

令和5年度新規事業候補について (港湾整備事業)

国土交通省 港湾局

令和5年度新規事業候補の概要

にいがたこう ひがしこうく

新潟港東港区南ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業

新潟港東港区において、洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、海洋再生可能エネルギーの導入を促進するため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。

つるがこう まりやまみなみちく

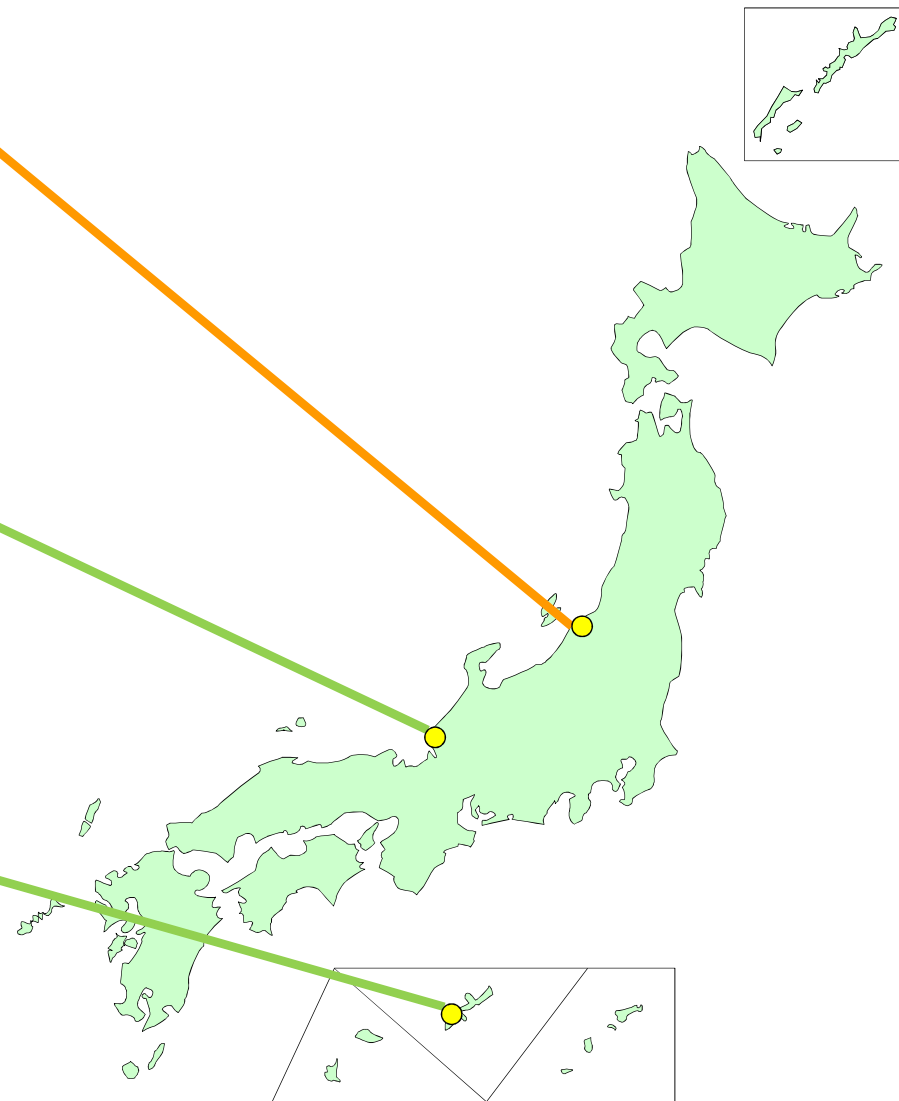
敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

敦賀港鞠山南地区に複合一貫輸送ターミナルを整備し、内航RORO船（敦賀－博多航路）の大型化に対応するとともに、ユニットロード貨物の取扱いを鞠山南地区に集約し、ふ頭再編を行うことで、地域産業の競争力強化を図る。また、耐震強化岸壁として整備することにより、サプライチェーンの強靱化、災害対応力の強化を図る。

なはこう しんこうこうふとうちく

那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業

那覇港新港ふ頭地区のふ頭再編と併せて複合一貫輸送ターミナルを整備し、RORO船の大型化に対応した岸壁延長の確保、貨物量増加に対応したふ頭用地の拡張を行う。また、耐震強化岸壁として整備することにより、サプライチェーンの強靱化、災害対応力の強化を図る。

