

平成 18 年 度
港 湾 局 関 係 予 算 概 要

平成 18 年 1 月

国 土 交 通 省 港 湾 局

平成18年度予算(案)の概要

第一部 港湾関係事業

第二部 海岸事業等

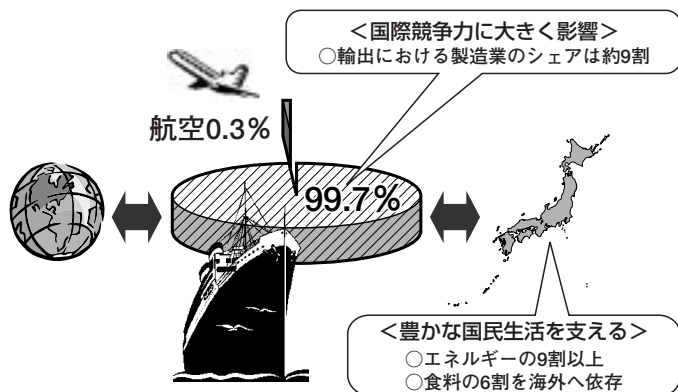
港の果たす役割

1 我が国経済の国際競争力強化及び国民生活の質の向上

エネルギーの9割以上及び食料の6割を海外に依存する資源小国である我が国においては、製造品の輸出や食料・資源の輸入などの貿易が、経済活動と国民生活を支えている。

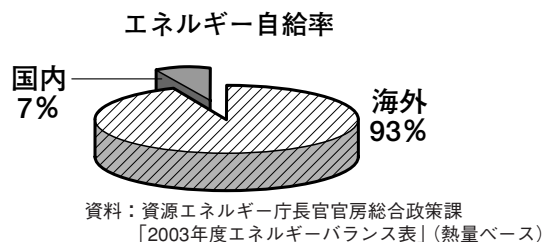
このため、輸出入貨物量のほぼ全て（99.7%）を取扱う港湾を通して、コスト、スピード、安全性及び信頼性の面で国際水準を確保した物流体系を形成し、我が国経済の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図ることが極めて重要となっている。

■輸出入貨物量の99.7%を取扱う港湾

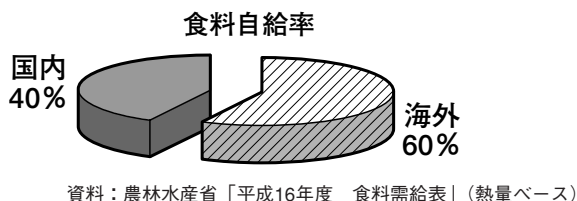


資料：日本関税協会「外国貿易概況」（2003年）、農林水産省「食料需給表」、経済産業省「総合エネルギー統計」及び日本銀行国際局「国際収支統計月報」

■エネルギーの93%は海外からの輸入に依存



■食料の60%は海外からの輸入に依存

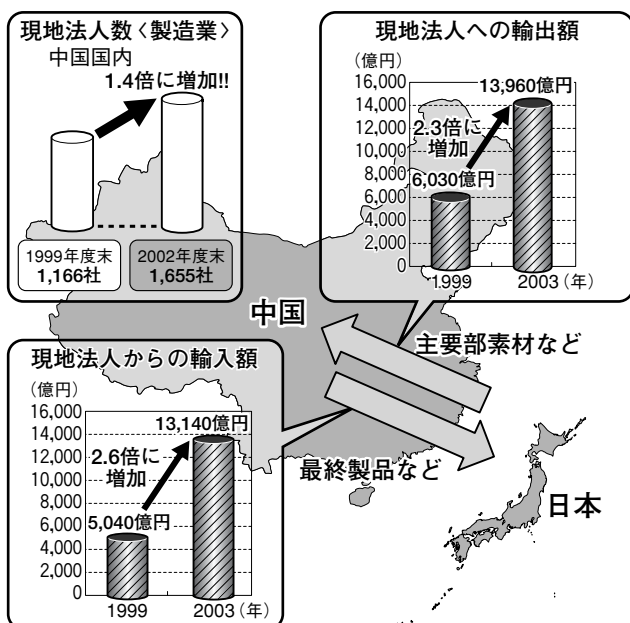


●経済活動の変化への対応

経済活動のグローバル化が進展し、中国が世界の生産拠点として急成長している。日系企業も調達・製造・販売拠点を中国にシフトしており、その結果として対中国コンテナ貨物量は激増し、2004年には対中国貿易額が対米国貿易額を上回った。増加する日中間の貿易を支える港湾の役割はますます重要となっている。

●日本法人（製造業）の中国進出

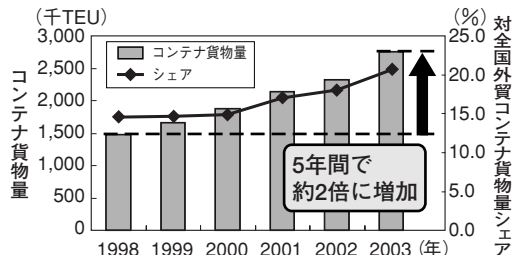
- 多くの日系企業が中国に進出した結果、中国国内の現地法人数（製造業）は3年間で1.4倍に増加
- 中国国内の日系企業現地法人の増加に伴い、日本からの現地法人への輸出額（調達額）は4年間で2.3倍に増加
- 同様に現地法人からの輸入額は4年間で2.6倍に増加



経済産業省「海外事業活動基本調査」より国土交通省港湾局作成

●対中国コンテナ貨物量の推移

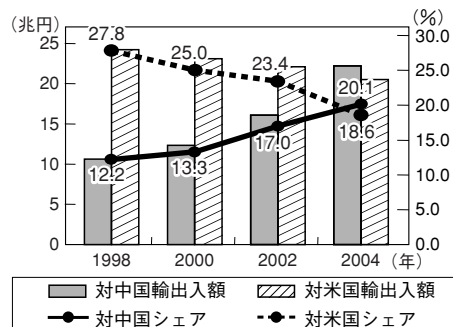
- 中国に進出した日系企業による貿易量の増加や日中間の経済交流の拡大により、対中国コンテナ貨物量は5年間で約2倍に増加した



「国際輸送ハンドブック」「港湾統計」より国土交通省港湾局作成

●日本の対中国・米国貿易額の推移

- 中国との貿易量の急激な増加により、2004年には我が国と中国の貿易額が米国との貿易額を上回った



「貿易統計」より国土交通省港湾局作成

2 国民生活の安全・安心の向上

港湾は、国民生活と産業活動を支える重要な物流・生産基盤であり、また、背後には多くの人口・資産が集積しているため、高潮、津波等の災害から、人命・財産を直接防護する港湾海岸施設の役割は非常に重要である。

また、平成7年に発生した阪神・淡路大震災においては、内陸の交通手段が被害を受けたため、緊急物資等の輸送において海上輸送が重要な役割を担った。

各地で大規模地震の発生が切迫するなか、地域の防災力の向上と災害に強い海上輸送ネットワークの構築を図るため、大規模地震時に港湾・海岸に求められる防災機能を強化する施策の推進が必要である。

○背後地が大都市やみなとまち



東京港(東京都)



呉港(広島県)

○物流・産業機能が高密度に集積



大阪港(大阪府)



千葉港(千葉県)

防護が必要な海岸延長
(15,616km)

港湾海岸 約28%	他所管の海岸 約72%
--------------	----------------

防護すべき人口
(1,223万人)

港湾海岸 約62%	他所管の海岸 約38%
--------------	----------------

港湾海岸の背後には多くの人口が集中している

全国の面積に占める
港湾所在市町村の割合
(約38万km²)

港湾所在市町村 約22%	その他市町村 約78%
-----------------	----------------

全国の工業出荷額に占める
港湾所在市町村の割合
(約287兆円)

港湾所在市町村 約41%	その他市町村 約59%
-----------------	----------------

港湾が所在する市町村の工業出荷額は大きい

【集積する人命・財産を守る港湾海岸】

○臨海部防災拠点のイメージ

災害時には、緊急物資を海上から大量に搬入することが可能であるとともに、緊急物資の保管場所などとして用地の確保が可能であることから、人口が集中する臨海部の防災拠点として港湾の役割は重要である。



