

令和4年度新規事業候補について (港湾整備事業及び港湾局所管の海岸事業)

国土交通省 港湾局

令和4年度新規事業候補の概要

とまこまいこう ひがしこうく はまあつまちく

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

苫小牧港東港区浜厚真地区において、バース数の不足等に対応したターミナル整備を行い、トラックドライバーの労働規制に応じたフェリーのダイヤ設定等を可能とすることで、背後圏の貨物需要に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送等に対応する。

ひろしまこう でじまちく

広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業

広島港出島地区において、岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。

ほそしまこう こうぎょうこうちく

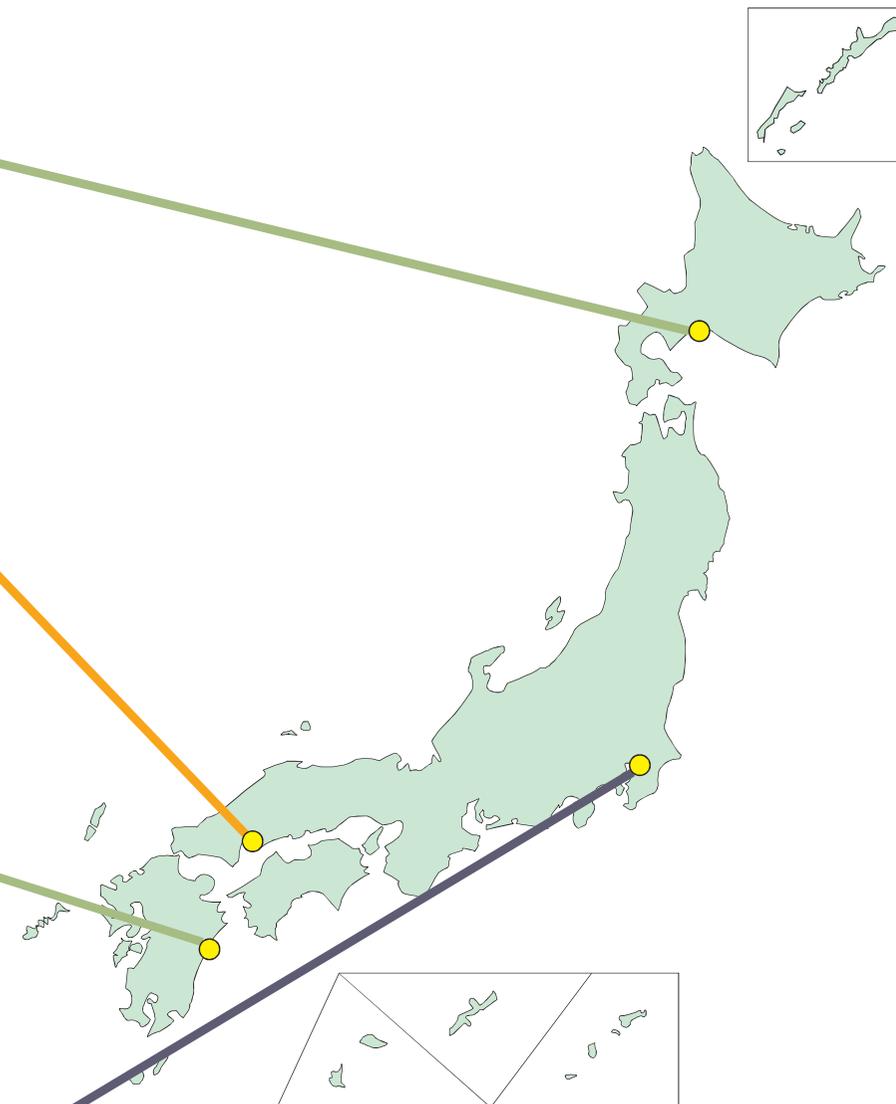
細島港工業港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

細島港工業港地区において、岸壁の水深や延長の不足に対応したターミナル整備を行い、RORO船の喫水調整の解消や、大型新造船の就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。