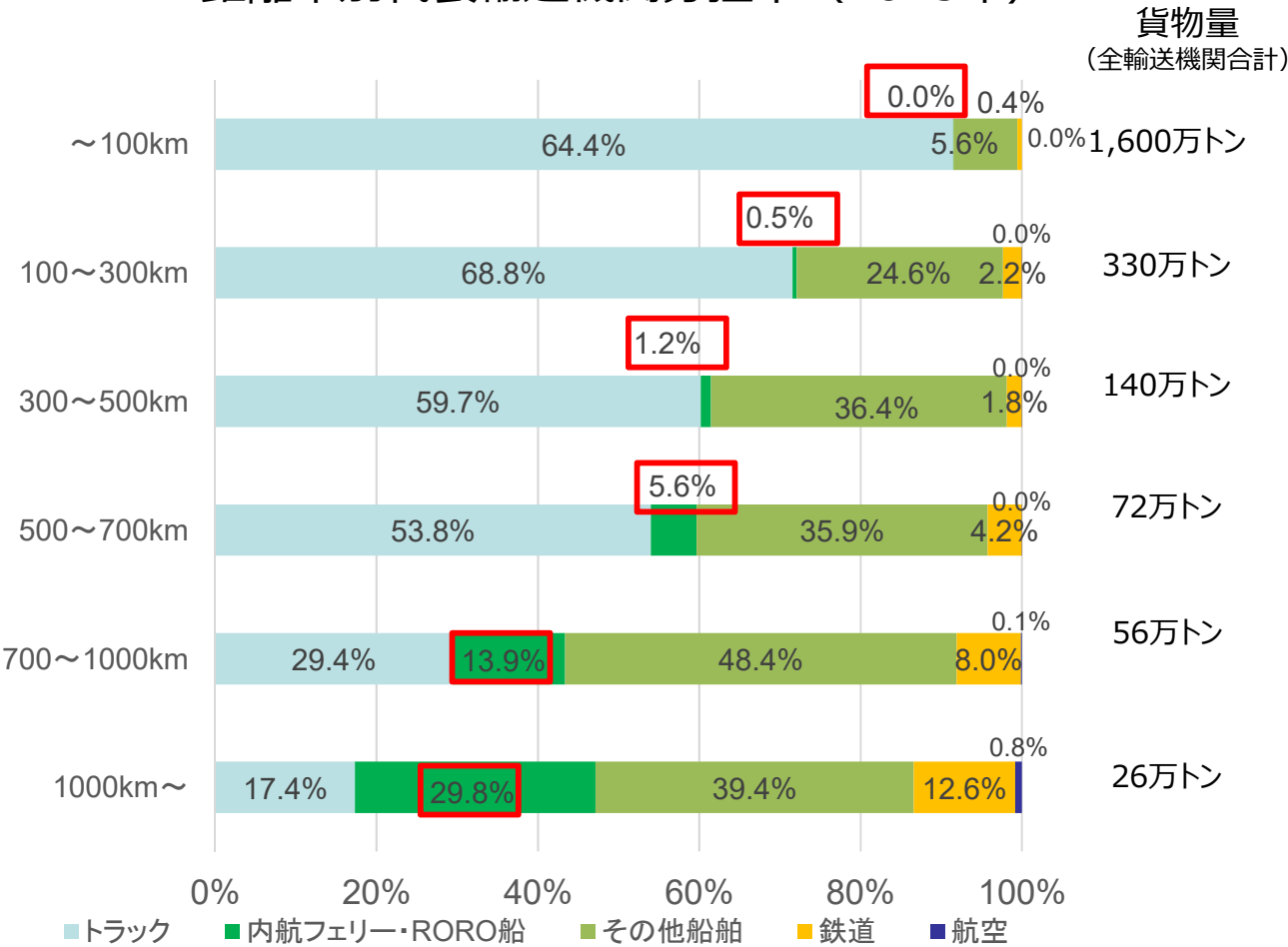


- : 洋上風力発電導入の推進
- : 内航フェリー・RORO輸送網の強化

内航フェリー・RORO輸送を取り巻く状況

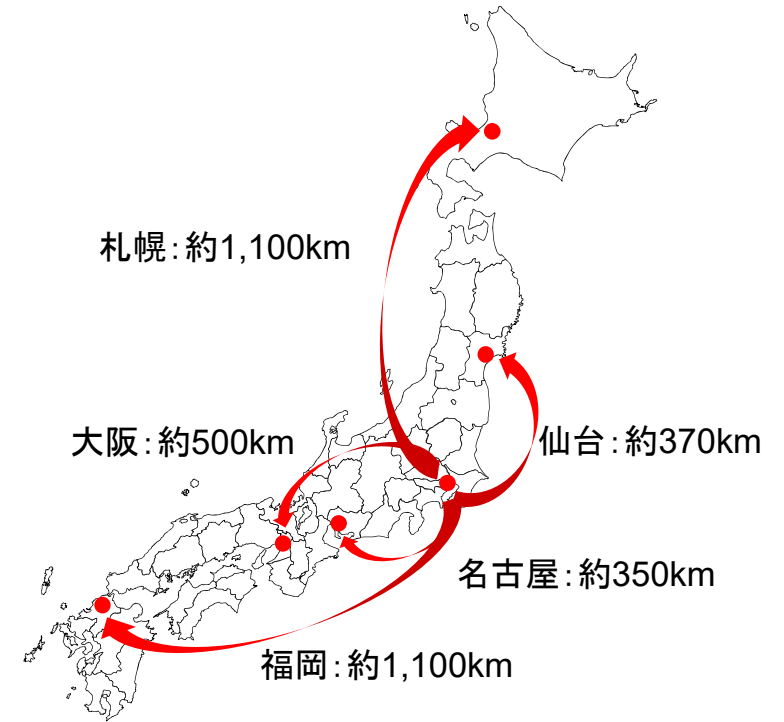
○1,000km以上の距離帯においては、内航フェリー・RORO船による輸送が約3割を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な輸送手段となっている。