●阪神・淡路大震災の事例 神戸港



【災害に強い海上輸送ネットワーク】

平成18年度港湾関係予算(案)の規模(総括表)

事業区分	費目	平成18年度予算(案) (A)	平成17年度当初予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾整備事業	事業費	4,015億円	4,330億円	0.927
	国費	2,421億円	2,581億円	0.938
	財政投融资	17億円	12億円	1.387
その他施設費	事業費	19億円	15億円	1.259
	国費	8億円	5億円	1.625
港湾関係民活事業	事業費	175億円	307億円	0.569
	財政投融资	45億円	58億円	0.777
港湾関係起債事業	事業費	1,532億円	1,815億円	0.844
	起債額	1,302億円	1,841億円	0.707
小計	事業費	5,682億円	6,368億円	0.892
	国費	2,429億円	2,586億円	0.939
	財政投融资等	1,363億円	1,910億円	0.713
港湾海岸事業	事業費	451億円	462億円	0.976
	国費	264億円	272億円	0.971
災害復旧事業等	事業費	14億円	21億円	0.672
	国費	13億円	19億円	0.668
合計	事業費	6,146億円	6,851億円	0.897
	国費	2,705億円	2,877億円	0.940
	財政投融资等	1,363億円	1,910億円	0.713

注1) 上記計数には内閣府分(沖縄公共事業関係費)を含む。

2) 港湾関係民活事業と港湾整備事業には、双方に計上されている事業費(平成18年度(案):59億円、平成17年度:99億円)、財政投融资(平成18年度(案):1億円、平成17年度:1億円)が含まれるため、小計及び合計では重複分を除いている。

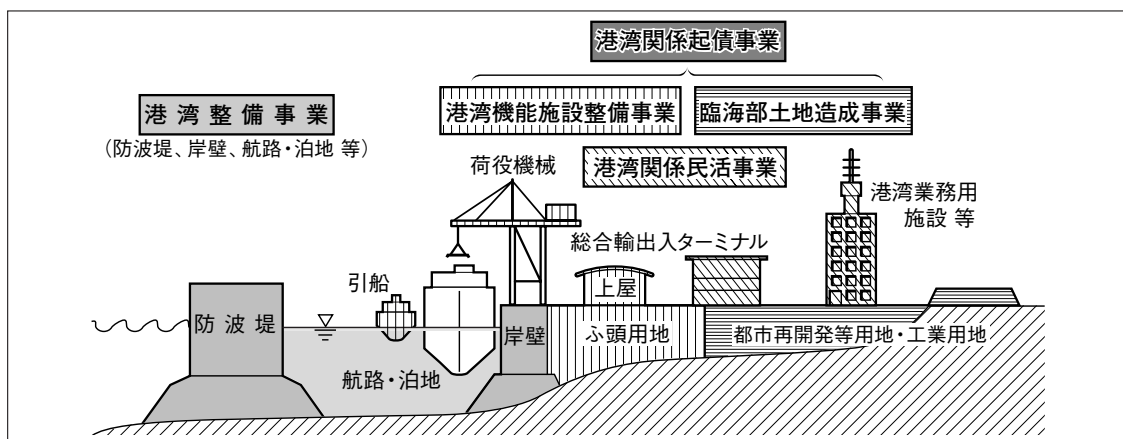
3) 港湾関係民活事業の財政投融资は要求額である。

4) 港湾関係起債事業の起債額には、資本費平準化債、元利金債が含まれている。

5) 上記計数のほか、行政経費(非公共分)として、国費(平成18年度(案):34億円、平成17年度:11億円)がある。

6) 上記計数のほか、港湾整備事業費から港湾局が補助金改革により交付金化した国費(平成18年度(案):43億円、平成17年度:25億円)があり、各省庁連携交付金として内閣府に一括計上される。

7) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。



【港湾整備に係る事業区分】

重点4分野別予算の内訳(平成18年度予算(案))

【港湾整備事業】

(単位:億円)

区 分	平成18年度 予算(案)	平成17年度 当初予算額	対前年度比
個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方	2,697 (1,778) 73.4%	2,770 (1,834) 71.0%	0.97 (0.97)
循環型社会の構築・地球環境問題への対応	531 (226) 9.3%	640 (244) 9.4%	0.83 (0.93)
人間力の向上・発揮—教育・文化、科学技術、IT	6 (3) 0.1%	11 (9) 0.3%	0.49 (0.33)
公平で安心な高齢化社会・少子化対策	167 (126) 5.2%	176 (134) 5.2%	0.95 (0.94)
重点4分野計	3,401 (2,133) 88.1%	3,597 (2,220) 86.0%	0.95 (0.96)
その他	614 (288) 11.9%	733 (361) 14.0%	0.84 (0.80)
合 計	4,015 (2,421)	4,330 (2,581)	0.93 (0.94)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。
2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【海岸事業】

(単位:億円)

区 分	平成18年度 予算(案)	平成17年度 当初予算額	対前年度比
個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方	336 (207) 78.5%	330 (207) 76.2%	1.02 (1.00)
循環型社会の構築・地球環境問題への対応	9 (5) 1.8%	11 (5) 2.0%	0.83 (0.85)
人間力の向上・発揮—教育・文化、科学技術、IT	9 (5) 1.7%	8 (4) 1.6%	1.06 (1.04)
公平で安心な高齢化社会・少子化対策	12 (6) 2.4%	10 (5) 1.7%	1.26 (1.33)
重点4分野計	366 (223) 84.4%	359 (222) 81.5%	1.02 (1.00)
その他	84 (41) 15.6%	103 (50) 18.5%	0.82 (0.82)
合 計	451 (264)	462 (272)	0.98 (0.97)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。
2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

注) 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005(平成17年6月21日閣議決定)」に基づき、「同方針2002(平成14年6月25日閣議決定)」における「活力ある社会・経済の実現に向けた重点4分野」に従って分類・計上。

目 次

港の果たす役割	2
平成18年度港湾関係予算(案)の規模(総括表)	4
重点4分野別予算の内訳	5

第一部 港湾関係事業

I. 基本方針・規模	10
1 基本方針	10
2 予算(案)の規模	10
3 重点事項の内訳	10
II. 重点事項	11
重点事項のポイント	11
1 物流改革の推進『活力』	12
① 国際海上コンテナ輸送等の効率化	12
② 東アジア「準国内」物流システムの構築	14
③ 港湾サービスの高度化・活性化	15
2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』	16
① 雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進	16
② 利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現	17
③ 循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～	17
3 港湾の災害対応力強化と安全・安心の確保『安全』	18
① 大規模地震・津波等への対応力強化	18
② 港湾・海域における保安対策の強化	20
4 港湾のグリーン化『環境』	21
① 良好な環境の積極的な保全・再生・創出	21
② 港湾地域における排出ガス対策の推進	21
③ 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保 ～都市環境問題への対応～	21
5 地域の再生『暮らし』	22
① 地域の振興を担う「みなと」づくり	22
III. 効率的・効果的な事業の推進	23
1 投資の重点化・効率化	23
① 18年度予算における投資のメリハリ	23
② 直轄事業の抜本的見直し	23
③ 既存ストックを有効活用	23
④ 地方港湾統合の推進による投資の縮減	24
⑤ 事業実施港・箇所数の絞込み	24
⑥ 市民が主体となった港づくり ～みなとまちづくりの推進～	25
⑦ 港湾行政マネジメントへの取組	25
⑧ 港整備交付金の活用	26
⑨ PFIの活用による効率的な事業の推進	26
⑩ コスト構造改革の推進	27
⑪ 入札・契約手続の改善	28
⑫ 公共工事の品質確保に向けて	28
⑬ 地方債償還の平準化による海上ターミナルの運営の安定化	28
2 施策・事業の総合化	29
IV. 新規事項	30
V. 税制改正	32