ちばこうかいがん

千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業

千葉港海岸において、海岸保全施設の嵩上げ及び耐震対策等を行い、台風等による高潮や首都直下地震及び同地震に伴う津波に備え、地域の安全・安心を確保する。



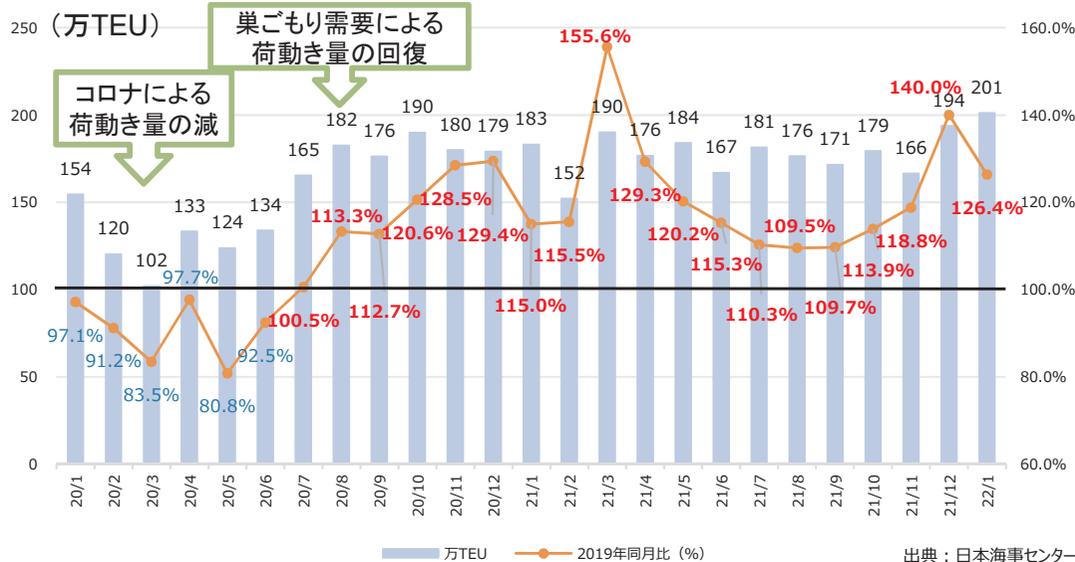
- : サプライチェーンの強靱化
- : 内航フェリー・RORO輸送網の強化
- : 防災・減災、国土強靱化の推進

サプライチェーンを取り巻く状況

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- ・ **米国向けコンテナ荷動き量**は、2020年前半はコロナ等の影響により低迷。同年後半は**北米の巣ごもり需要等の影響により、急速に回復し、高止まり**。北米向けコンテナ運賃も、荷動き量の増加に併せて、同様に**上昇**。
- ・ 2019年～2020年前半における中国のコンテナ製造量低下や、**北米航路(特に北米西海岸港湾)**における、取扱可能量を超える荷動き量の増加により、**トラック・鉄道等の内陸輸送が混乱し、貨物が滞留**。結果、**滞船が継続・悪化し、船舶運航が遅延**。

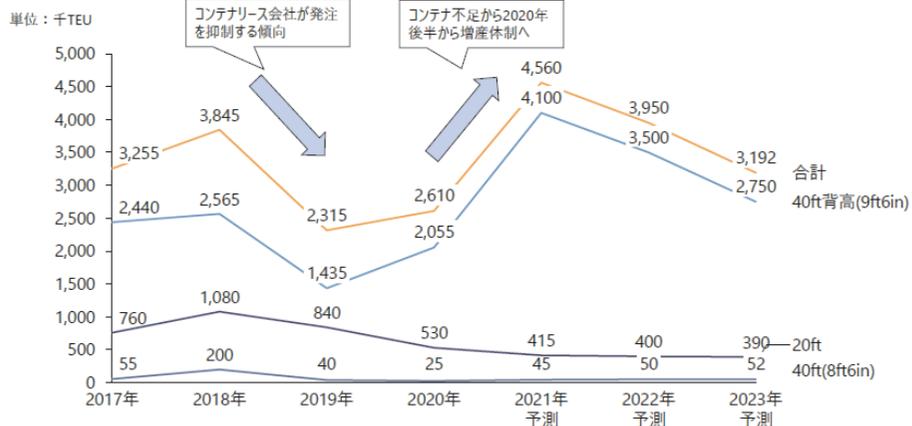
米国航路(アジア18か国⇒米国) 月別荷動き量の推移



北米航路(横浜⇄ロサンゼルス) コンテナ(40ft) スポット運賃動向



コンテナ生産量の推移



LA/LB港のコンテナ船滞船状況



サプライチェーンの強靱化の必要性

- コロナ等による世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫により、海外諸港のトランシップ先で本船到着が遅れ、貨物が滞留するなど、遅延のリスク、コスト増加等のトランシップの脆弱性が顕著に現れている。
- 東南アジア等へのダイレクト航路の利用を可能とするなど、国内外の生産拠点間の物流網を強化し、サプライチェーンの寸断リスクを低減することが必要。企業の国内生産回帰の動きもある中、サプライチェーンの強靱化を推進していくことは不可欠。