距離帯別代表輸送機関分担率（2015年）



出典：全国貨物純流動調査（3日間調査）

主要都市の東京からの距離



※都市間の距離計算はGoogle Mapで実施

※トラックは営業用と自家用の合計。その他船舶とはコンテナ船、ばら積み船、タンカー、自動車専用船等を指す。

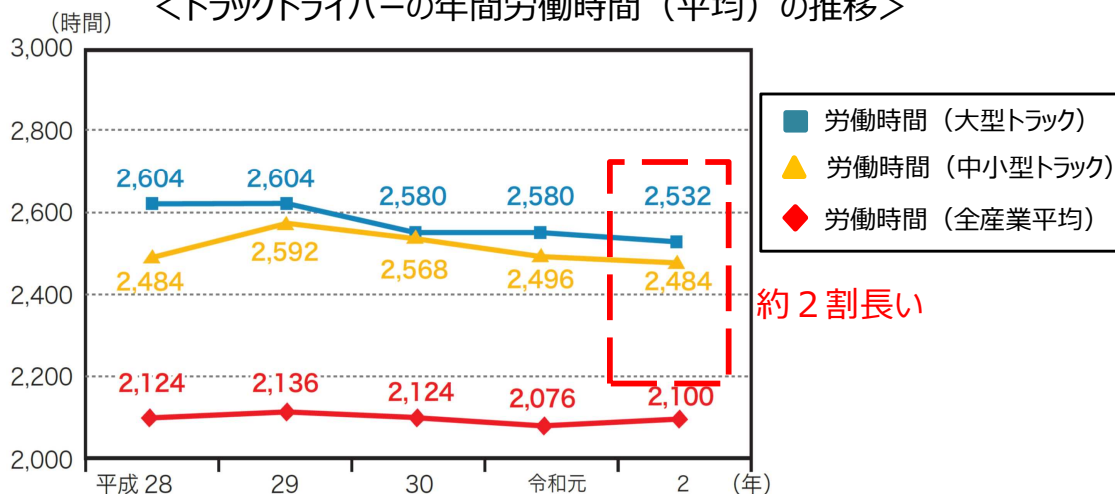
※「代表輸送機関」とは、貨物が出荷されてから届先地に到着するまでに利用された輸送区間のうち、輸送距離が最も長い輸送機関をいう。