第二部 海岸事業等

I. 基本方針・規模	34
1 基本方針	34
2 予算(案)の規模	34
3 重点事項の内訳	34
II. 重点事項	35
重点事項のポイント	35
1 『安全』	36
① 地震防災対策推進地域等における津波・高潮重点対策	36
1) 津波・高潮に対する人命優先防護の危機管理対策	36
2) 地震防災対策推進地域等における津波対策	37
3) ゼロメートル地帯等における高潮対策	38
4) 菜生 ^{なばえ} 海岸災害を踏まえた緊急高波対策	38
② 津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化	39
③ 災害弱者対策の推進	39
2 『暮らし』	40
① ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現	40
② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	40
3 『環境』	41
① 海辺の環境の保全・創造	41
4 『活力』	41
① 観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造	41
III. 効率的・効果的な海岸事業の推進	42
1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現	42
2 補助金改革の推進	42
3 コスト縮減の推進	43
4 縦割り行政解消の推進	43
5 事業間連携の強化	43
IV. 新規事項	44
1 直轄事業の新規着工海岸	44
2 補助事業の新規着工海岸	44
3 新規制度等	44
(1) 「津波・高潮危機管理対策緊急事業」の創設	44
(2) 採択基準の見直し	44

参 考

●事業別予算(案)内訳	46
●港湾関連データ	47
●海岸関連データ	52
●平成17年における港湾関係の災害発生状況	53
●政府の取組における港湾関連施策の位置づけ	54
●港湾局関係の指標の動向	56
●重要港湾位置図	57

第一部

港灣關係事業

。基本方針・規模

1 基本方針

港湾の整備を通じて、“国際競争力の強化”、“安全・安心の確保”、“地域再生”といった現下の緊急課題に的確に対応するとともに、“基本方針2005”の重点4分野への予算の重点化を図りつつ、社会資本整備重点計画が目指す我が国の姿(「活力」に溢れ、「安全」で、よりよい「環境」のなかで、豊かな「暮らし」が保証された国)を確実に実現する。

また、三位一体改革、特別会計改革などの動向を踏まえ、Plan-Do-Check-Actionのマネジメントサイクルの実践、ソフト・ハード施策の連携、施策・事業の総合化、民間の能力の活用、コスト縮減と事業の効率化、国民の視点に立った成果重視の行政への転換など、**港湾行政の改革**を引続き強力に推進する。

2 予算(案)の規模

事業区分	費目	平成18年度 予算(案)(A)	平成17年度 当初予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾整備事業	事業費	4,015億円	4,330億円	0.927
	国費	2,421億円	2,581億円	0.938
	財政投融资	17億円	12億円	1.387
その他施設費	事業費	19億円	15億円	1.259
	国費	8億円	5億円	1.625
港湾関係民活事業	事業費	175億円	307億円	0.569
	財政投融资	45億円	58億円	0.777
港湾関係起債事業	事業費	1,532億円	1,815億円	0.844
	起債額	1,302億円	1,841億円	0.707
合計	事業費	5,682億円	6,368億円	0.892
	国費	2,429億円	2,586億円	0.939
	財政投融资等	1,363億円	1,910億円	0.713

3 重点事項の内訳

(単位：億円)

重点事項	平成18年度 予算(案)	平成17年度 当初予算額	対前年度比
1 物流改革の推進『活力』 ① 国際海上コンテナ輸送等の効率化 ② 東アジア「準国内」物流システムの構築 ③ 港湾サービスの高度化・活性化	2,784 (1,762) 72.8%	2,827 (1,824) 70.7%	0.98 (0.97)
2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』 ① 雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進 ② 利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 ③ 循環型社会の形成			
3 港湾の災害対応力強化と安全・安心の確保『安全』 ① 大規模地震・津波等への対応力強化 ② 港湾・海域における保安対策の強化	163 (91) 3.8%	170 (90) 3.5%	0.96 (1.01)
4 港湾のグリーン化『環境』 ① 良好な環境の積極的な保全・再生・創出 ② 港湾地域における排出ガス対策の推進 ③ 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保	366 (142) 5.9%	512 (177) 6.8%	0.71 (0.80)
5 地域の再生『暮らし』 ① 地域の振興を担う「みなと」づくり	703 (426) 17.6%	821 (490) 19.0%	0.86 (0.87)
合計	4,015 (2,421)	4,330 (2,581)	0.93 (0.94)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

重点事項

重点事項のポイント

1 物流改革の推進『活力』

- ①国際海上コンテナ輸送等の効率化 ⇒ 12頁
スーパー中枢港湾プロジェクトの推進、国際海上コンテナターミナル及び国際幹線航路の整備等による我が国の国際海上コンテナ輸送等の効率化を進め、我が国の国際競争力の強化を図る。
- ②東アジア「準国内」物流システムの構築 ⇒ 14頁
東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支える、国際・国内一体となったスピーディーでシームレスな物流体系の実現を図るため、小口貨物積替円滑化支援施設の整備、高度荷さばき施設等が集積した港湾ロジスティクス・ハブの形成を促進する。
- ③港湾サービスの高度化・活性化 ⇒ 15頁
港湾の情報化の推進及び港湾運送事業の規制緩和の実施等のソフト施策により港湾サービスの高度化・活性化を図る。

2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』

- ①雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進 ⇒ 16頁
我が国の経済の礎である地域経済の再生と企業の競争力強化を図るため、産業を物流面から支える多目的国際ターミナルの拠点整備と航路等の港湾機能の回復及び拡充を推進する。
- ②利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 ⇒ 17頁
モーダルシフトを推進し、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。
- ③循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～ ⇒ 17頁
循環型社会の形成を促進するため、リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の形成を推進し、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築を図る。

3 港湾の災害対応力強化と安全・安心の確保『安全』

- ①大規模地震・津波等への対応力強化 ⇒ 18頁
東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震や津波などの大規模災害に対して、地域の被害の低減と早期復興を図るため、港湾の防災機能の強化を推進する。
- ②港湾・海域における保安対策の強化 ⇒ 20頁
海上輸送ネットワークの安定性確保のため、港湾保安に係る人材育成等を推進するとともに、内航旅客(フェリー)ターミナルにおける保安施設整備等、港湾における保安対策を強化・支援する。

4 港湾のグリーン化『環境』

- ①良好な環境の積極的な保全・再生・創出 ⇒ 21頁
豊かな生態系を育む自然環境の形成を図るため、港湾における自然再生を推進するとともに、汚泥その他公害の原因となる物質の除去、覆砂による底質改善等を実施する。
- ②港湾地域における排出ガス対策の推進 ⇒ 21頁
地球温暖化対策及び大気汚染対策として、港湾における荷役時の排出ガス削減策の検討のための社会実験を行う。
- ③廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保 ～都市環境問題への対応～ ⇒ 21頁
廃棄物の適正処理のため、埋立処分により造成された土地の活用を考慮しつつ、海面処分場の整備を推進する。

5 地域の再生『暮らし』

- ①地域の振興を担う「みなと」づくり ⇒ 22頁
地域と一体となったソフト・ハードの連携施策を重点的かつ一体的に実施する「みなと観光交流促進プロジェクト」を展開する。また、離島住民の交通と生活に不可欠な海上交通に必要なターミナル機能を確保するとともに、港湾施設のユニバーサルデザイン化を着実に推進する。