<荷主等の声(サプライチェーンにかかる問題点)>

- 釜山トランシップを使用しているが、釜山は貨物が多いので10～15日程度、アメリカでも同程度遅延するため、結果として全体で20～30日遅れることになる(機械メーカー系物流事業者)
- アメリカ、ヨーロッパから日本への直航便が少ない。トランシップだけだと遅延発生するリスクが高くなる。(工業メーカー)
- 韓国、台湾のトランシップも考えるが、急にスペースを日本荷主に提供してくれるかは別の問題。とれたとしても、経由港での積み残しが発生するリスクが高い(機械メーカー)
- 釜山港での接続がうまくいかず1ヶ月以上の遅延(ロールオーバー)が発生し、海外生産に影響が発生している。(機械メーカー)
- 海外港でのトランシップ貨物があるため、コンテナ輸送需給が逼迫している状況や、スエズ運河の通行止めといった事態に恐怖を感じている。(食品メーカー)
- 国内生産回帰の動きがあるが、それを進めても日本からの出荷が思うようにできないとそういった施策がとりづらくなってくる。(機械メーカー)

<海上輸送における課題>

- 中国における生産活動が回復、北米等における巣ごもり需要により、米国向けのコンテナ荷動きが急拡大。
→2020年秋頃から世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫に
- これにより、トランシップ先で本船到着が遅れ、1ヶ月待たされる(ロールアップ)事例も発生。



- ・リードタイム、輸送コストの増加
- ・納期の遅延、販売機会の損失
- ・生産拠点の国内回帰が進まない

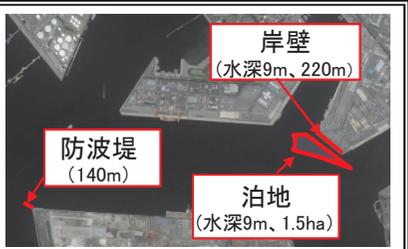
内航フェリー・RORO輸送を取り巻く状況

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

○ 現在実施中の事業例

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 76億円
- ・整備期間 R2年度～R6年度
- ・航路 千葉～三島川之江(大王海運)