※貨物量は、各年のうち3日間の調査対象事業所からの出荷貨物について、その流動を調査し集計したものの。

○トラックドライバーの労働時間は、全産業平均より約2割長い。長距離トラックドライバーは、1運行あたり20時間以上も拘束されている状況。

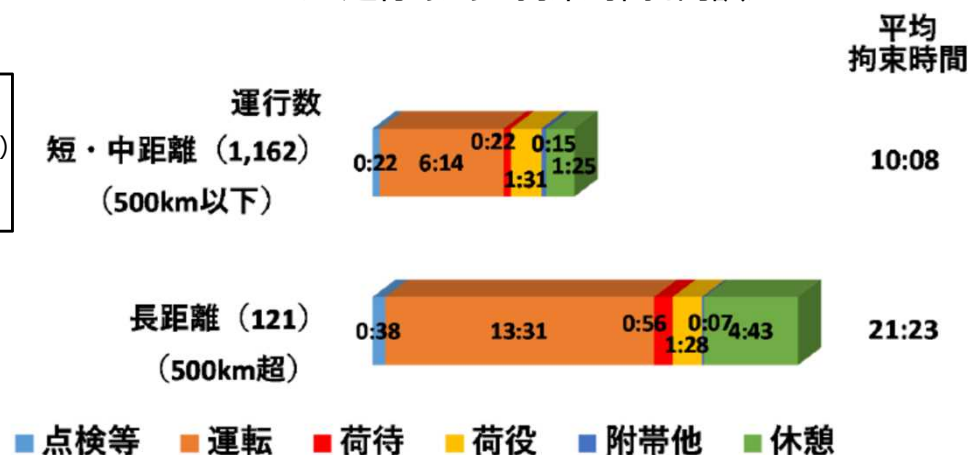
○労働基準法及び改善基準告示の改正により、2024年4月からトラックドライバーには、年960時間の時間外労働の上限規制及び年3,300時間の拘束時間の上限規制等が適用されるため、更なる労働力不足が懸念される。

＜トラックドライバーの年間労働時間（平均）の推移＞



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

＜1運行あたりの拘束時間と内訳＞



出典：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」（令和2年度）

＜自動車運送事業における時間外労働規制の見直し＞

	施工／適用時期	項目	現状		適用後
			年	原則	
労働基準法	2024年4月	時間外労働上限	年	1,176時間 (休日労働含む)	960時間 (休日労働含まず、罰則あり)
改善基準告示	2024年4月	拘束時間上限	年	原則	(記載なし)
				特例	3,516時間 (労使協定による)

※ 改善基準告示については、年間の拘束時間上限のみ抜粋して記載している。

- 全日本トラック協会のアンケートでは、約半数の長距離陸送事業者に2024年以降規制対象となる時間外労働年960時間超となるドライバーがいることが判明。

時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の2024年問題について」（2022.10「第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会」）
 長距離輸送：2日間以上にわたる輸送をいう

- 今後、2024年問題の影響及びトラックドライバー不足により、2030年度には輸送能力の34.1%(9.4億トン)が不足するという推計や、2030年には供給不足により全国の約35%の貨物が運べなくなるという推計もある。
- これら不足分について、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性がある。

2030年度までの物流需給ギャップの推計（出典①）

	2030年度
営業用トラック輸送量	27.6億トン
不足する輸送量	9.4億トン
不足する輸送量割合	34.1%

需要（貨物を運ぶのに必要なドライバー数）に対する供給（就業ドライバー数）の割合推計（2024年問題を加味）（出典②）

	2025年時点	2030年時点		2025年時点	2030年時点
全国	-28%	-35%	中部	-29%	-36%
北海道	-30%	-39%	近畿	-29%	-36%
東北	-32%	-41%	中国	-29%	-37%
関東	-27%	-34%	四国	-31%	-40%
北陸	-30%	-37%	九州	-31%	-39%
			沖縄	-17%	-23%

出典①：(株)NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について(2)」（2022.11「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会」）

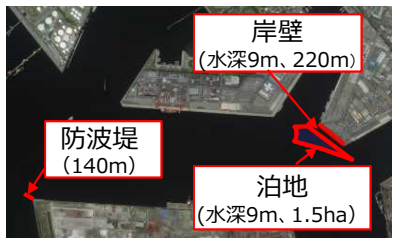
出典②：(株)野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」（2023.1「第351回NRIメディアフォーラム」）

○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

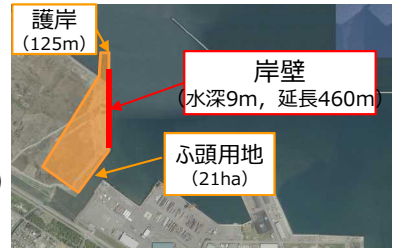
千葉港 千葉中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