1 物流改革の推進『活力』

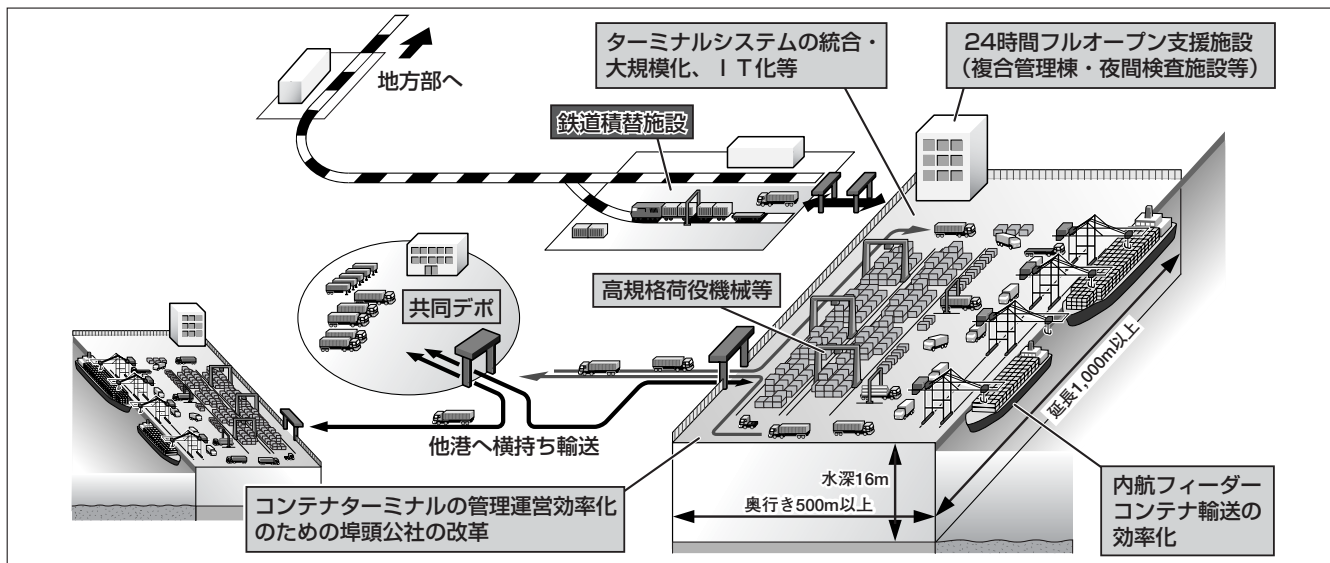
① 国際海上コンテナ輸送等の効率化

イ) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体でIT化等の施策を先導的・実験的に展開し、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るスーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。

平成18年度は、港湾の国際競争力を強化することを目的として、次世代高規格コンテナターミナルの形成を支援するとともに、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化支援のための新規制度の創設等を行う。(神戸港等)

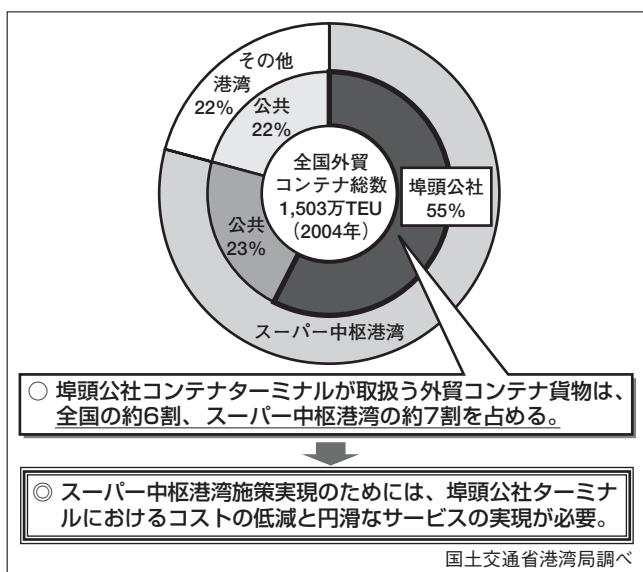
○事業費633億円(対前年度比1.38)、国費385億円(対前年度比1.36)



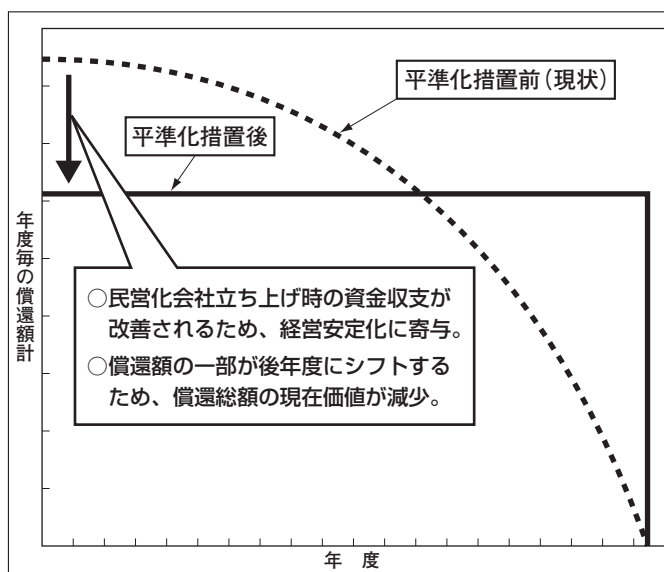
【埠頭公社ターミナルの管理運営効率化及び次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

●埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化支援のための新規制度の創設等

- 埠頭公社の民営化に伴う無利子貸付制度及び償還額の平準化、税制特例措置等



【外貿埠頭公社の外貿コンテナ貨物の取扱状況】



【無利子貸付金の未償還額の平準化(イメージ)】

●次世代高規格コンテナターミナル形成支援のための既存制度の拡充等

- 港湾機能の高度化に資する施設整備のための補助制度(鉄道積替施設)[その他施設費][国費:0.8億円]
- 内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進に向けた社会実験の実施(海事局との連携)[行政経費][国費:0.2億円]

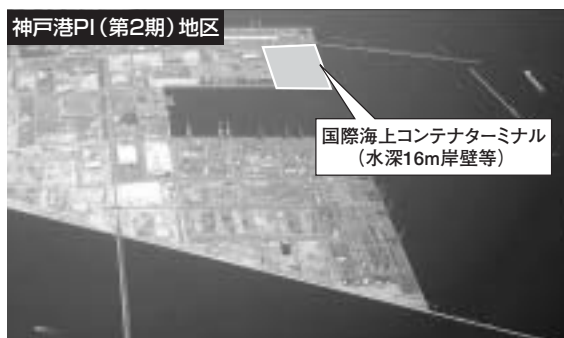
新規着工 阪神港(神戸港)[PI(第2期)地区]国際海上コンテナターミナル(水深16m岸壁等)

1. 事業の概要

総事業費：306億円
 <港湾整備事業費306億円(うち国費192億円)>
 事業期間：H18～H23
 整備施設：岸壁(水深16m)等

2. 事業の効果

我が国最大となる水深16mを有する国際海上コンテナターミナルを新たに整備することにより、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の入港が可能となり、物流コストの低減と国際競争力の強化が図られる。



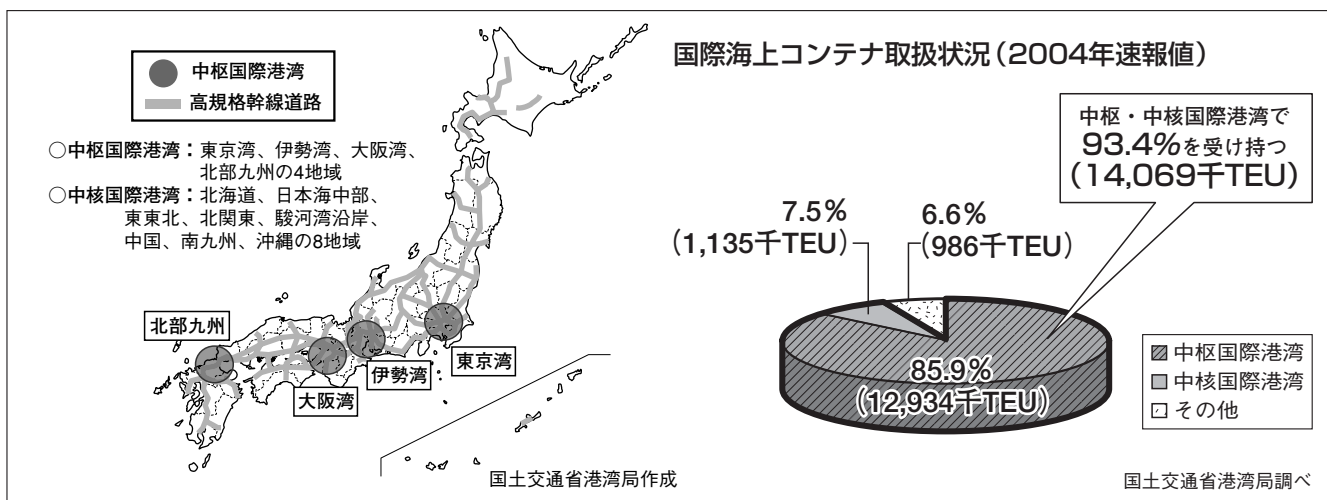
ロ) 中枢・中核国際港湾と国際幹線航路の整備

●中枢・中核国際港湾の整備

我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。(博多港、清水港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比2.1%減(H16)→H14比5%減(H19)】

