津波対策、高潮対策、雪害対策などの災害対策・国土強靱化の取組を推進する¹⁴⁰。特に、重要インフラの緊急点検の結果等を踏まえ、緊急に実施すべき対策を3年間で集中的に実施する¹⁴¹とともに、その実施状況を踏まえ、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る。また、3か年緊急対策後も、国土強靱化基本計画に基づき、必要な予算を確保し、オールジャパンで対策を進め、国家百年の大計として、災害に屈しない国土づくりを進める。

③ 危機管理

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の国際的行事¹⁵³の開催などを控え、テロの発生の未然防止やサイバーセキュリティ対策に万全を期す。このため、産学官と国際社会の連携の下、先端技術を活用して、テロ関連情報の収集・集約・分析等の体制・能力を充実させる。空港・港湾・海上等での水際対策・入国管理や新幹線をはじめ鉄道等における警戒・警備を強化する。

140 「国土強靱化基本計画」(平成30年12月14日閣議決定)及び「国土強靱化年次計画 2019」(令和元年6月11日国土強靱化推進本部決定)に基づく。

141 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月14日閣議決定)に基づく。

153 2020年以前の行事として2019年では、G 20 大阪サミット(6月)、第7回アフリカ開発会議(TICAD7)(8月)、ラグビーワールドカップ 2019 (9月～11月)、即位礼正殿の儀(10月)などが挙げられる。

成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日閣議決定）抜粋

I. Society 5.0の実現

3. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iii) 陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革

③ 海における新たなシステムの開発

・深刻化するトラックドライバー不足に対応し、国内物流を補完するフェリー・RORO船³の輸送力を強化するため、2030年までに複合一貫輸送のスマート化の実現を目指し、ICTを活用したシャーシ等の共有・管理の高度化、料金収受のキャッシュレス化、自動離着岸装置や自動温度管理システムの導入などの総合的施策を2019年度中にとりまとめ、推進する。

5. スマート公共サービス

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iii) 世界で一番企業が活動しやすい国の実現

② 貿易手続・港湾物流等の改善

・港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続や、港湾施設の状況等のあらゆる情報を電子化するため、「港湾関連データ連携基盤」を2020年までに構築し、電子情報の利活用を通じて港湾物流の生産性向上を図る。

6. 次世代インフラ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、(中略)、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、産業のサプライチェーンが途切れることのないよう災害に強い強靱なインフラの整備を行う。

④ 物流の課題の解決

・世界最高水準の生産性を有するAIターミナルを実現するため、2019年度からAIを活用したコンテナのダメージチェックの自動化や荷役機械の運転支援に関する実証事業に着手し、2022年度までに所要のシステム構築を行う。

・2020年度までに、国内2カ所でのLNGバンカリング拠点を形成するとともに、シンガポール等と連携しながらバンカリングに必要な安全基準等の国際標準化を目指す。

3 貨物を積んだトラックやトレーラーが自走で乗降でき、シームレスに陸運に移行できる運航形態。RORO=Roll On/Roll Off

7. 脱炭素社会の実現を目指して

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iv) エネルギー分野での取組

- 再生可能エネルギーの主力電源化を目指し、コスト競争力・産業競争力の強化と、自立化した電源として電力市場への統合を図るため、固定価格買取制度の抜本見直しに向けた検討を進めるとともに、洋上風力発電に不可欠な基地港に関する新たな制度の創設などの投資環境整備、立地制約の克服に向けた技術開発及び安全指針の策定等を進める。再生可能エネルギー分野等で技術優位性を持つ本邦企業を支援すべく、革新的な技術開発を進める。また、系統制約の克服に向け、まずは既存系統の最大限の活用を図る。
- 洋上風力発電や地熱発電など地域ごとの特色ある再生可能エネルギーの地域と共生する形で導入・自治体等と連携した真の地産地消などを通じて、地域の活性化やレジリエンスの強化を図る。

Ⅲ. 人口減少下での地方施策の強化

7. 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) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 輸出の促進

- 海外のニーズや規制に対応したグローバル産地づくりや、産地と港湾が連携したプロジェクトの加速化を図る。

8. 観光・スポーツ・文化芸術

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) 観光立国の実現

② 地域の新しい観光コンテンツの開発

カ) 観光地・交通機関

- クルーズ旅客等の満足度向上や消費拡大に向けて、国際旅客船拠点形成港湾をはじめとした寄港地における魅力的な体験プログラムの開発や地元商店街への誘導、クルーズ船社との連携強化等に取り組む。
- 富裕層の誘致に向けたフライ&クルーズの商品開発やスーパーヨットの受入拡大、離島へのアイランドツーリズムの推進等を図る。