大分港 大在西部地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

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



高松港 朝日地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

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



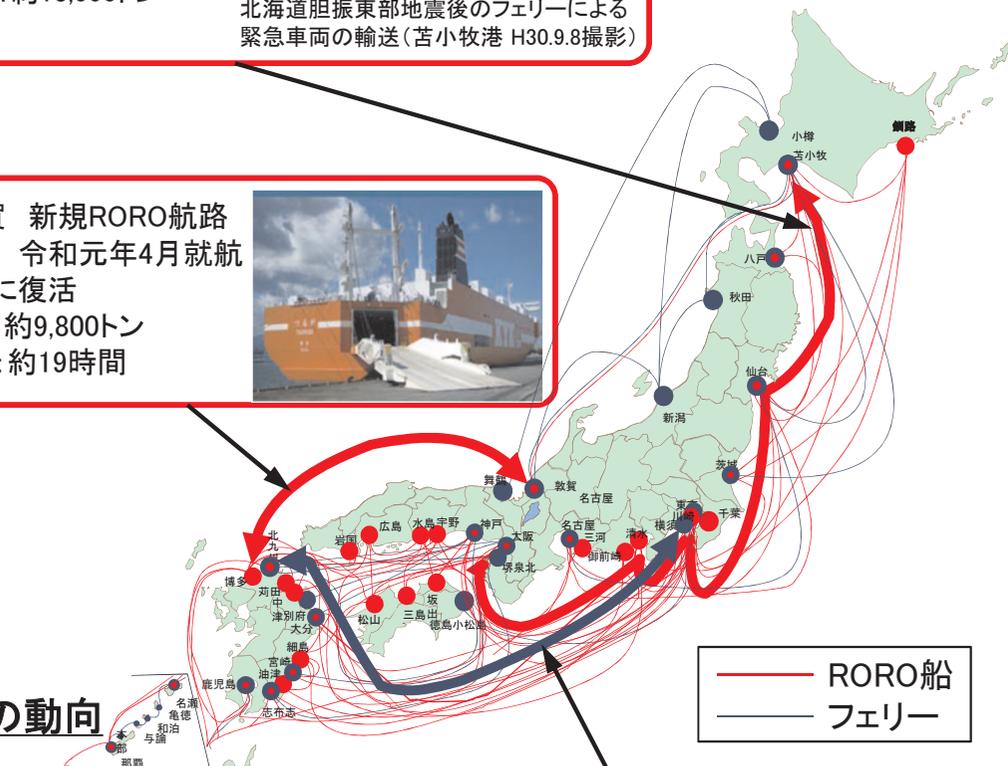
○ フェリー・ROROの就航状況※1・新規就航の例

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



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

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



— RORO船
— フェリー

○トラックドライバー需給の将来予測

	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	983,188人	945,568人	896,436人
不足	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出典:公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」(令和元年5月)

○フェリー・RORO船の大型化の動向

フェリー・RORO船の平均船型※2

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

※2 フェリーについては、100km以上の中長距離航路を航行する船舶を対象。フェリー・RORO船、ともに離島航路を除く。
出典:海上定期便ガイド、内航船舶明細書、日本船舶明細書を基に国交省港湾局作成

- 北九州～横須賀
新規フェリー航路
(東京九州フェリー)
令和3年7月 就航
- ・総トン数 : 約15,400トン
- ・所要時間 : 約21時間



※1 フェリーについては、300km以上の長距離航路のみ記載

- 平成30年7月豪雨による陸上交通網の分断に対応した渋滞緩和や移動手段の確保のため、海上交通が活用、リダンダンシー機能を発揮。
- 広島～呉間:最大7便増／呉～呉市川尻・安浦:4便増／広島～呉市天応:最大8便増(最大約5,500人/日が利用)。なお、平時の利用状況に戻ったこと等から8/31までに終了。

【広島～呉間の渋滞緩和・定時性の確保】

- JR西日本宮島フェリー(株)による臨時運航
呉港⇒広島港(7月17日～8月1日 平日朝1日1便)
- 瀬戸内海汽船(株)の定期航路における増便
広島港～呉港(7月7日～8月31日 最大1日6便増)

【呉市川尻・安浦地区における移動手段の確保】

- 災害時緊急輸送船「キャットクルーズ」の臨時運航
川尻港～呉港(7月30日～8月22日 平日1日1往復)
 - 災害時緊急輸送船「キャットクルーズ2」の臨時運航
仁方港～呉港(8月7日～8月22日 平日1日1往復)
- ※「女猫の瀬戸」を通過するため航路名を「キャットクルーズ」と命名

【呉市天応地区へのボランティア輸送】

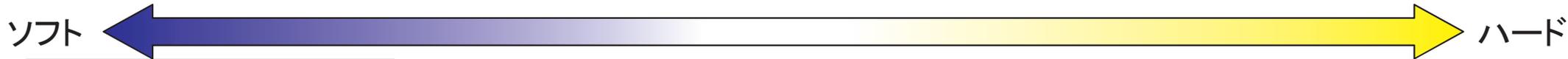
- 災害時緊急輸送船「さくら直行便」の臨時運航
呉市天応(呉ポートピアパーク桟橋)～広島(宇品)港
(8月6日～10日 1日4往復、8月16日～31日 1日2往復)
- ※ボランティアについては無料送迎