- ・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）



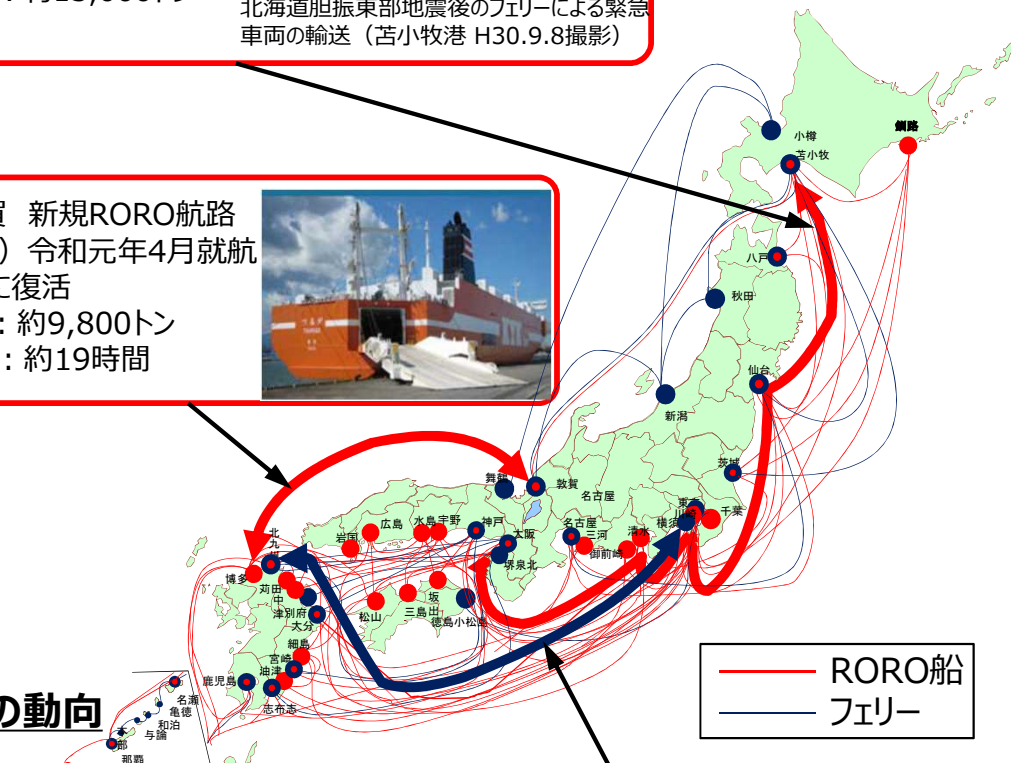
○ フェリー・ROROの就航状況※1・新規就航の例

- 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	1990年	2000年	2020年
フェリー	約7,900トン	約10,000トン	約11,000トン
RORO船	約4,300トン	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土交通省港湾局作成

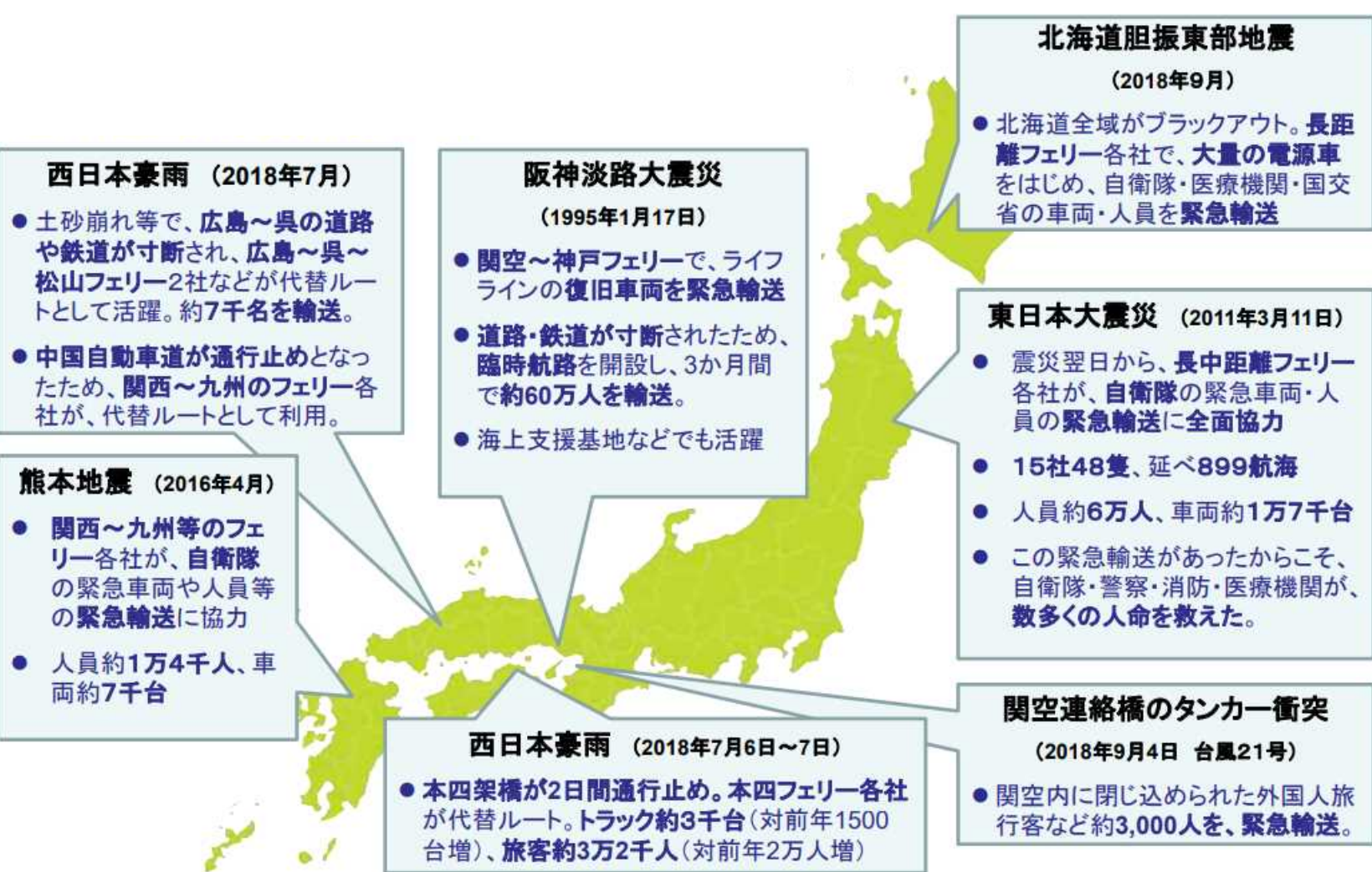
- 北九州～横須賀
新規フェリー航路（東京九州フェリー）
令和3年7月 就航
・総トン数：約15,400トン
・所要時間：約21時間