令和元年度革新的事業活動に関する実行計画 抜粋

「陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革」

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022～2025年度 | KPI |
|--|--|-------------------------|-------------|-----|
| <p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>海における新たなシステムの開発</p> <p>複合一貫輸送のスマート化の実現に向けた総合的施策の検討、取りまとめ</p> | <p>ICTを活用したシャーン等の共有、キャッシュレス化、自動離着岸装置や自動温度管理システムの導入</p> | <p>フェリー・RORO船の輸送力強化</p> | | |

「世界で一番企業が活動しやすい国の実現」

| 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022～2025年度 | KPI |
|---|---------------------------|---------------------|-------------|--|
| <p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>貿易手続・港湾物流等の改善</p> <p>CYカットタイム短縮、港湾の渋滞緩和等の官民協議会における結論の実施状況の定期的な検証と検証結果に基づく対応</p> <p>「港湾関連データ連携基盤」の構築</p> <p>AIターミナルの実装に向けた実証と取組スケジュールの明確化</p> <p>貿易手続全般に渡る情報の電子化、関係事業者に対するIT化支援等</p> | <p>連携基盤の運用・利用促進・連携拡大等</p> | <p>AIターミナル実装の取組</p> | | <p>・2020までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が先進国3位以内に入る</p> |

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

| 2019年度 | | 2020年度 | 2021年度 | 2022~2025年度 | KPI |
|---|--|--------|----------------|-------------|--|
| <p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> | | | | | <p>・2020までに、都市総合ランキングにおいて、東京が3位以内に入る</p> |
| AIターミナル | | | | | |
| ビッグデータとAIを活用してオペレーションを最適化する実証事業の実施、システム構築等 | | | システムの活用 | | |
| 遠隔操作RTGの本格導入を促進 | | | | | |
| AIを活用したコンテナのダメージチェックの自動化や荷役機械の運転支援に関する実証事業の実施、システムの構築 | | | システムの活用 | | |
| LNGバンカリング | | | | | |
| 国内2カ所でのLNGバンカリング拠点を形成 | | | LNGバンカリング拠点の活用 | | |
| バンカリングに必要な安全基準等の国際標準化 | | | 安全基準等の運用・改善 | | |

「エネルギー分野での取組」

| 2019年度 | | 2020年度 | 2021年度 | 2022~2025年度 | KPI |
|---|--|--------|--------|-------------|---|
| <p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> | | | | | <p>・2030年度までに運転開始されている一般海域洋上風力発電事業を5区域以上とする</p> |
| 再生可能エネルギーの導入促進のための基盤整備 | | | | | |
| 再生可能エネルギーの主力電源化を目指すため、固定価格買取制度の適切な運用、系統制約解消や調整力確保のための既存系統の運用見直しや蓄電池等の技術開発・実証、コスト低減に向けた技術開発、固定価格買取制度対象期間終了後の再生可能エネルギー電源の有効利用に関する周知等を実施 コスト競争力・産業競争力の強化と、自立化した電源として電力市場への統合を図るため、固定価格買取制度の抜本見直しに向けた検討を進めるとともに、洋上風力発電に不可欠な基地港に関する新たな制度の創設等の投資環境整備、立地制約の克服に向けた技術開発及び安全指針の策定等を進める | | | | | |
| 地域における円滑な風力・太陽光の導入 | | | | | |
| 風力・太陽光の導入促進のため、情報共有や合意形成を推進するための地域協議会の設置等の促進及び一般海域利用ルールを定めた再エネ海域利用法の円滑な施行・運用 | | | | | |