港湾の防災・減災、国土強靱化を取り巻く状況

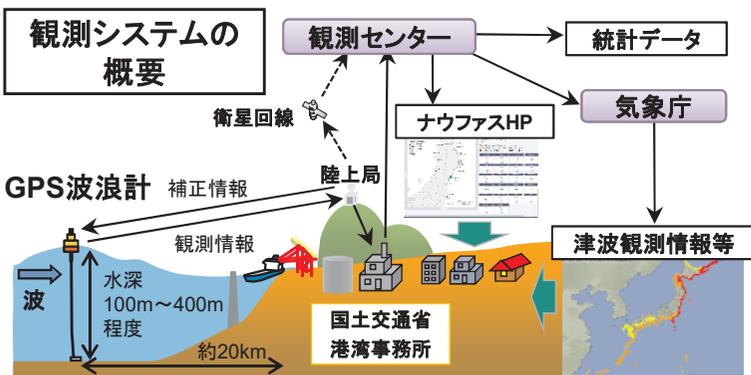
港湾における防災・減災、国土強靱化の推進

○ 我が国の輸出入貨物量の99.6%を取り扱う港湾は、人口や資産が集中する島国日本の生命線であり、人命防護、資産被害の最小化は当然として、災害に強い海上輸送ネットワーク機能の構築に向けて、速やかに対策を講じることが必要。

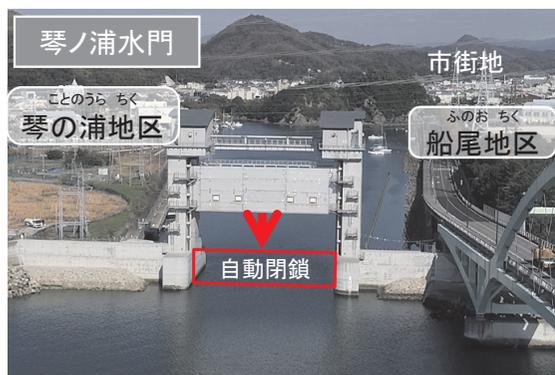


港湾・背後地を守る

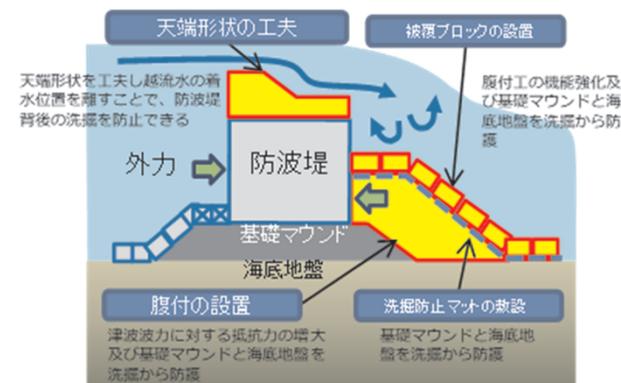
■ 港湾の観測計を活用したリアルタイムの情報提供



■ 水門・陸閘等の統廃合、自動化等の推進



■ 防波堤・防潮堤の「粘り強い構造」の導入



海上輸送ネットワークを維持する

■ 港湾BCP、水際・防災対策連絡会議による連携体制の強化



■ 災害時の基幹的海上交通ネットワークの確保 (岸壁・臨港道路等の耐震化等)



水際・防災対策連絡会議の様子 (令和3年7月東北地整管内港湾 (WEB併用))
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)

■ 海・船から見た港湾の強靱化



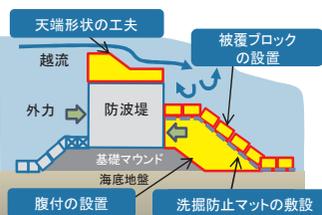
ネットワークを意識した耐震化のイメージ

津波防御壁の設置イメージ

○ 港湾・海岸において、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の柱に基づき、取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から7年度までの5か年で重点的かつ集中的に対策を講ずる。

I. 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

港湾における津波対策



「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を実施

港湾における地震対策



海上交通ネットワーク維持のための耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等

港湾における高潮・高波対策



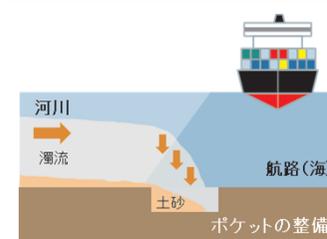
港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施

