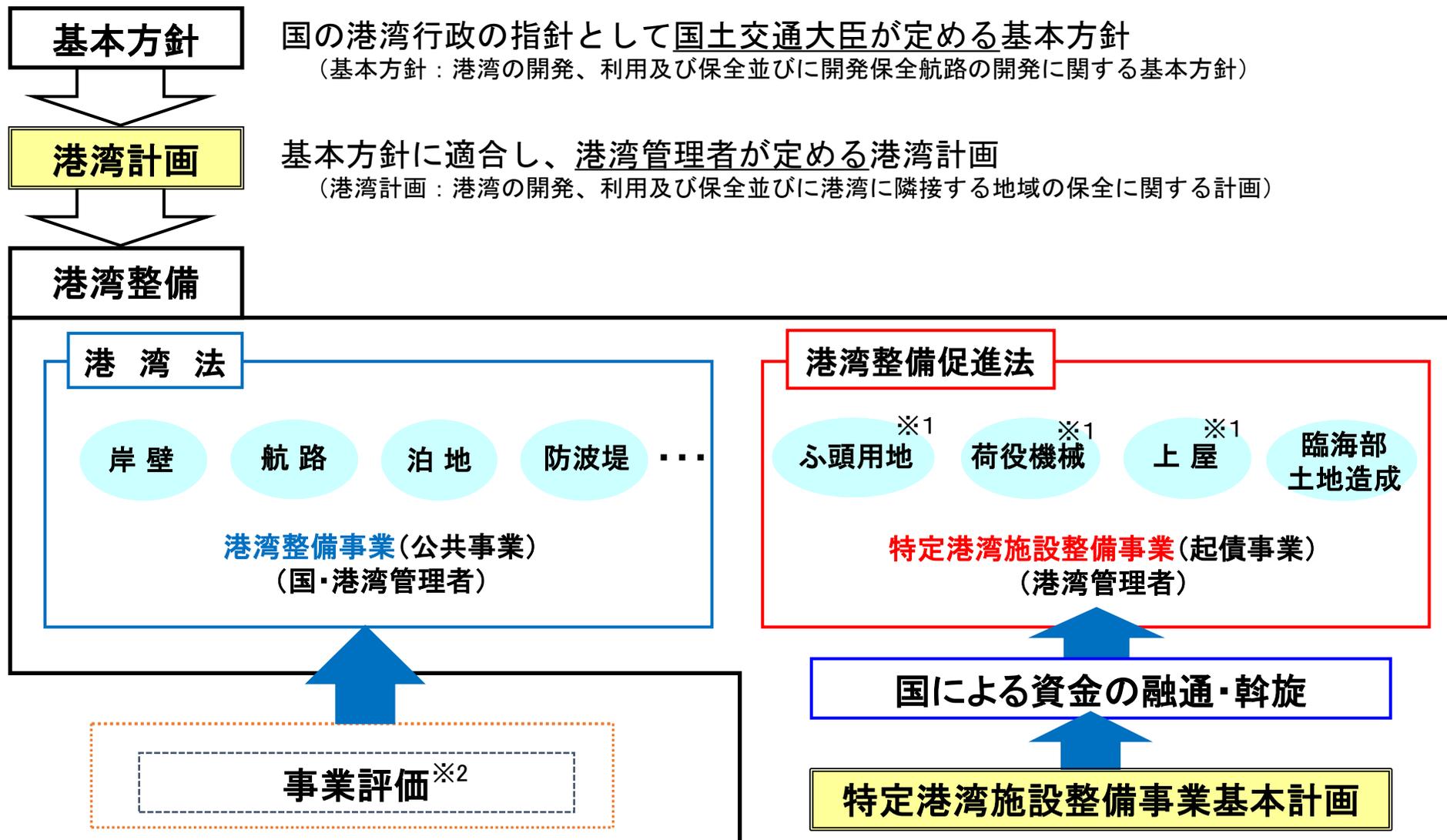


令和6年度 特定港湾施設整備事業 基本計画(案)の概要について

令和6年6月28日
国土交通省港湾局

港湾整備の枠組と概要



注) 公共施設の整備を中心に記述。また、二重線内は交通政策審議会港湾分科会での審議事項

※1：港湾整備事業と一体として実施する場合は事業評価を実施

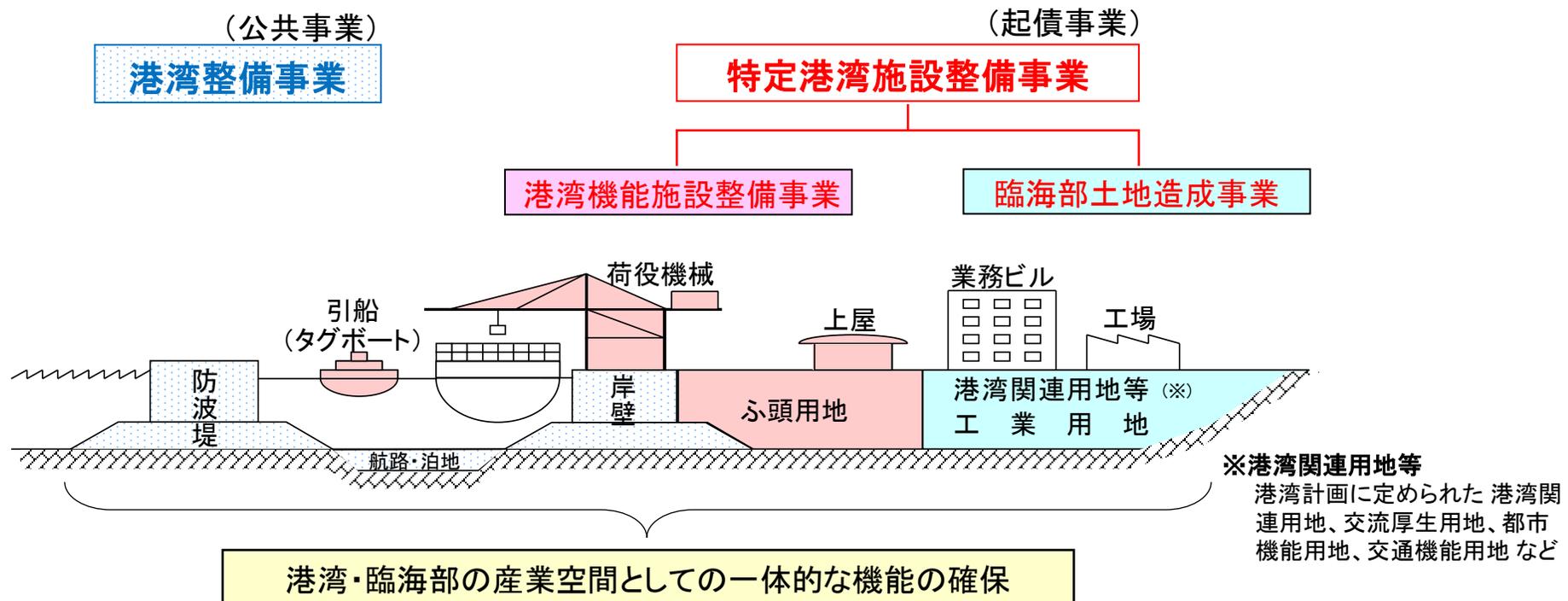
※2：交通政策審議会港湾分科会事業評価部会で審議

特定港湾施設整備事業について

【特定港湾施設整備事業とは】

- ・ 港湾管理者が、地方債（公営企業債）により資金を調達し、実施する事業。
- ・ 港湾管理者は、施設の使用料収入や土地の売却益等により、償還を行う。

【各事業対象箇所(イメージ)】



特定港湾施設整備事業の対象港湾と対象工事

【対象となる港湾】

・国際戦略港湾	5港	} → 計 206港	(港湾整備促進法 第2条第1項)
・国際拠点港湾	18港		
・重要港湾	102港		
・政令で定める地方港湾※	81港		