「輸出の促進」

| 2019年度 | | 2020年度 | 2021年度 | 2022~2025年度 | KPI |
|--|--|--------|--------|-------------|--|
| <p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> | | | | | <p>・2019年に農林水産物・食品の輸出額1兆円を達成する。また、2030年に5兆円の実現を目指す</p> |
| <p>・海外のニーズや規制に対応したグローバル産地づくり</p> <p>・産地と港湾が連携したプロジェクトの加速化</p> <p>米の価格競争力強化のため、輸出向け価格帯での販売を可能とする低コスト生産を実証</p> | | | | | |

| 2019年度 | | 2020年度 | 2021年度 | 2022~2025年度 | KPI |
|--|------|--------|----------|-------------|--|
| 予算編成 税制改正要望 | 秋～年末 | 通常国会 | | | <ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを旨とする 訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを旨とする 地方部での外国人延べ宿泊者数を2020年に7,000万人泊、2030年に1億3,000万人泊とすることを旨とする 外国人リピーター数を2020年に2,400万人、2030年に3,600万人とすることを旨とする 日本人国内旅行消費額を2020年に21兆円、2030年に22兆円とすることを旨とする 地方の免税店数を約6,600店(2015年4月)から、2019年度に20,000店へと増加させる 2030年にはアジアNo.1の国際会議開催国として不動の地位を築く |
| 観光地・交通機関 | | | | | |
| クルーズ旅客等の満足度向上や消費拡大に向けて、国際旅客船拠点形成港湾をはじめとした寄港地における魅力的な体験プログラムの開発や地元商店街への誘導、クルーズ船社との連携強化等を実施 | | | 更なる取組を推進 | | |
| 富裕層の誘致に向けたフライ&クルーズの商品開発やスーパーヨットの受入拡大、離島へのアイランドツーリズムの推進等を実施 | | | 更なる取組を推進 | | |
| 港湾 | | | | | |
| クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向け、係船柱等の整備やターミナル等におけるインバウンド対応といった受入環境整備を進めるとともに、クルーズ旅客の満足度向上や消費拡大に向けた取組を推進 | | | 更なる取組を推進 | | |
| 旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める仕組みを活用し、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を促進 | | | 更なる取組を推進 | | |

安心と成長の未来を拓く総合経済対策（令和元年12月5日閣議決定）抜粋

第2章 取り組む施策

I. 災害からの復旧・復興と安全・安心の確保

1. 自然災害からの復旧・復興の加速

（前略）

また、東日本大震災や平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨等で被災した地域の復旧・復興に引き続き取り組む。

- 河川、道路、港湾等の公共土木施設における改良復旧を積極的に活用した災害復旧事業（国土交通省）

2. 防災・減災、国土強靱化の強力な推進

（1）3か年緊急対策の着実な実行

- 河川における堤防決壊時・洪水時の危険性に関する緊急対策、海岸堤防等の高潮等に対する緊急対策（農林水産省、国土交通省）
- 航空輸送上重要な空港、道路の法面・盛土、主要な外貿コンテナターミナル、鉄道隣接斜面や鉄道河川橋梁等に関する緊急対策（国土交通省）

(2) 水害対策を中心とした防災・減災、国土強靱化の更なる強力な推進

- ・ 内水浸水対策強化のための雨水貯留施設等の整備（農林水産省、国土交通省）
- ・ 高波等による護岸等の倒壊防止対策や面的防護対策（農林水産省、国土交通省）
- ・ 鉄道や道路の橋梁の損傷防止対策など災害時にも生活・交通機能を失わないためのインフラ整備（国土交通省）
- ・ インフラの老朽化対策（国土交通省）

Ⅲ. 未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上

3. 外国人観光客6,000万人時代を見据えた基盤整備

- ・ クルーズ船の受入環境の整備（国土交通省）

4. 生産性向上を支えるインフラの整備

- ・ 経済活力の維持・向上に資する港湾整備（国土交通省）
- ・ 農林水産業等の成長産業化・輸出産業化のための道路・港湾などの一体的整備（国土交通省）

総合的なTPP等関連政策大綱（令和元年12月5日TPP等総合対策本部決定）抜粋

Ⅱ TPP等関連政策の目標

1 輸出促進・海外進出支援による海外の成長市場の取り込み

(2) 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

③農林水産物・食品輸出の戦略的推進

- TPP等を通じ、農林水産物の輸出重点品目のほぼ全てで輸出先国の関税撤廃等の成果を最大限活用するため、ポスト1兆円目標も見据え、高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、更なる輸出阻害要因の解消、輸出条件の改善及び国内の輸出環境整備、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）や有機等の国際的認証の取得等によるグローバル産地づくりの強化、戦略的プロモーションの強化、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、強い農林水産業の構築を推進する。