○事業費1,001億円(対前年度比1.16)、国費626億円(対前年度比1.09)



新規着工 博多港(IC地区)国際海上コンテナターミナル(水深15m岸壁等)

1. 事業の概要

総事業費：339億円
 <うち港湾整備事業費220億円(うち国費141億円)>
 事業期間：H18～H22
 整備施設：岸壁(水深15m)等

2. 事業の効果

水深15mを有する国際海上コンテナターミナルを、既存ターミナルと連続し新たに整備することにより、増加するコンテナ貨物や船舶の大型化への対応が可能となり、物流コストの低減と国際競争力の強化が図られる。



●国際幹線航路の整備

浅瀬等が存在するため航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全により海上ハイウェイネットワークを構築し、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コストの低減と、安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図る。(東京湾口航路等)

指標：船舶航行のボトルネック解消率【75%(H12)→81%(H16)→90%(H18)】

○事業費178億円(対前年度比0.90)、国費178億円(対前年度比0.90)

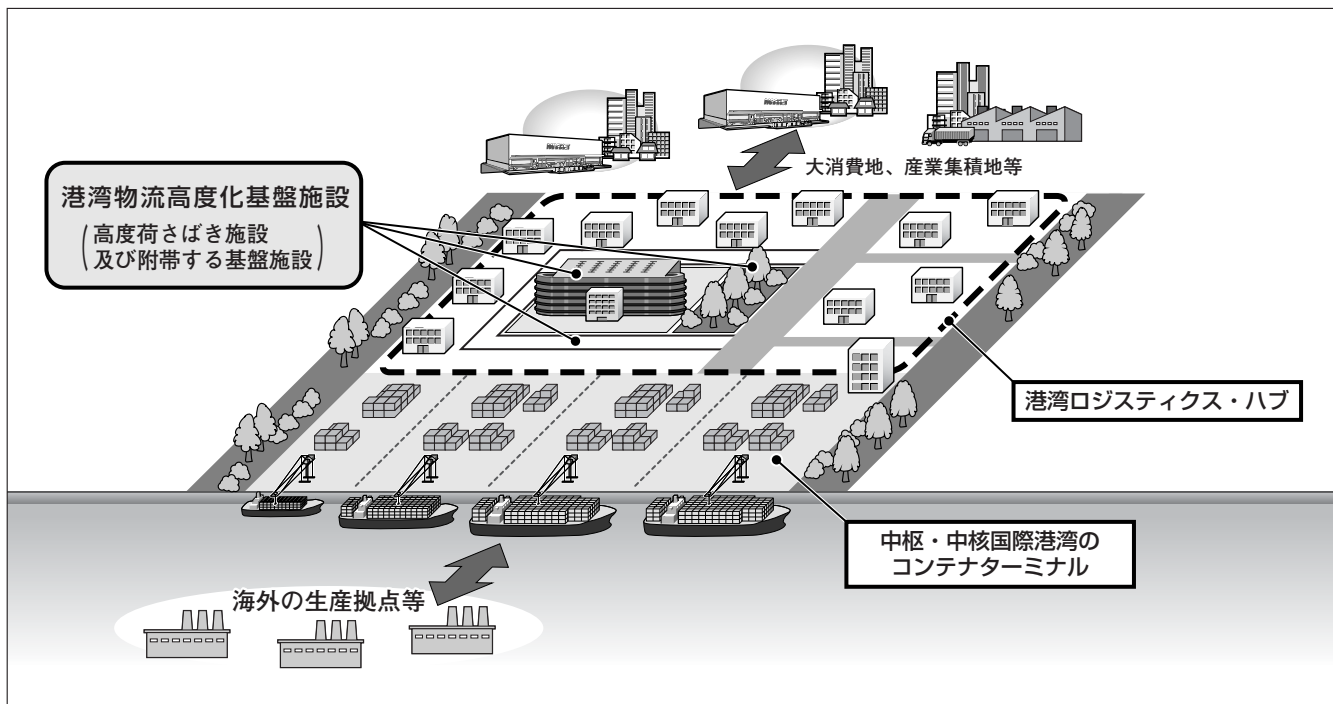
② 東アジア「準国内」物流システムの構築

イ) 港湾ロジスティクス・ハブの形成

経済のグローバル化に対応し、国際競争力強化及び環境負荷軽減を図るため、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル背後において、港湾物流高度化基盤施設(高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設)の整備を支援し、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する港湾ロジスティクス・ハブ(物流結節点)の形成を推進する。

● 港湾物流高度化基盤施設(高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設)に対する無利子貸付制度の創設

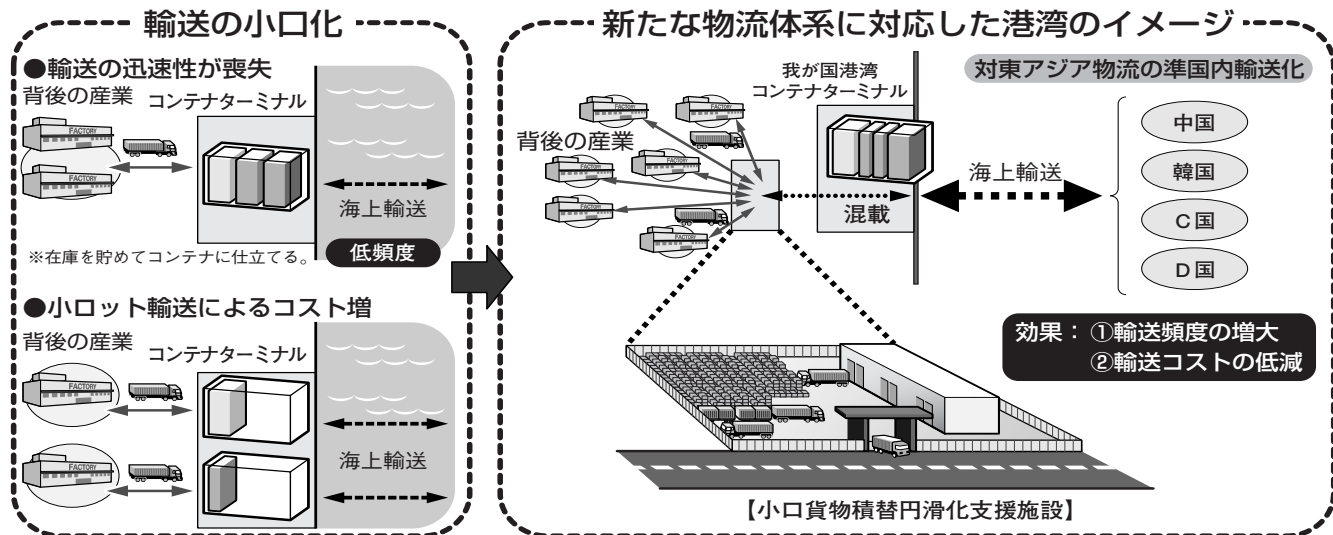
貸付比率	指定特定重要港湾	: 国30%、港湾管理者30%
	その他の中枢・中核国際港湾	: 国20%、港湾管理者20%



【港湾ロジスティクス・ハブのイメージ】

ロ) 対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系への対応

対東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系に対応して、貨物の海上輸送と他の輸送モードの接続を円滑に行うための小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)を整備し、スピーディでシームレスな、国際・国内一体となったSCMコリドーの構築を図る。〔その他施設費〕(国費:0.7億円)(博多港等)