※整備を促進することが著しく国民経済の発展もしくは国土の開発に寄与すると認められる港湾として、港湾整備促進法施行令にて規定

【対象となる工事】

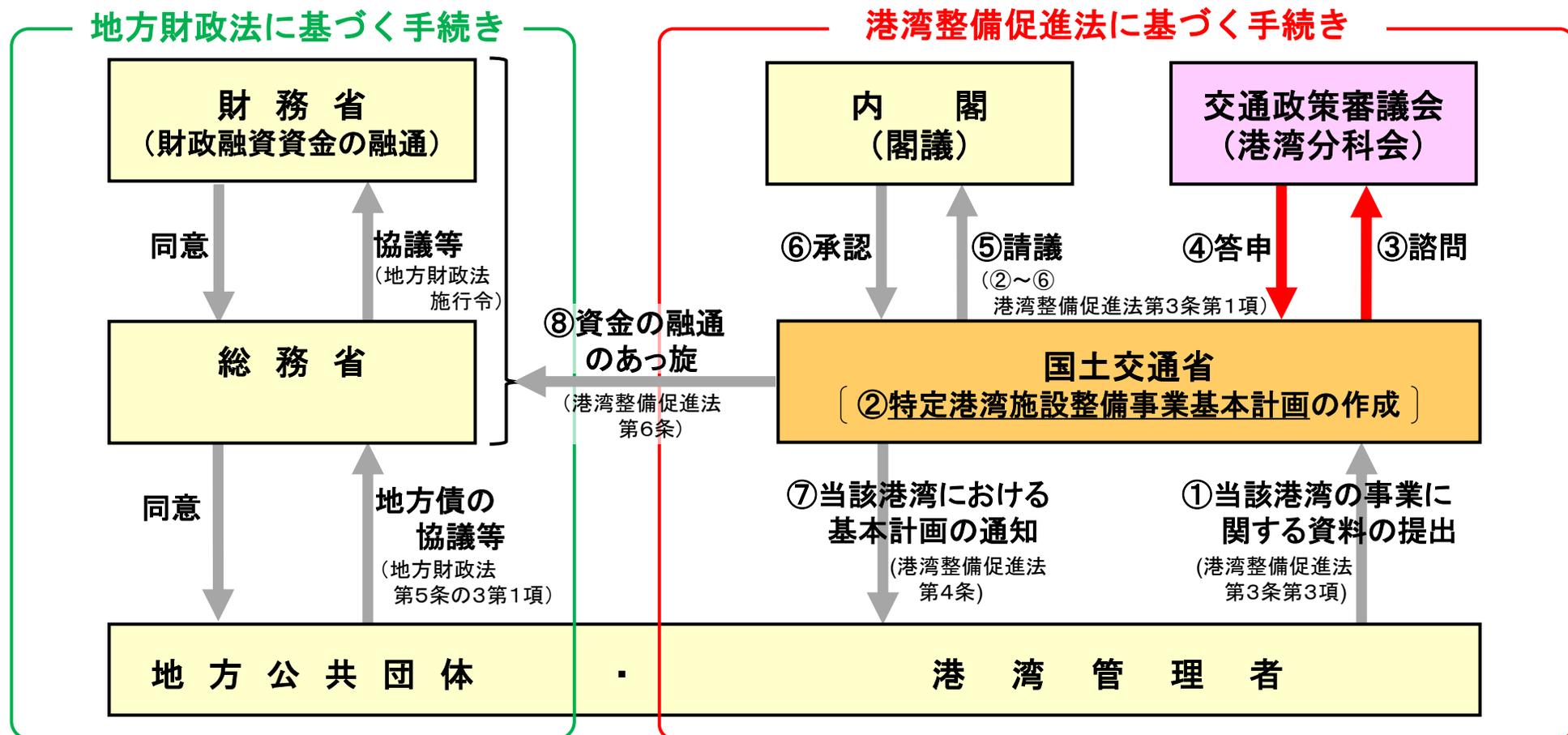
事業区分	施設区分	主な施設と事業内容	港湾整備促進法 第2条第1項
港湾機能施設 整備事業	上屋	上屋の新設、改良、延命化等	荷さばき施設(固定式荷役機械、軌道 走行式荷役機械、荷さばき地及び上 屋)の建設、改良又は復旧(第1号)
	荷役機械	ガントリークレーン、アンローダー等 の荷役機械の新設、改良、延命化等	
	ふ頭用地	ふ頭用地の造成、改良等	
	貯木場	貯木場の造成、改良等	貯木場の建設、改良又は復旧(第3号)
	引船	引船(タグボート)の建造等	船舶の離着岸を補助するために使用 する船舶の建造(第4号)
臨海部 土地造成事業	港湾関連 用地等	港湾関連用地等の造成等	港湾区域内又は臨港地区内において 行う水面の埋立て、盛土、整地等によ る土地の造成又は整備(第2号)
	工業用地	工業用地の造成等	

基本計画の作成と資金融通等の手続き

国土交通大臣は、港湾整備促進法に基づき、特定港湾施設整備事業に要する費用に充てるための資金の融通のあつ旋をする。このため、国土交通大臣は、特定港湾施設整備事業基本計画を作成する。

政府は、特定港湾施設整備事業基本計画に基づき、財政融資資金を融通するように努めなければならない。

【資金融通等の手続き】



【特定港湾施設整備事業基本計画】

特定港湾施設整備事業基本計画は、施設毎の各年度の数量および事業費、実施対象港を定めたもの。

【対象事業の要件】

- ①港湾整備促進法第2条第1項第1号から第4号に定められた対象工事であること
 - ・上屋 ・荷役機械(固定式及び軌道走行式) ・ふ頭用地 ・貯木場 ・引船
 - ・港湾区域又は臨港地区内において行う土地の造成又は整備
- ②各港の港湾計画と整合した事業であること
 - ・土地利用計画等との整合
- ③港湾整備事業の実施状況と整合が図られている事業であること
 - ・岸壁、防波堤、航路・泊地等の整備状況との整合
- ④地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調っている事業であること
 - ・漁業補償、埋立免許等の調整