2 TPP等を通じた国内産業の競争力強化・進化

(3) TPP等を通じた地域経済の活性化の促進

①地域に関する情報発信

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

3 分野別施策展開

(1) 農林水産業

①強い農林水産業の構築（体質強化対策）

- 高品質な我が国農林水産物の輸出等需要フロンティアの開拓

輸出重点品目のほぼ全てで獲得された関税撤廃等の成果を最大限活用するため、高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、輸出のための司令塔組織の創設と合わせて、更なる輸出阻害要因の解消、輸出条件の改善及び国内の輸出環境整備、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）や有機等の国際的認証の取得等によるグローバル産地づくりの強化、戦略的プロモーションの強化、輸出に取り組む事業者の施設整備の支援や資金供給の円滑化、流通などの商流の体制強化、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、強い農林水産業の構築を推進する。また、モノの輸出のみならず食産業の海外展開など、生産者等の所得につながる海外需要の獲得のための取組を推進する。

世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画 (令和元年6月14日閣議決定) 抜粋

II. デジタル技術の社会実装

3. 世界を牽引する先駆的取組の、社会実装プロジェクト

(3) あらゆる担い手のための「スマート農林水産業」の実現

③ WAGRIの機能拡張及びスマート農業の社会実装

本格運用を始めたWAGRI等を最大限活用し、世界で最も先駆的なスマート農水産業を実現するための取組を推進する(中略)また、港湾においてITを活用し産地と連携した農水産品の輸出拠点機能の強化を図る。

(4) サイバーポートによる港湾の生産性革命

我が国貿易の99%以上(重量ベース)を取り扱う重要な役割を担う港湾において、これまでの各港湾や主体ごとに委ねられていた個別最適な情報化の取組を、国レベルで促進し、発展させる情報公共インフラとして、「港湾関連データ連携基盤」の令和2年までの社会実装に向けた構築の取組を加速する。

港湾関連データ連携基盤を核に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境である「サイバーポート」を実現することで、我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させる。最先端のAI技術等と集約されたビッグデータを活用した港湾物流の生産性向上や、利用者目線に立った港湾行政の効率化及び災害対応力の向上を、各港湾が推進することにより、我が国港湾全体の国際競争力向上を図る。

① 港湾関連データ連携基盤を核とした港湾の事業環境(サイバーポート)の実現

全国の物流事業者や港湾管理者が保有する、港湾情報や貿易手続情報の連携や利活用により港湾物流の生産性向上等を実現する港湾関連データ連携基盤の令和2年までの構築に向けて、港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会で構築後の運営方針も見据えた検討を行う。

当該連携基盤は、港湾物流情報に関して事業者間で現在行われている多様な連携を電子的に行える「全員参加型」の基盤として構築を進めるとともに、今後技術開発や普及が進むと考えられるIoT機器からの情報など、港湾物流の生産性向上に不可欠な情報も含め、秘匿性やセキュリティを確保しつつ連携を実現する。さらに、港湾管理行政領域及び港湾インフラ領域への拡張及び連携を視野に検討を進めることにより、我が国港湾全体を電子化し、港湾関連データ連携基盤を核に、関係する各種情報が有機的に連携した港湾事業環境であるサイバーポートを実現する。

② 世界最高水準の生産性を有するAIターミナルの実現

コンテナ船の大型化に伴いコンテナの荷役時間が増加するとともに、ターミナル内作業量の変動やゲート処理に伴う車両の滞留により、コンテナターミナル周辺における渋滞が深刻化している。

そこで、今後構築予定の港湾関連データ連携基盤の活用を見据え、AI等により各種ビッグデータを分析し、①コンテナ蔵置場所の最適化、②熟練技能者の暗黙知の継承、③荷役機械の遠隔操作化・自働化、④コンテナダメージチェックの効率化等に取り組み、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現する。これにより、令和5年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定) 抜粋