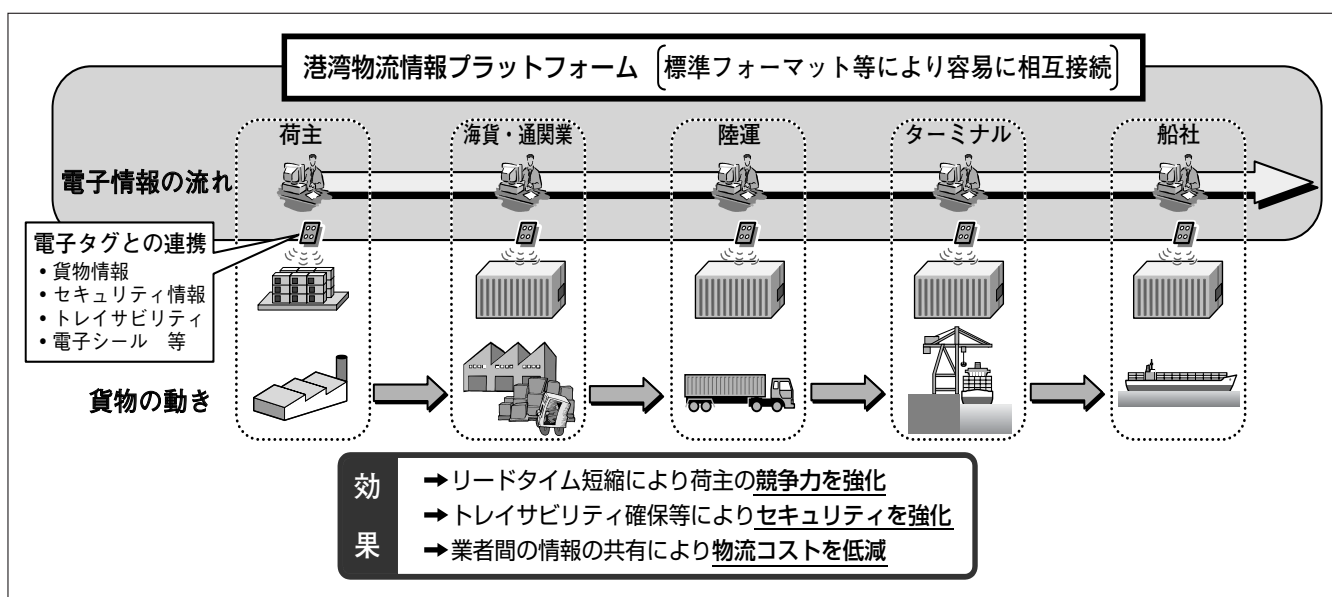


③ 港湾サービスの高度化・活性化

イ) 港湾の情報化の推進

物流の効率化とセキュリティ強化に資するため、電子情報の授受における標準項目やフォーマットなどの共通ルール(港湾物流情報プラットフォーム)の構築、港湾物流情報プラットフォームと連携した空コンテナの流通効率化及び電子タグ等高度なITを活用したセキュリティ強化策に取り組み、港湾の情報化の推進を図る。〔行政経費〕〔国費：0.9億円〕

- 港湾物流情報プラットフォームの実現に向けた共通ルールのモデル構築
- 空コンテナの流通効率化システムの実現可能性に関する検討
- 電子タグ等を活用したセキュリティ対策等に関する普及支援方策の検討



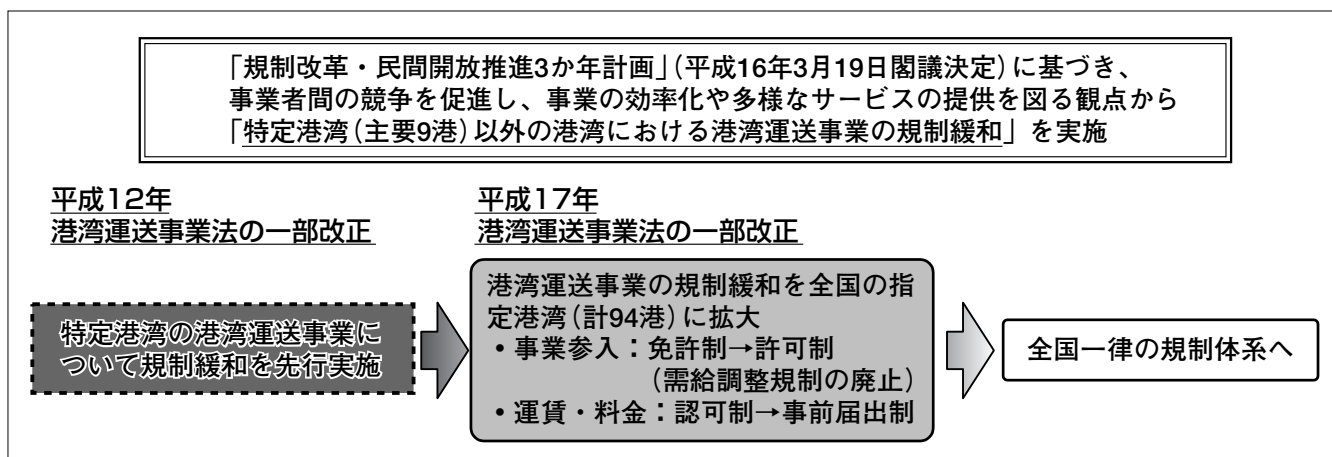
【港湾の情報化の推進】

ロ) 港湾運送事業の規制緩和の実施

港湾運送事業の規制緩和については、平成12年に特定港湾(主要9港*)において先行実施され、平成17年の港湾運送事業法の一部改正(平成18年5月までに施行)により全国の指定港(94港)へ拡大される。

港湾運送事業の規制緩和の着実な実施を図るため、港湾運送事業への規制緩和の影響を調査するとともに、規制緩和後の港湾運送の安定化を図るための調査検討を行う。〔行政経費〕〔国費：0.1億円〕

※主要9港：千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港



【港湾運送事業の規制緩和】

2 地域の立地企業支援による経済再生『活力』

① 雇用・民間需要の拡大に資する臨海型基幹産業の活力増進

イ) 地域の経済と雇用を支援する多目的国際ターミナルプロジェクトの推進

海上輸出入貨物の大部分を占め、我が国の国民生活や基幹産業を支える鉄鉱石、石炭、穀物等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域経済の活性化と雇用の確保を支援するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。
(金沢港、高松港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比2.1%減(H16)→H14比5%減(H19)】

○事業費857億円(対前年度比0.95)、国費549億円(対前年度比0.94)

新規着工 金沢港[大野地区]多目的国際ターミナル(水深13m岸壁等)

1. 事業の概要

総事業費：167億円
 <うち港湾整備事業費161億円(うち国費94億円)>
 事業期間：H18～H27
 整備施設：岸壁(水深13m)等

金沢港大野地区



多目的国際ターミナル
(水深13m岸壁等)

2. 事業の効果

水深13mを有する多目的国際ターミナルを新たに整備することにより、大型船舶の入港が可能となり、物流コストの低減が図られ、地域産業の国際競争力強化につながる。

ロ) 既存ストックの有効活用によるものづくり産業・素材型産業の活力の復活

大型船舶の航行を可能とすることによる物流コスト低減と、安全かつ安定した海上輸送ネットワークの確保による臨海部立地企業の国際競争力向上を支援するため、公共・民間の適切な費用負担により港湾施設の整備及び老朽化により低下した機能の更新を行う。
(鹿島港、関門航路/北九州港)

新規着工 鹿島港^{がいかう}[外港地区]航路(水深22m)

1. 事業の概要

総事業費：34億円
 <うち国費5億円、受益者負担25億円>
 事業期間：H18～H20
 整備施設：航路(水深22m)

鹿島港外港地区



水深22m
 水深24m
 航路(水深22m)

2. 事業の効果

航路の埋没を解消し、水深22mを確保することにより、船舶の航行安全性が向上するとともに、喫水調整のために積載貨物量を減じることがなくなり、物流コストの低減が図られ、石油コンビナート産業全体の国際競争力の強化につながる。

新規着工 関門航路/北九州港^{とばた}[戸畑地区]航路(水深17m)

1. 事業の概要

総事業費：7.6億円
 <うち国費2.2億円、受益者負担5.1億円>
 事業期間：H18
 整備施設：航路(水深17m)



航路(水深17m)

関門航路/北九州港戸畑地区

2. 事業の効果

関門航路と北九州港戸畑地区を横断する航路の埋没を解消し、水深17mを確保することにより、船舶の航行安全性が向上するとともに、喫水調整のために積載貨物量を減じることがなくなり、物流コストの低減が図られ、地域の基幹産業である鉄鋼産業の国際競争力強化につながる。