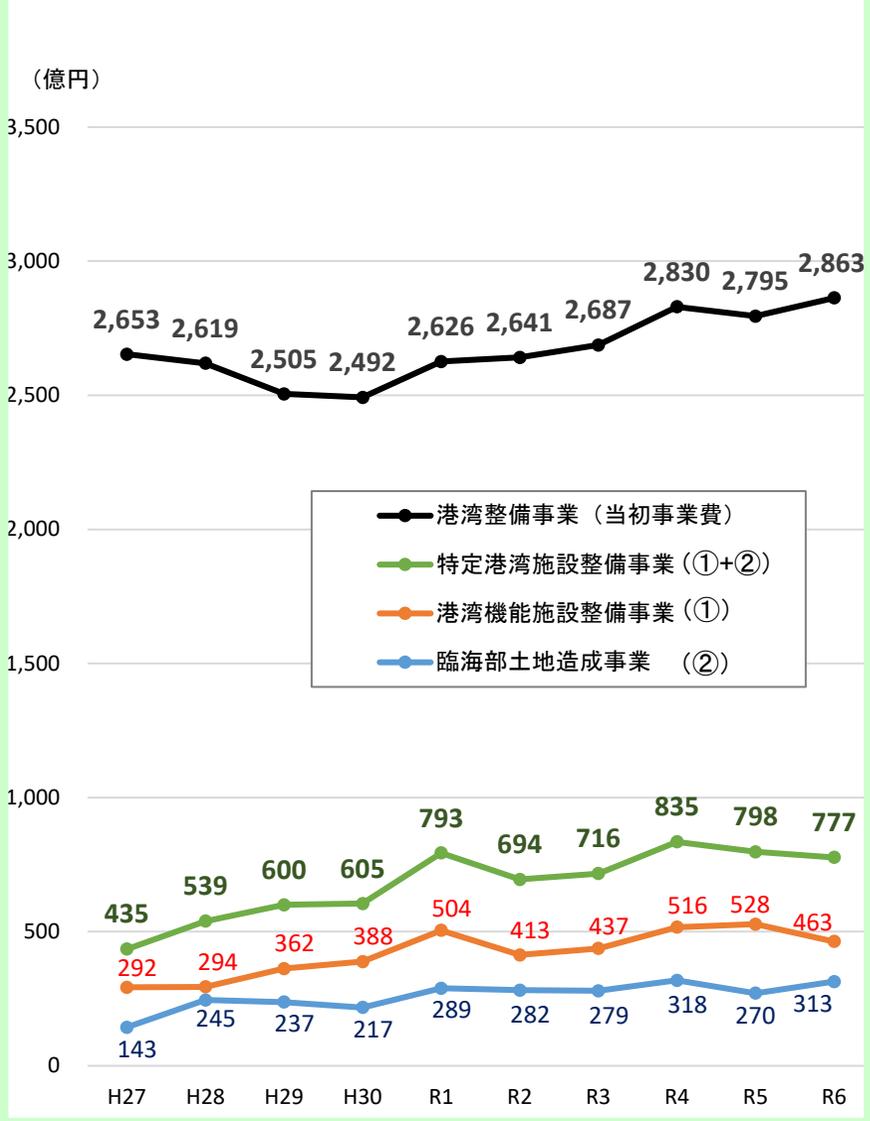
令和6年度 特定港湾施設整備事業基本計画(案) 概要

区分		数量	事業費	港数
特定港湾施設整備事業	上屋	58棟	46億円	20港
	荷役機械	41基	110億円	23港
	ふ頭用地	1,256千m ²	307億円	60港
	港湾機能施設整備事業	——	463億円	65港
	港湾関連用地等	567千m ²	282億円	14港
	工業用地	92千m ²	31億円	7港
	臨海部土地造成事業	——	313億円	17港
特定港湾施設整備事業		——	777億円	69港

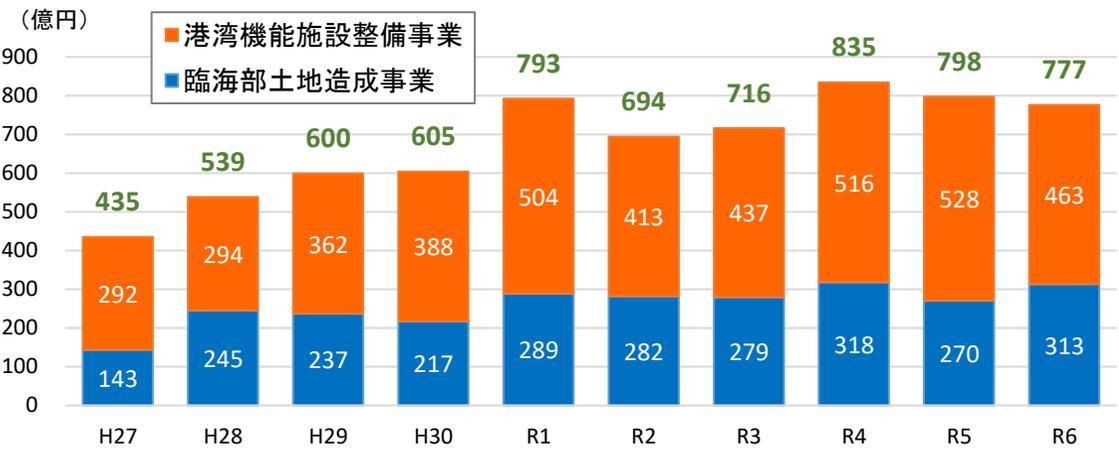
注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