※1 フェリーについては、300km以上の長距離航路のみ記載

○ 過去の災害時には、高速道路・鉄道・航空の機能が停止するなか緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍し、災害時の高い機動力が効果を発揮した。

災害時のフェリー・RORO船の活用事例



平成30年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送 (八幡浜港 H30.7.11撮影)



平成30年9月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)

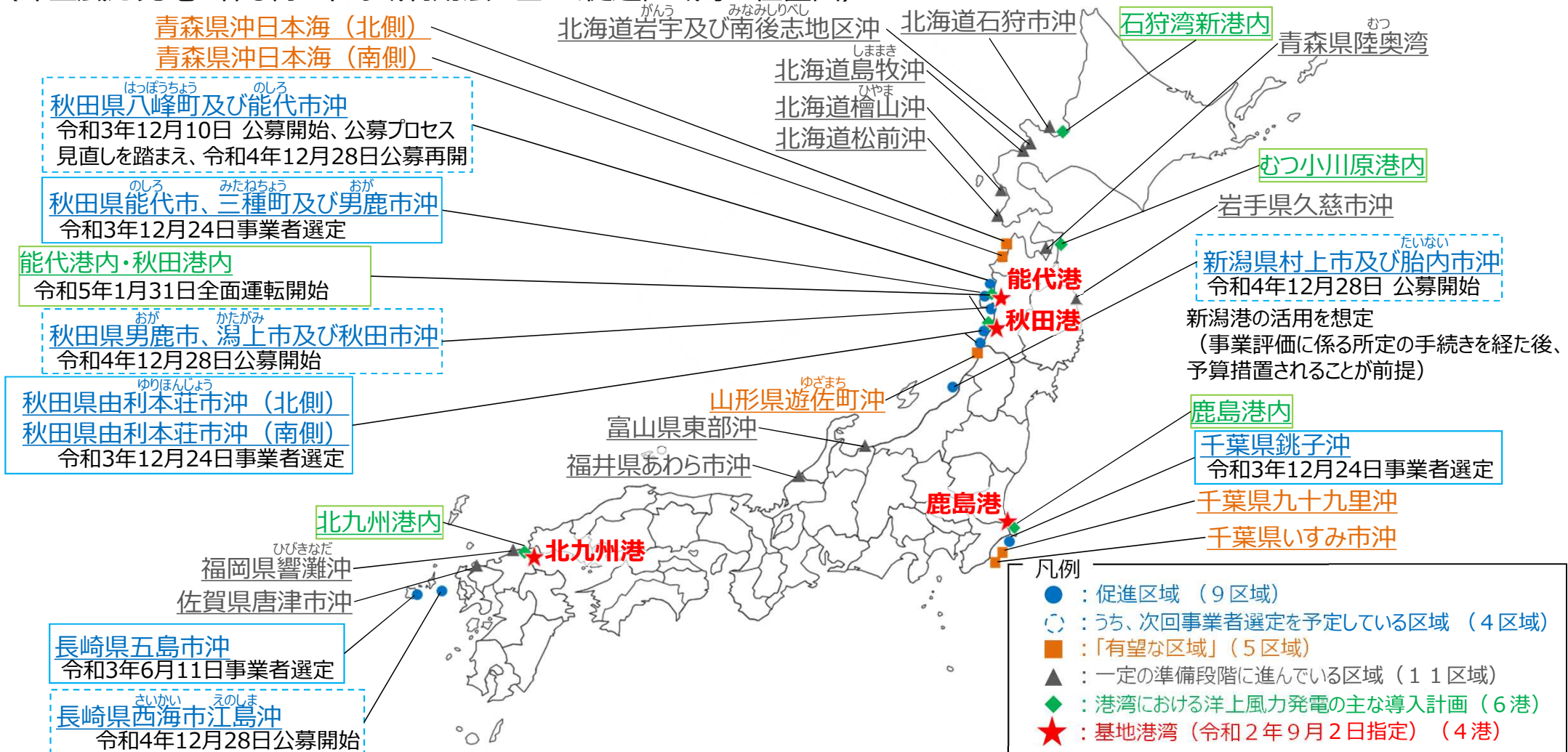
洋上風力発電を取り巻く状況

政府計画における洋上風力発電の位置づけ

- 第203回臨時国会の菅内閣総理大臣所信表明演説（令和2年10月26日）において、「2050年カーボンニュートラルの実現」を宣言。「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月18日）において、2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件を形成することが示された。