港湾における走錨対策



避泊水域確保のための防波堤等を整備

港湾等の埋塞対策



豪雨等による大規模出水時に備えた埋塞対策を実施

海岸の整備



切迫性・緊急性の高い自然災害に備えた海岸の整備を推進

II. 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策

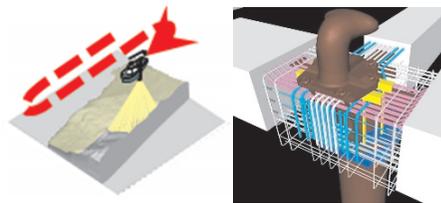
港湾・海岸における老朽化対策



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

III. 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

港湾におけるデジタル化に関する対策



i-Construction等の推進や、港湾関連データ連携基盤の構築

港湾における災害情報収集等に関する対策



災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時の迅速な復旧等の体制を構築

港湾における研究開発に関する対策



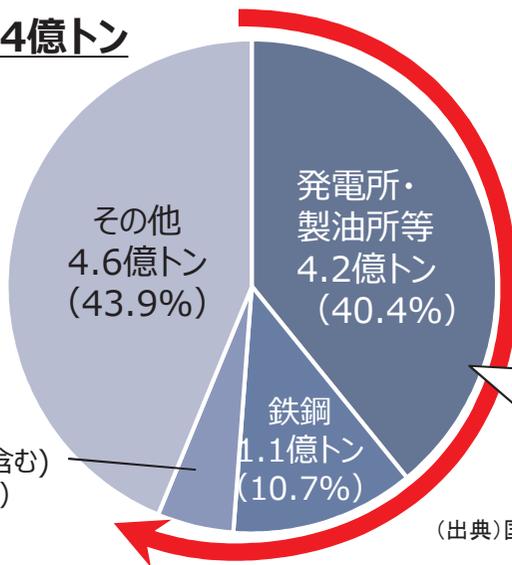
国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制を構築

港湾における脱炭素化を取り巻く状況

CO₂排出量 (2020年度速報値)

資源・エネルギーの輸入割合例

計10.4億トン



CO₂排出量の**約6割**を占める産業の多くは港湾・臨海部に立地

うち、事業用発電は約3.9億トン【内訳(港湾局推計)】

- 石炭 約2.3億トン
- LNG 約1.3億トン
- 石油等 約0.2億トン

(出典) 国立環境研究所HP資料より、港湾局作成



(出典) (公財) 日本海事広報協会「日本の海運SHIPPINGNOW2020-2021」より作成

製油所、発電所、製鉄所、化学工業の多くは港湾・臨海部に立地、また、これらが使用する資源・エネルギーのほぼ全てが港湾を經由

製油所

※石油連盟「製油所の所在地と原油処理能力(2020年3月末現在)」より



火力発電所

※総出力10万kW以上の火力発電所



製鉄所

※高炉を所有する製鉄所



石油化学コンビナート

※石油化学工業協会「石油化学コンビナート所在及びエチレンプラント生産能力(2019年7月現在)」より



● 港湾又は周辺地域に立地し、港湾を利用 ● 臨海部に立地し専用棧橋等を利用 ● その他(港湾の利用がない)

【出典】数字で見る港湾2020

港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする『カーボンニュートラルポート(CNP)』の形成に係る施策を推進。

⇒**港湾においてエネルギーの供給・利用両面からの総合的な施策を推進し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献**