特定港湾施設整備事業費の推移

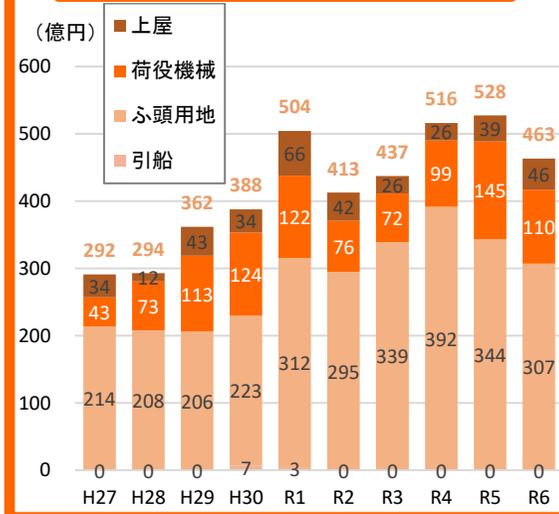
特定港湾施設整備事業費の推移(1)



特定港湾施設整備事業費の推移(2)



港湾機能施設整備事業費の推移



臨海部土地造成事業費の推移



注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

港湾機能施設整備事業(上屋)の事例

青森港(本港地区) [港湾管理者: 青森県]

○港湾概要

青森港は、北に津軽海峡を望み西の津軽半島と東の下北半島に囲まれた陸奥湾の奥部に位置する天然の良港で、本州と北海道間を結ぶフェリー航路が就航しており、古くから本州と北海道間の貨物及び旅客を支える物流・人流の拠点となっている。

○事業概要

青森港本港地区の県営上屋(1号上屋)は、昭和41年に整備されたが、老朽化による柱材の腐食、外壁の損傷などにより、雨風の侵入による取扱可能品目の制限や荷役作業への支障を来たしていたため、令和3年度に解体を行った。

そのため、これまで1号上屋で取り扱っていた貨物の一部について、港内の民間倉庫を使用し横持ち輸送が発生している。加えて、新規の取扱貨物の要望もあることから県営上屋の新設を行うものである。



Web「地理院地図」より国土交通省作成



Web「地理院地図」より国土交通省作成

施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度実績	令和6年度 事業費
上屋	9.7億円	R5 - R6	1.8億円 (設計・基礎)	7.9億円 (本体・電気設備)



1号上屋



柱材の腐食状況



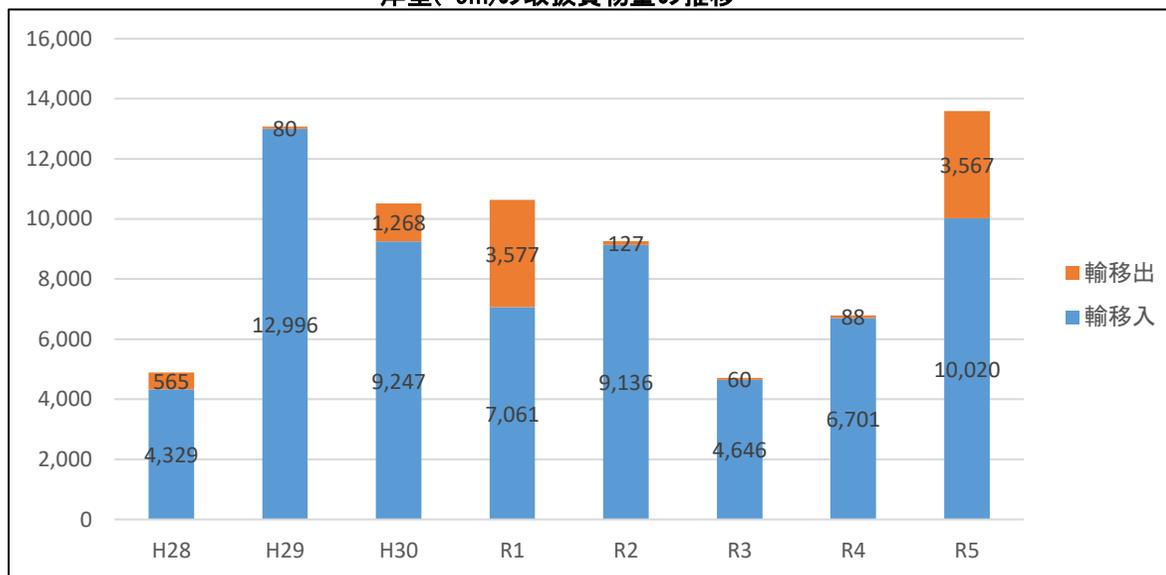
外壁の破損

※写真は、解体前の状況



Web「地理院地図」より国土交通省作成

岸壁(-9m)の取扱貨物量の推移



◎上屋 整備による効果等◎

- ・貨物取扱に係る横持ち輸送の解消など作業効率の向上
- ・新規貨物の取扱による取扱品目増加及び取扱貨物量増への対応

茨城港(常陸那珂港区) [港湾管理者:茨城県]

○港湾概要

茨城港の中央に位置している常陸那珂港区は、国際海上コンテナターミナルを有し、コンテナ・RORO航路を中心に、現在、内貿3航路、外貿15航路、計18航路が運航されており、建設機械や完成自動車の輸出拠点として発展している。