- 令和3年10月に閣議決定されたエネルギー基本計画等、各種政府計画においても、再生可能エネルギー主力電源化の切り札として洋上風力発電が位置づけられるなど、洋上風力発電の導入促進が求められている状況。
- 導入目標達成のためには、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠となる基地港湾の計画的整備が必要。

（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）

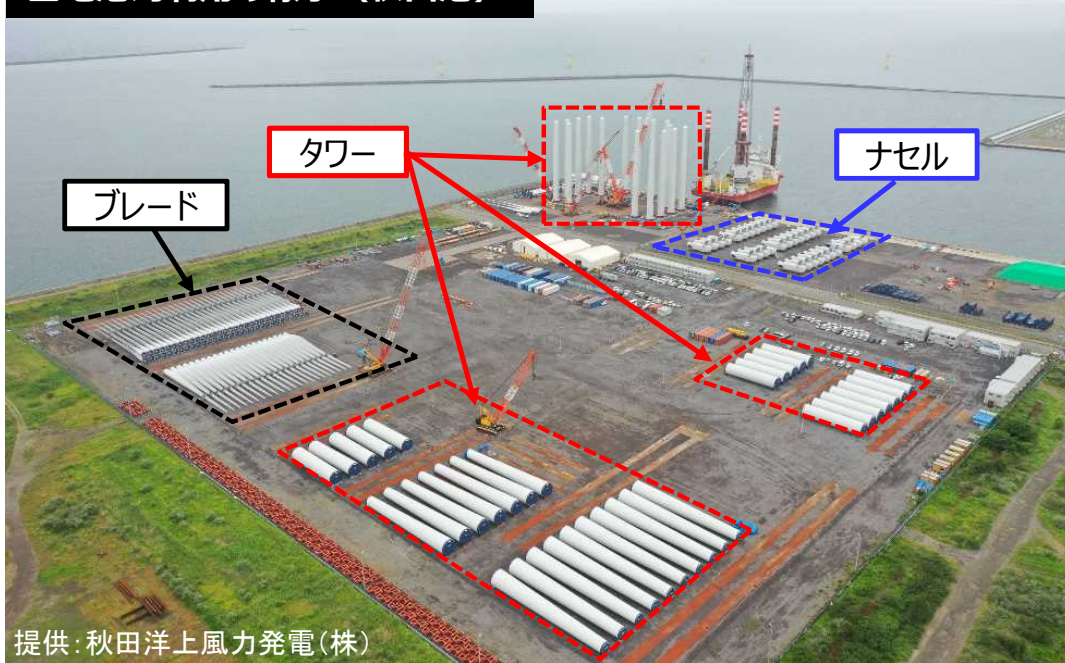
2023年3月現在



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）より、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。
- これまでに能代港、秋田港、鹿島港及び北九州港の4港を基地港湾に指定。