＜『カーボンニュートラルポート』の目指すべき姿＞

【供給サイド】

【利用サイド】

①水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備

水素・燃料アンモニア等の輸入などのための受入環境を整備する。

②港湾オペレーションの脱炭素化

船舶や荷役機械等への環境負荷の少ない燃料の供給など、港湾オペレーションの脱炭素化を図る。 ※ターミナルに出入する大型車両含む

③港湾地域の脱炭素化

火力発電、化学工業、倉庫等の立地産業と連携し、港湾地域で面的に脱炭素化を図る。

行政機関、港湾立地・利用企業等が連携し、効率的に港湾の脱炭素化を推進

①水素等の受入環境の整備

液化水素やアンモニア等の受入基地の形成



②港湾オペレーションの脱炭素化

LNG・燃料アンモニア等の環境負荷の少ない船舶燃料の補給機能の確保



(出典)セントラルLNGシッピング

燃料電池搭載の荷役機械等の導入

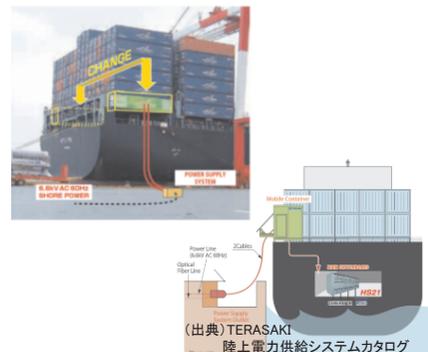


(出典)トヨタ自動車HP



(出典)三井E&SマシナリーHP

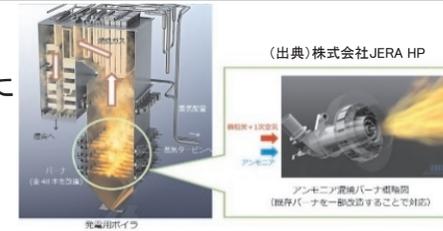
船舶のアイドリングストップに必要な陸上電力供給設備の導入



(出典)TERASAKI 陸上電力供給システムカタログ

③港湾地域の脱炭素化

石炭火力発電所におけるアンモニア混焼



(出典)株式会社JERA HP

製鉄プラントにおける水素を活用した鉄鉱石の還元



(出典)NEDO HP

『カーボンニュートラルポート(CNP)』の形成

目標：2050年までに港湾（周辺の臨海部産業を含む。）におけるカーボンニュートラルの実現を目指す

政府方針との整合

政府方針との整合（１）

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針（令和2年3月13日告示）

Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化（広島港）

＜アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化＞

多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、コンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等に対応した港湾機能を強化する。

③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築（苫小牧港・細島港）

将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築（苫小牧港・細島港・千葉港海岸）

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。その際、大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組を進める。

政府方針との整合（2）

港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)

V. 港湾の中長期政策の基本的な方向性

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 **(広島港)**

< 施策の内容 >

① 貨物輸送のリードタイムを短縮し、我が国の民間企業等の立地競争力を向上させるため、成長著しい東南アジア地域等へのシャトル航路を戦略的に重要な航路と位置づけ、国内主要港からの直航サービスを強化するためのハード・ソフト施策を展開する。また、日本海側における集貨航路の構築にも取り組む。

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 **(苫小牧港・細島港)**

< 施策の内容 >

③ 海陸一貫輸送網を推進・活用し、国際コンテナ戦略港湾への集貨等を促進するため、ふ頭再編による国際コンテナターミナルと内貿ユニットロードターミナルの近接化、港湾と背後の道路等とシームレスな接続、船舶大型化へ対応した岸壁整備・改良の促進、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保等を行う。

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 **(千葉港海岸)**

< 施策の内容 >

⑦ 港湾・港湾背後地の市民・労働者・旅行者等の安全・安心を確保するため、浸水対策・液状化対策等の事前防災対策を進めるとともに、災害発生後に迅速な避難を可能とするため、ハザードマップの作成や防災教育・防災訓練等を積極的に推進する。加えて、避難誘導・被災情報の提供を迅速に行える災害情報提供システムを構築する。

政府方針との整合（3）

第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）

第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

1. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

1-1：気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進（千葉港海岸）

国民の安全・安心を確保するため、関連法制等に基づき、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進し、気候変動等による将来の自然災害リスクに適応したハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を進める。

1-2：切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減（苫小牧港・細島港・千葉港海岸）

切迫する地震・津波等による被害の軽減を図るため、引き続き住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、高台まちづくりの推進、都市公園等の整備、港湾の強靱化を進める。

2. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

2-1：計画的なインフラメンテナンスの推進（千葉港海岸）

加速化するインフラの老朽化に対応するとともに、メンテナンスに係る費用が国や地方の財政を圧迫することのないよう、「事後保全」から「予防保全」への本格転換により、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や負担の平準化を図るとともに、早期の安全・安心の確保を図る。対策の実施に当たっては、インフラの点検結果や利用状況等を踏まえて対策の優先順位を設定した上で、早期に措置が必要なインフラへの集中的な対応や、損傷が軽微な段階での修繕の実施を計画的に行う。

また、行政の縦割りを排除し、地方公共団体や民間企業、地域住民等と連携・協働したインフラメンテナンス体制の確保を図る。

政府方針との整合（４）

第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

3. 重点目標3: 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

3-2: 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 (苫小牧港・細島港)

まち・ひと・しごと創生総合戦略を踏まえ、企業の地方移転を始めとした新たな人の流れや地域間の交流を支えるための基盤を構築するため、コンパクトに集積した地域や拠点を、道路、鉄道、航空、海運など様々な交通ネットワークにより繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を拡大する。

4. 重点目標4: 経済の好循環を支える基盤整備

4-1: サプライチェーン全体の強靱化・最適化 (広島港)