また、直結する北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道などの高速道路ネットワークの充実により、港へのアクセスも一層向上しており、北関東の玄関口としての役割が期待されている。

○事業概要

茨城港常陸那珂港区に整備されたガントリークレーンは、供用開始から24年が経過し、老朽化に起因する故障(使用停止)や腐食・劣化が発生し、効率的な荷役が難しい状況となっている。

本事業は、ガントリークレーン2基の更新を行うことにより、荷役不能リスクの解消と、増大する維持管理費の削減を図り、安定した港湾サービスの提供を行うものである。



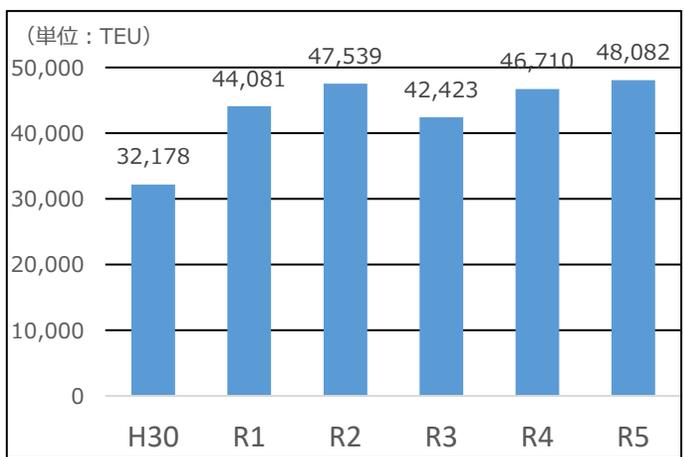
施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度 実績額	令和6年度 事業費
荷役機械	27.3億円	R4-R6	13.5億円 (設計・製作)	13.8億円 (据付)

港湾機能施設整備事業(荷役機械)の事例



○平成12年供用開始(24年経過)
 ・老朽化に起因する故障(使用停止)が頻発
 ・利用者への安定した港湾サービスに支障

◆茨城港常陸那珂港区のコンテナ貨物取扱量の推移 ◆コンテナ定期航路(2024年5月1日現在)



航路名	船社名	便数
中国定期コンテナ航路	SITC(株)	1便/週
韓国・中国定期コンテナ航路	南星海運(株) 高麗海運(株)	2便/週
韓国定期コンテナ航路	興亜LINE(株) 長錦商船(株)	1便/週
国際フィーダー航路	OOCL/鈴与海運(株) 井本商運(株) 株横浜コンテナライン	3便/週

◎荷役機械の更新による効果等◎

- ・荷役不能リスクの解消と増大する維持管理費用の削減を図る
- ・安定した港湾サービスを提供し、定時性を確保する

港湾機能施設整備事業(ふ頭用地)の事例

苫小牧港(浜厚真地区) [港湾管理者: 苫小牧港管理組合]

○港湾概要

苫小牧港は、苫小牧市街に近接する西港区と苫小牧東部地域にある東港区からなっている。このうち東港区は、1976年(昭和51年)に北海道における工業生産拡大のための「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」に従い建設に着手し、現在では、カーフェリーが就航し、国際コンテナターミナルが供用開始するなど、物流拠点として活躍している。背後地域には、石炭火力発電所、石油備蓄基地等のエネルギー関連企業や、自動車工業、リサイクル関連企業などが立地している。

○事業概要

苫小牧港東港区浜厚真地区において、トラックドライバーの労働規制に応じてフェリーの柔軟な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ため、水深9m複合一貫輸送ターミナルの整備を行っている。

本事業は上記事業の一環として、岸壁背後のふ頭用地の整備を行うものである。



苫小牧港(東港区浜厚真地区)

施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度 実績額	令和6年度 事業費
ふ頭用地	15億円	R4-R9	2.4億円	0.6億円 (地盤改良工、舗装工)