第3章 国土強靱化の推進方針

2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

(4) エネルギー

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

(8) 交通・物流

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

(10) 国土保全

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

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策 (平成30年12月14日閣議決定) 抜粋

第3章 各項目の主な具体的措置

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

(1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化

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

(3) 避難行動に必要な情報等の確保

- ・ 高潮対策等のためのソフト対策に関する緊急対策

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

(3) 陸海空の交通ネットワークの確保

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

第5章 対策の達成目標

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

(1) 大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化

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

(3) 避難行動に必要な情報等の確保

- ・ 想定最大規模の洪水浸水想定区域図及び洪水ハザードマップの概成

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

(3) 陸海空の交通ネットワークの確保

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

国内外の社会経済情勢の展望

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

港湾政策の基本的理念

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

【2030年の港湾が果たすべき役割】

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

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

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

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

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

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

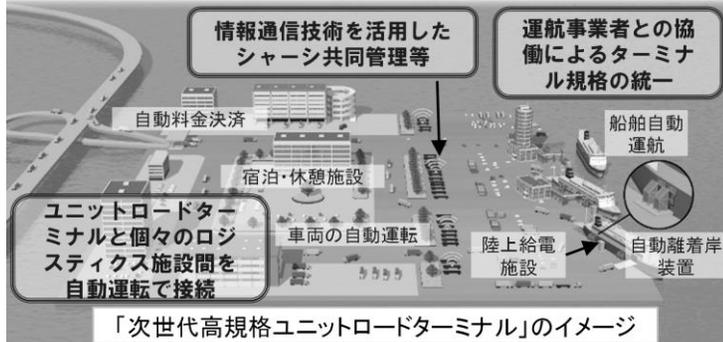
【中長期政策の方向性(8本柱)】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築



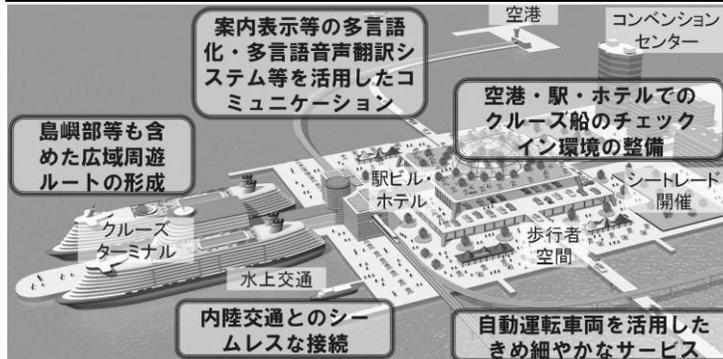
- ・ 東南アジア等へのシャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- ・ 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- ・ 国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築



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

3. 列島のクルーズアイランド化



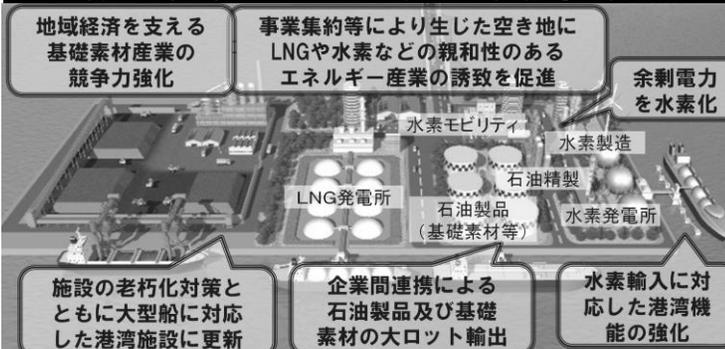
- ・ 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開

4. ブランド価値を生む空間形成



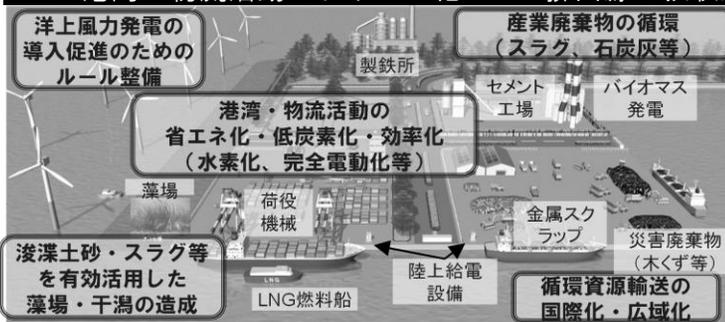
- ・民間資金を活用したマリナー開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成



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

6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～



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

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靭化



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

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

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



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

※CIM: Construction Information Modeling / Managements

港湾位置図

■ 港湾数一覧

(平成31年4月1日現在)

| 区 分 | 総数 | 港湾管理者 | | | | | 56条港湾 |
|--------------|-------------|-------------|------------|----------|----------|-------------|-----------|
| | | 都道府県 | 市町村 | 港務局 | 一部事務組合 | 計 | |
| 国際戦略港湾 | 5 | 1 | 4 | - | - | 5 | |
| 国際拠点港湾 | 18 | 11 | 4 | - | 3 | 18 | |
| 重要港湾 | 102 | 82 | 16 | 1 | 3 | 102 | - |
| 地方港湾 | 868 | 504 | 303 | - | - | 807 | 61 |
| 計 (うち避難港) | 993 (35) | 598 (29) | 327 (6) | 1 (-) | 6 (-) | 932 (35) | 61 (-) |