② 利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現

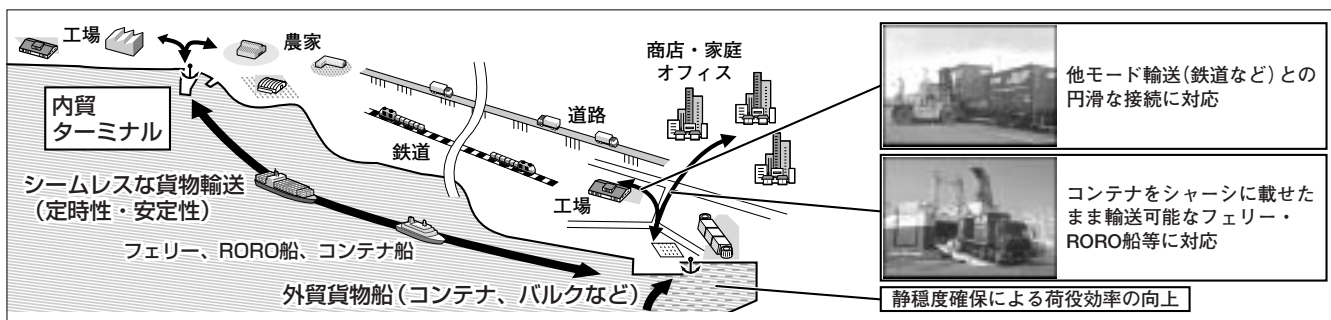
●国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進

環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。（青森港、常陸那珂港等）

指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率【(H14)→H14比1.5%減(H16)→H14比4%減(H19)】

指標：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率【75%(H12)→79.6%(H16)→80%(H18)】

○事業費105億円(対前年度比1.43)、国費65億円(対前年度比1.41)



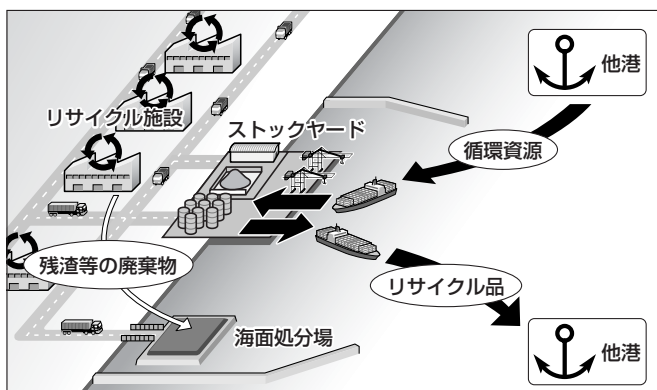
③ 循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～

●港湾における静脈物流拠点の形成

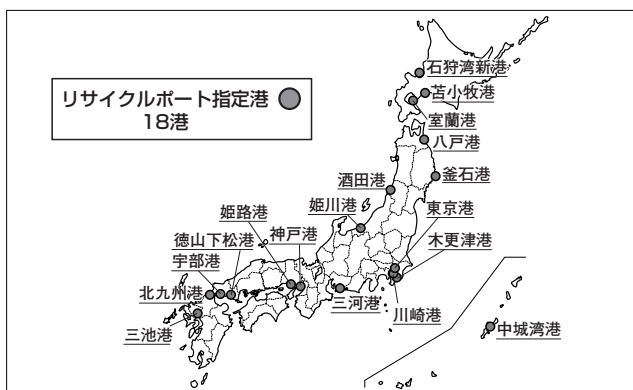
循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、循環資源の全国規模での広域的な流動を促進するとともに、臨海部においてリサイクル産業の拠点化を進め、リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の形成を推進する。（酒田港、姫川港等）

- ・情報交換の場の提供等、官民連携を促進し、静脈物流システムの構築を推進
- ・循環資源を取り扱う岸壁等の港湾施設整備を推進
- ・第三セクター等が整備する建屋・ストックヤード等の循環資源取扱支援施設の整備を推進(その他施設費)(国費:0.7億円)

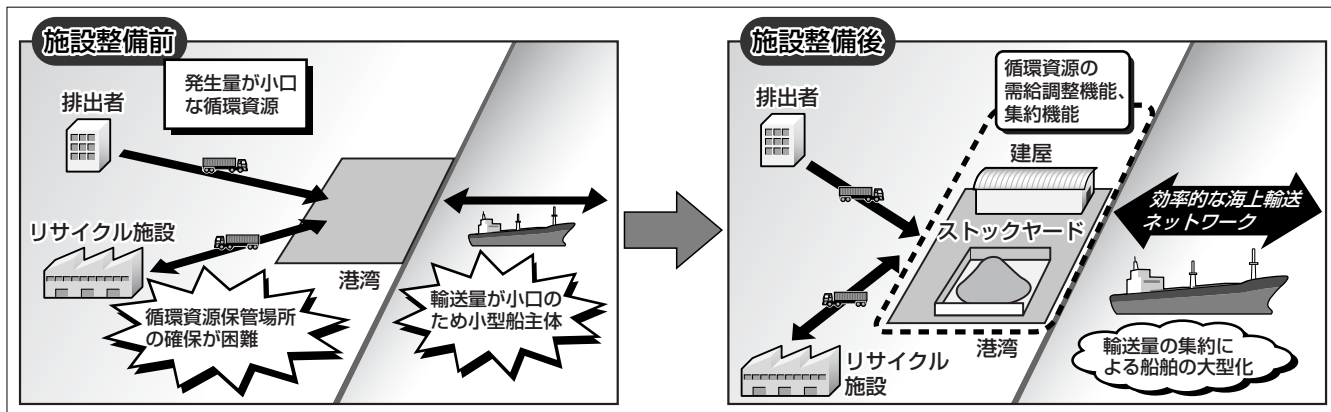
指標：循環資源国内輸送コスト低減率【(H14)→H14比約7%減(H16)→H14比約1割減(H19)】



【リサイクルポートのイメージ】



【リサイクルポートの指定状況】



【港湾における循環資源取扱支援施設のイメージ】

3 港湾の災害対応力強化と安全・安心の確保 『安全』

① 大規模地震・津波等への対応力強化

イ) 大規模地震対策の推進

大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁の整備、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペースの確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。

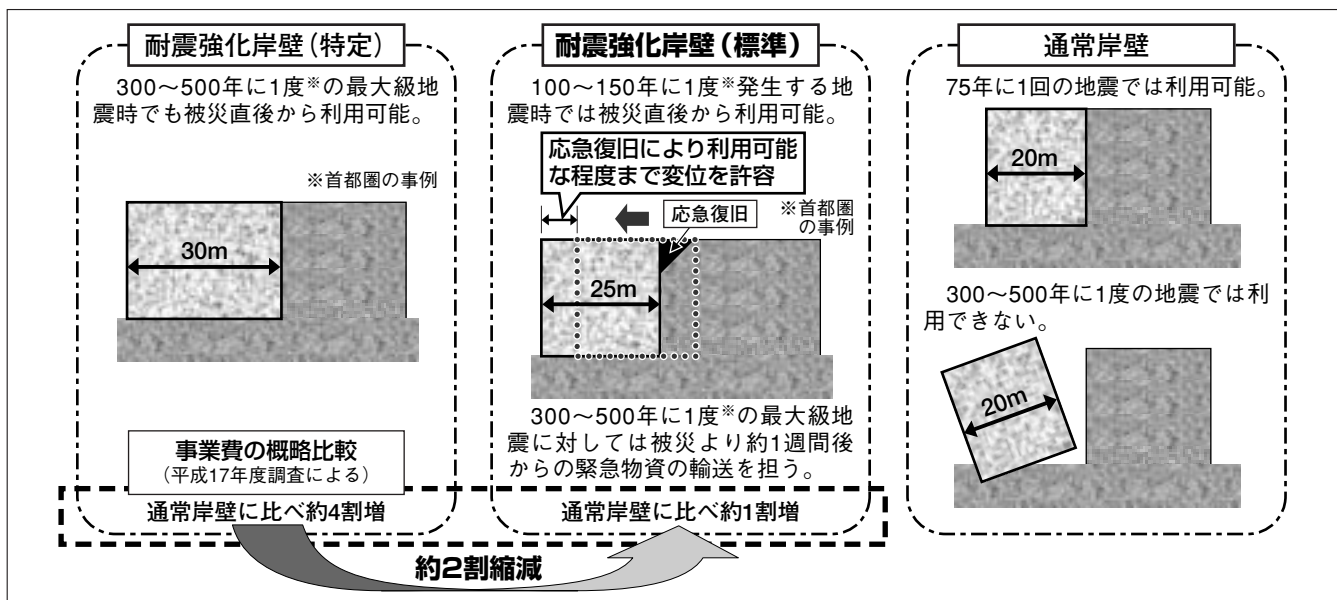
(仙台塩釜港、衣浦港等)