港湾機能施設整備事業(ふ頭用地)の事例

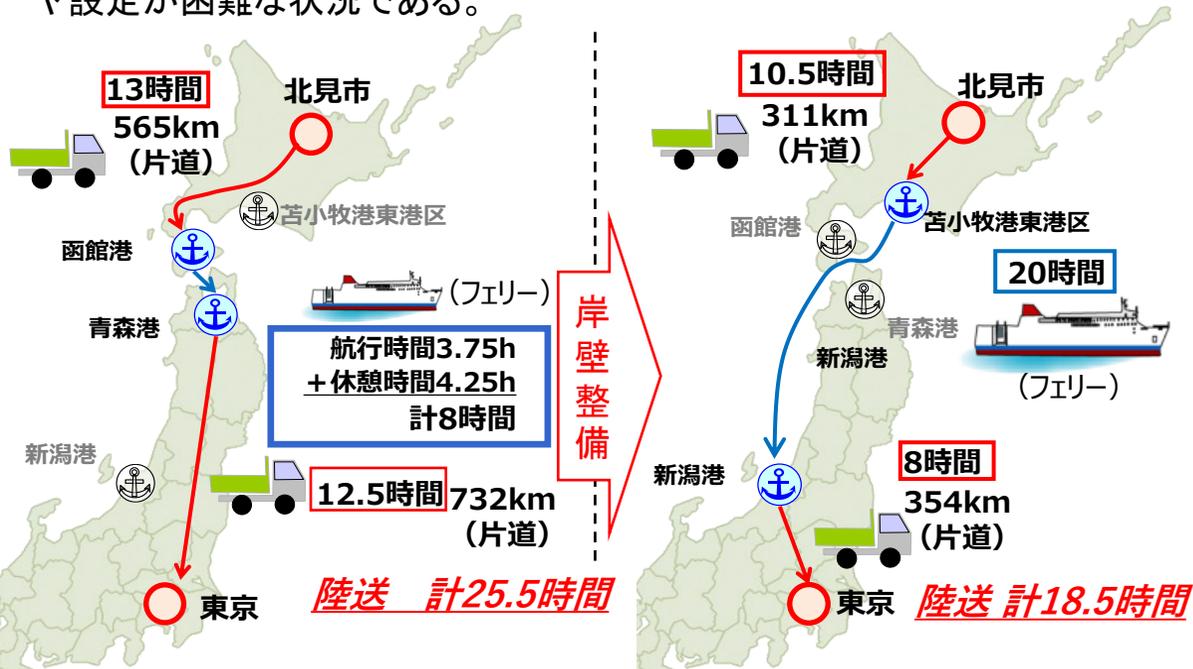
○苦小牧港東港区浜厚真地区の現況

苦小牧港東港区浜厚真地区では、2つのフェリー航路(秋田・新潟航路、敦賀航路)と、バルク貨物(砂・砂利等)が、1つのバース(周文ふ頭2号岸壁)を共用している。

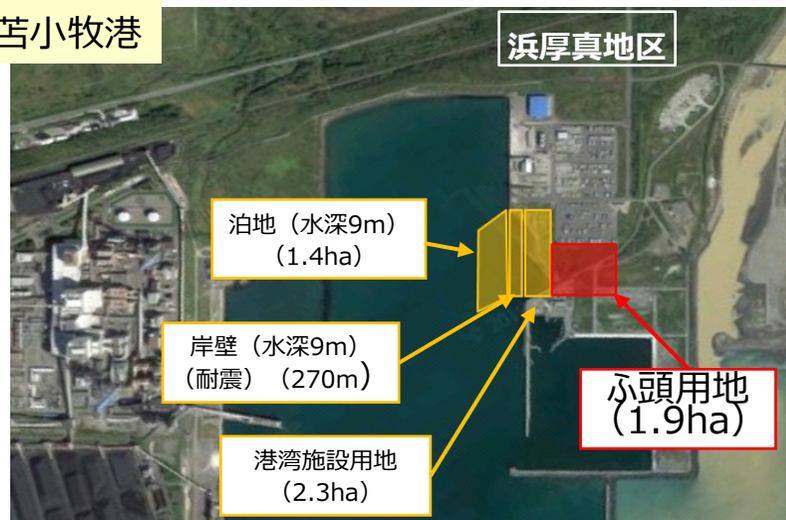


出典：苦小牧港統計年報及び北海道開発局資料より港湾局作成

○苦小牧港東港区浜厚真地区の課題と事業の必要性・緊急性
労働基準法の改正によりトラックドライバーの労働時間の上限規制が設けられ、道東・道北から首都圏へは、函館港のフェリー航路を利用した陸上輸送が困難となっている。苦小牧港から新潟港経由で輸送すれば、上記課題が解決するものの、円滑に乗り継ぐために同航路のダイヤ変更が必要となるが、同じ岸壁を利用する敦賀航路と競合するため、柔軟なダイヤ設定が困難な状況である。



苦小牧港



◎ふ頭用地の整備による効果等◎

・ふ頭用地整備を含めた複合一貫輸送ターミナル整備事業により、フェリーの同時係留が可能となり、柔軟なダイヤ設定が可能となる。

※想定される時間には運転時間のほか、複数個所での荷役作業に係る時間等も見込んで設定。

臨海部土地造成事業の事例

苅田港(新松山地区) [港湾管理者:福岡県]

○港湾概要

苅田港は、福岡県の北東部に位置し、戦前より産炭地筑豊から筑豊炭の積出港としての整備が進められ、昭和26年に重要港湾に指定された。

現在では、背後圏に多数の自動車産業やセメント産業等が集積し、北部九州の産業を支える物流拠点として発展している。

○事業概要

苅田港は、半径5km圏内に東九州自動車道のICや北九州空港を擁する陸海空の輸送拠点に近接しており、新松山地区は新たに製造業やバイオマス発電所等の企業が進出している。