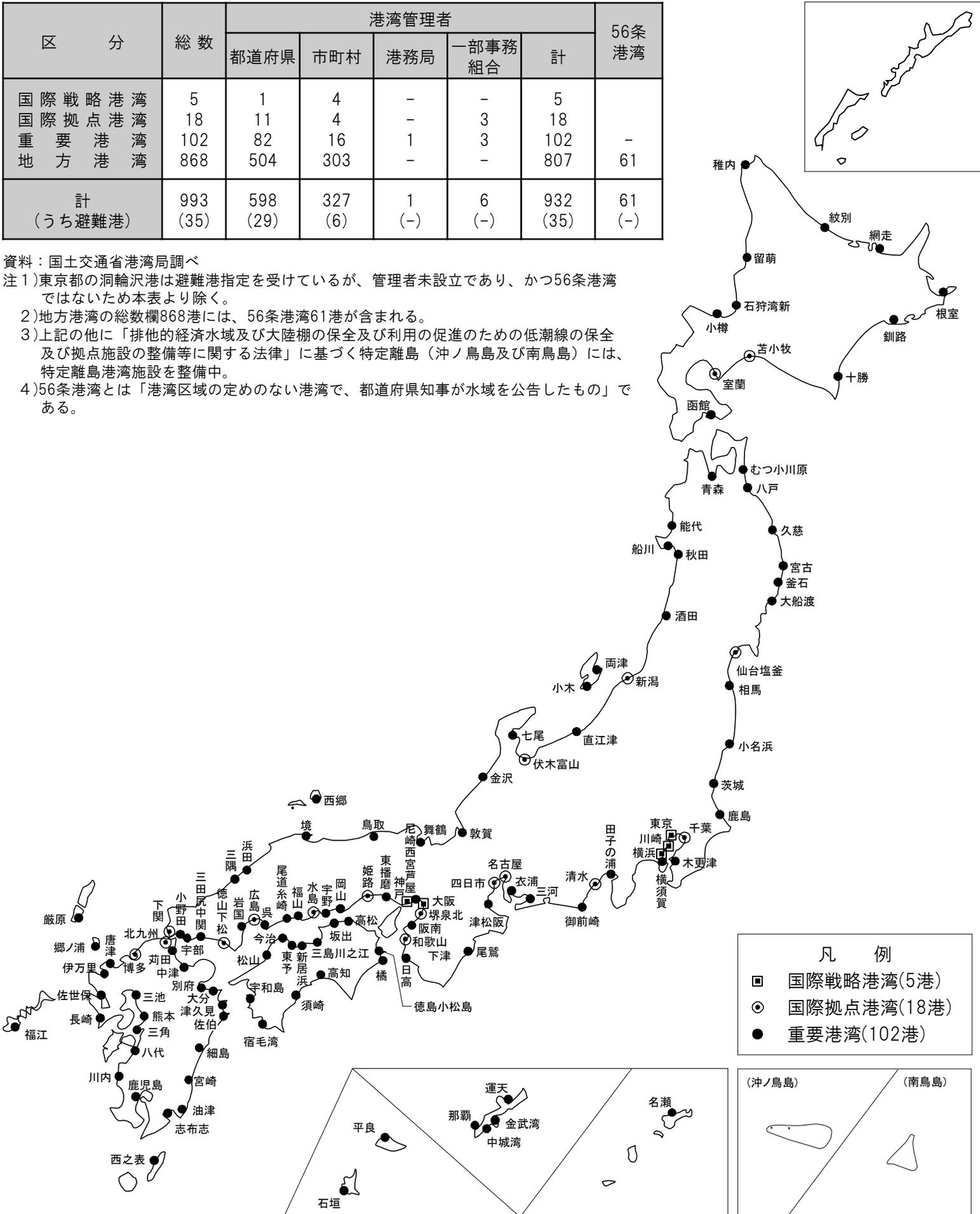
資料：国土交通省港湾局調べ

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

2) 地方港湾の総数欄868港には、56条港湾61港が含まれる。

3) 上記の他に「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」に基づく特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）には、特定離島港湾施設を整備中。

4) 56条港湾とは「港湾区域の定めのない港湾で、都道府県知事が水域を公告したもの」である。



(この冊子は、再生紙を使用しています。)



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



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



国土交通省港湾局
～みなとに行ってみませんか？～