基地港湾利用の様子（秋田港）



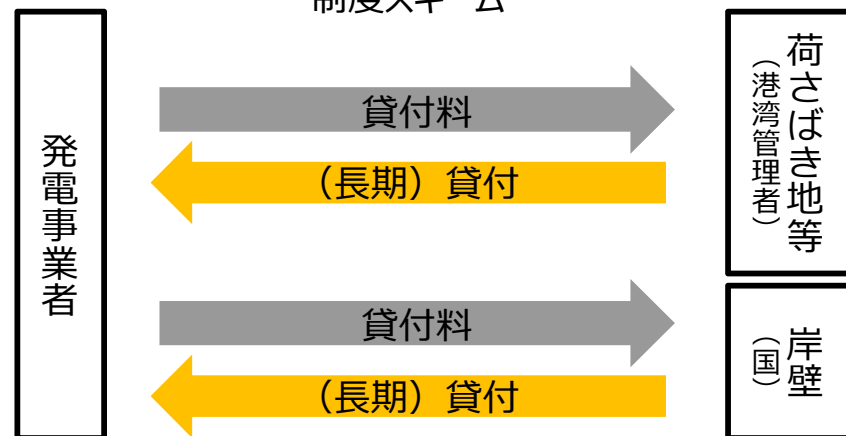
SEP船による海上施工の様子（能代港・秋田港内）



【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基地機能を導入する区域」の位置づけ
- ・係留施設及び荷捌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

制度スキーム



政府方針との整合

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

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（敦賀港・那覇港）

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（敦賀港・那覇港）

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

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（敦賀港・那覇港）

<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。

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

1-2：切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減（敦賀港・那覇港）

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（敦賀港）

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。

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（敦賀港・那覇港）

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。

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（敦賀港・那覇港）

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。

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（敦賀港・那覇港）

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（敦賀港・那覇港）

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（敦賀港・那覇港）

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）

政府方針との整合（7）

経済財政運営と改革の基本方針2022（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革

1. 新しい資本主義に向けた重点分野（新潟港）

（4）グリーントランスフォーメーション（GX）への投資 エネルギーを起点とした産業のGXに向け、脱炭素投資を後押しする重点的な環境整備を行う。自動車については、将来の合成燃料の内燃機関への利用も見据え、2035年までに新車販売でいわゆる電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）100%とする目標等に向けて、蓄電池の大規模投資促進等や車両の購入支援、充電・充てんインフラの整備等による集中的な導入を図るとともに、中小サプライヤー等の業態転換を促す。再生可能エネルギーについては、S+3Eを大前提に、主力電源として最優先の原則の下で、国民負担の抑制と地域との共生を図りながら最大限の導入に取り組むための大胆な改革を進めるほか、送配電網・電源への投資を着実に実施し、分散型エネルギーシステムなど真の地産地消にも取り組むよう促す。さらに、水素・アンモニアやCCUS／カーボンリサイクル、革新原子力、核融合などあらゆる選択肢を追求した研究開発・人材育成・産業基盤強化等を進める。また、カーボンニュートラルポート等【16】の形成【17】や持続可能な航空燃料（SAF）等を含む船舶・航空・陸上の輸送分野の脱炭素化を推進する。

【16】産業集積地の脱炭素化を含む。

【17】洋上風力発電の導入促進を支える基地港湾の整備を含む。

2. 社会課題の解決に向けた取組

（3）多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）（敦賀港・那覇港）

我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による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、漁港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、航空ネットワークの維持・活性化、港湾の24時間化も念頭においたAIターミナルの実現、造船・海運業等の競争力強化等に取り組む（略）

政府方針との整合（8）

経済財政運営と改革の基本方針2022（令和4年6月7日閣議決定）

第3章 内外の環境変化への対応

2. 防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興

（防災・減災、国土強靱化）（敦賀港・那覇港）

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、T E C - F O R C E 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、N G O 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 I o T 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。

政府方針との整合（9）

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画（抄）（令和4年6月7日 閣議決定）

Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資

4. GX（グリーン・トランスフォーメーション）及びDX（デジタル・トランスフォーメーション）への投資

（1）GXへの投資

②具体的な取組例

（洋上風力等の再生可能エネルギー） **（新潟港）**

再生可能エネルギーについては、S + 3 Eを大前提に、主力電源として最優先の原則の下で、国民負担の抑制と地域との共生を図りながら最大限の導入に取り組む。特に、洋上風力について、案件形成と浮体等のコスト削減、適正な環境影響評価を進めるとともに、国内サプライチェーン構築に向け新たなプレイヤーの参入加速、国際標準化等を進める。

政府方針との整合（10）

デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和4年12月23日 閣議決定）

第4章 各分野の政策の推進

2. 分野別の施策の推進

（1）デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上

④魅力的な地域をつくる

カ 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成

vii 地域における脱炭素化の推進

(f) 港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組（新潟港）

・ 洋上風力発電の導入促進に向け、基地港湾等の計画的な整備を推進し、地元企業の参入や地域での洋上風力関連産業の形成等による地域振興を図る。