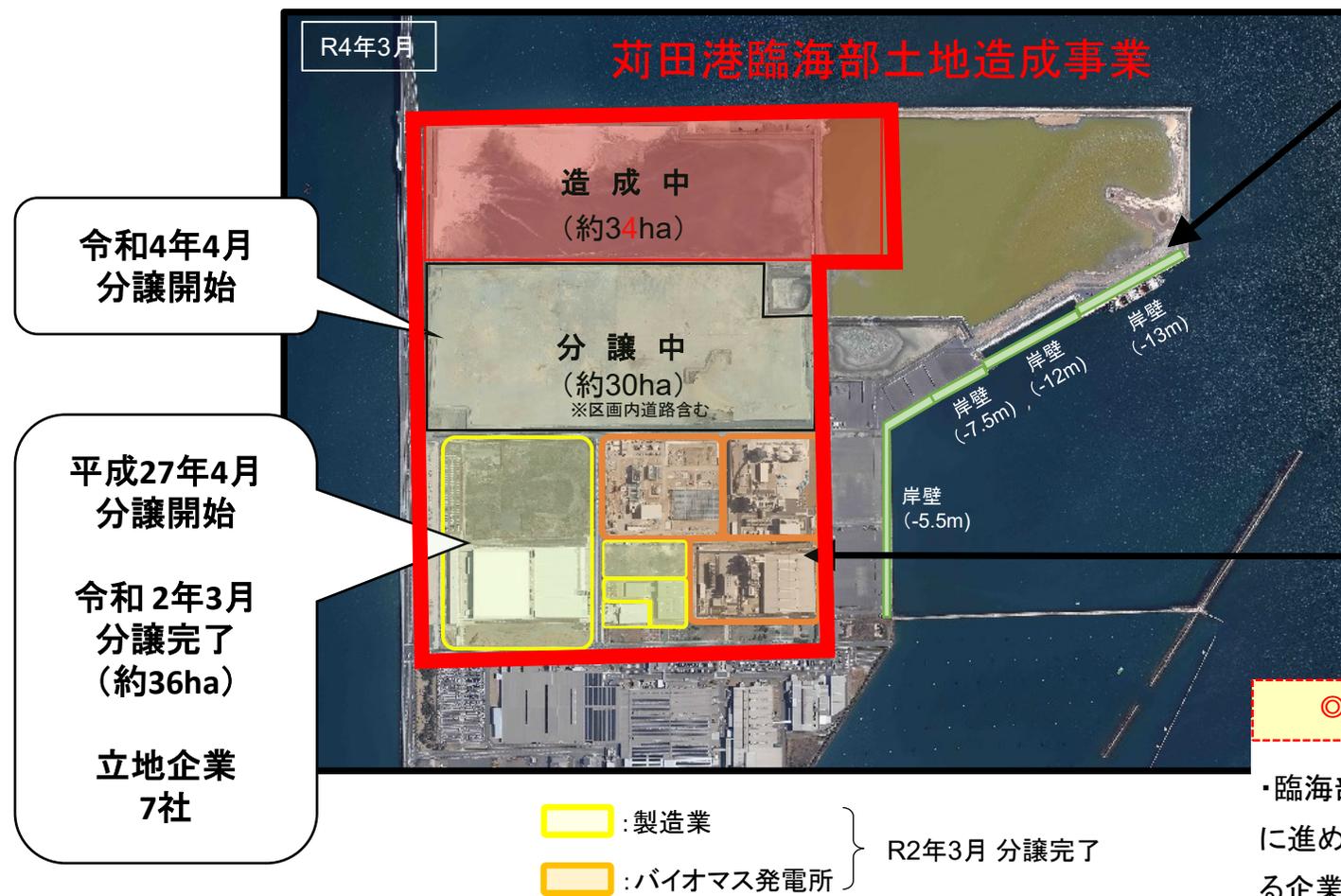
今後も浚渫土を利用した用地造成を行うことで、更なる企業進出を促し、地域経済の発展を図るものである。



施設名	全体事業費	事業期間 (年度)	過年度実績	令和6年度 事業費
港湾関連用地 工業用地	403億円	H8~R8	317億円 (道路工、造成工)	63億円 (造成工)

臨海部土地造成事業の事例

◆新松山臨海工業団地の企業立地状況

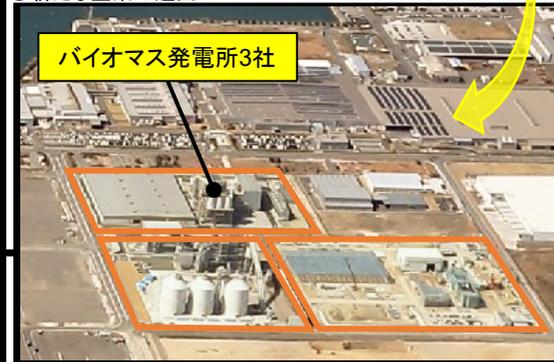


○公共岸壁の利用



バイオマス燃料

○新たな企業の進出



◎臨海部土地造成による効果等◎

・臨海部における用地造成が港湾の整備と一体的に進められることにより、港湾の物流機能を活用する企業の進出・立地が促進され、地域の発展に寄与する。