新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。

政府方針との整合（5）

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（令和3年6月15日閣議決定）

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)

(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

③ 労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進(苫小牧港・細島港)

加えて、海上輸送等の活用によるモーダルシフトは長距離ドライバーの負担軽減など働き方改革につながるとともに、トラックドライバーのフェリー乗船時間について厚生労働省の改善基準告示の特例の適用を受けられることから、今後もこれを積極的に推進する。

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

② モーダルシフトのさらなる推進(苫小牧港・細島港)

2019年度の輸送量当たりのCO₂排出量(トンキロベース)は、鉄道がトラックの約13分の1、船舶が約5分の1であり、引き続き低炭素化に向けて有効なモーダルシフトを推進する。特に、トラックドライバー不足が加速する現状において、フェリーやRORO船、コンテナ船等の海運を活用した長距離物流が進んでいるほか、中・短距離でも実施される例も出てきており、さらに災害時の安定的な物流網確保の観点からもモーダルシフトは重要であり、改正物流総合効率化法によるスキームも活用しながら、引き続き積極的に支援する。

政府方針との整合（6）

国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

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

(8) 交通・物流（**苫小牧港・細島港**）

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。（略）

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。（略）

(10) 国土保全（**千葉港海岸**）

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とともに、土地利用と一体となった減災対策、調査・観測データの収集・活用、災害危険箇所の把握、ハザードマップの作成推進及び周知徹底、避難の実効性を高める防災意識の啓発、災害監視体制の強化、災害発生前後の的確かつわかりやすい情報発信・伝達、警戒避難体制整備などのソフト対策を効率的・効果的に組み合わせた総合的な対策を、地方公共団体を適切に支援しつつ、強力に実施する。（略）

政府方針との整合（7）

経済財政運営と改革の基本方針2021（令和3年6月18日閣議決定）

第1章 新型コロナウイルス感染症の克服とポストコロナの経済社会のビジョン

5. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興

(1) 防災・減災、国土強靱化（**苫小牧港・細島港・千葉港海岸**）

発災から10年を迎えた東日本大震災で得られた経験も教訓に、切迫化する大規模地震災害、相次ぐ気象災害、火山災害、インフラ老朽化等の国家の危機に打ち勝ち、国民の命と暮らしを守り、社会の重要な機能を維持するため、「国土強靱化基本計画」に基づき、必要・十分な予算を確保し、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、本年、具体化される気候変動への取組強化、防災・減災、国土強靱化新時代等の新たな動きと歩調を合わせて、女性、高齢者や障害者など多様な視点を踏まえながら、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。

気候変動の影響により激甚化・頻発化する水害・土砂災害や高潮・高波への対策として、堤防・ダム・砂防堰堤・下水道・ため池の整備、森林整備・治山対策、ダムの事前放流・堆砂対策、線状降水帯等の予測精度向上、グリーンインフラの活用、災害リスクも勘案した土地利用規制等を含むまちづくりとの連携など、流域全体を俯瞰した流域治水を推進する。令和2年度豪雪も教訓に豪雪時の道路交通確保対策を強化する。本年2月の福島県沖を震源とする地震被害も踏まえ、災害に強い道路、鉄道、海上交通ネットワークの構築等を推進する。無電柱化、インフラ老朽化対策等を加速するとともに、TEC-FORCE等防災の体制・機能の拡充・強化、消防団を含む消防防災力の充実、学校など避難拠点の防災機能強化、複合災害や熱中症対策など地域特性を考慮した避難所の環境改善、NGO等との官民連携、防災ボランティア等や気象防災アドバイザーの充実、次期気象衛星や防災デジタルプラットフォーム及び防災IoT等デジタル技術を活用した災害関連情報の高度化、要配慮者避難の促進等、防災教育、船舶や医療コンテナの活用を含む医療体制の強化等による地域防災力の向上を図りつつ、事前復興の観点を含め行政と住民等との災害リスクコミュニケーションを推進する。

第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉 ～4つの原動力と基盤づくり～

3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～

(8) 分散型国づくりと個性を活かした地域づくり（**広島港・苫小牧港・細島港**）

地域活性化に向けた環境整備のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾、漁港等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を進めるとともに、感染症の影響により危機的状況にある航空・地域公共交通サービスの持続可能性を確保し、維持・活性化を図る。（略）