指標：港湾による緊急物資供給可能人口【約1,900万人(H14)→約2,020万人(H16)→約2,600万人(H19)】

○事業費121億円(対前年度比0.97)、国費64億円(対前年度比1.04)

●耐震強化岸壁の整備推進に向けた施策

全国各地で大規模地震の発生が切迫するなか、耐震強化岸壁の整備を“早く”“安く”推進するため、①耐震強化岸壁を2種類に区分し、応急復旧により緊急物資を効率的に輸送できるタイプを導入した上で全国配置計画の見直しを行うとともに、②耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し計画的な整備の推進を図る。



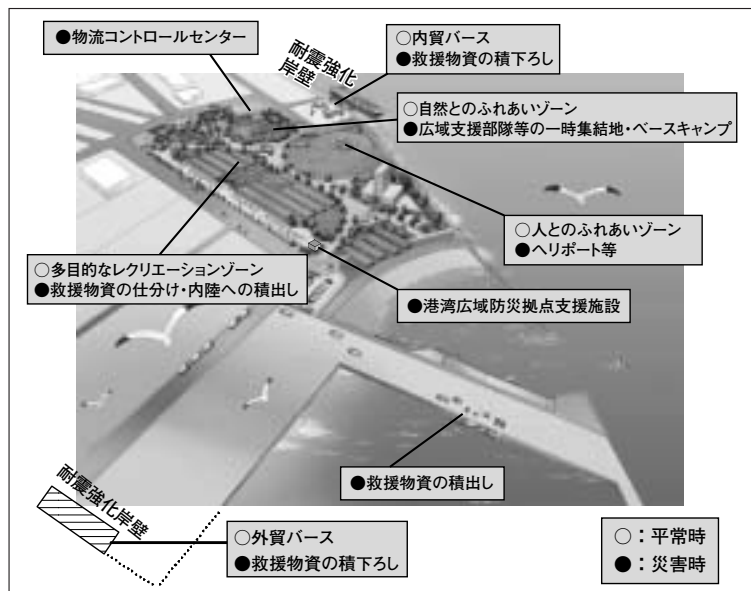
【耐震強化岸壁の区分イメージ】

●首都圏の甚大な被害への対応

大規模地震発災後の、首都圏一円の緊急物資輸送のコントロール機能を担う基幹的広域防災拠点の整備を川崎港東扇島地区において推進する。

また、震災直後に東京湾基幹的広域防災拠点の機能を早期に発揮することを目的に応急措置用資材スペース、緊急物資の輸送中継業務を支援する施設を整備する。

〔その他施設費〕〔国費：2.6億円〕

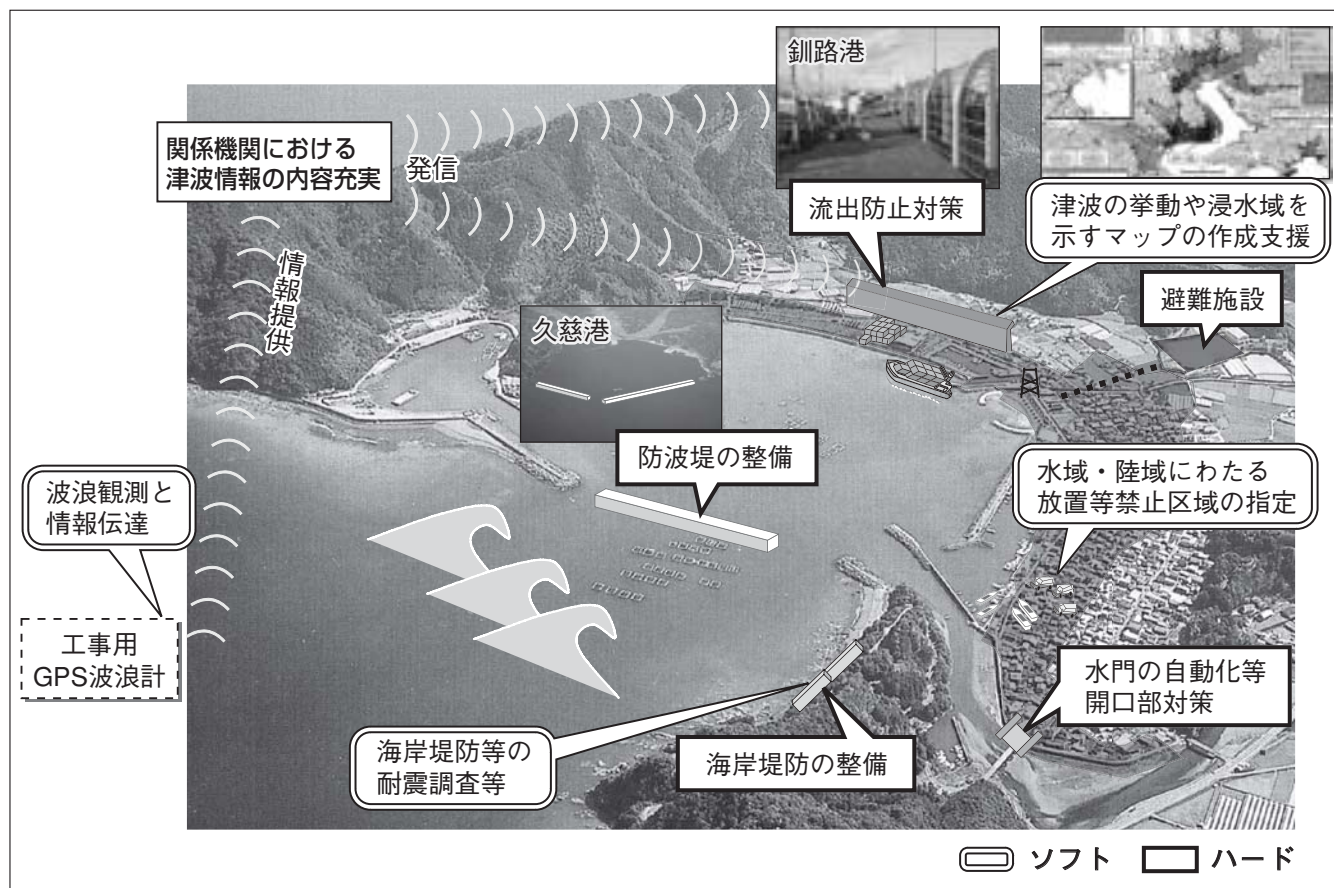


【基幹的広域防災拠点のイメージ (川崎港東扇島)】

ロ) 港湾・沿岸域における総合的な津波対策の強化

人口や産業が集積する港湾地区において、非常時の物流機能を確保し、背後地域の安全と安心を保持するために、港湾整備事業及び海岸事業の連携により、ハード及びソフト対策が一体となった総合的な津波対策を強力に推進する。

- 津波被害軽減に資する防波堤の整備(久慈港等)
- 津波の挙動や浸水域を示すマップの作成支援
〔港湾施設改良費統合補助の拡充：津波対策支援事業の追加〕
- 避難緑地(新宮港等)、避難路の整備
- 流出防止対策(釧路港等)
- 水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定(港湾法改正により措置)
- 工事用GPS波浪計による波浪情報の関係機関への速やかな伝達(三陸沖等)
- 海岸堤防の整備(海岸事業)
- 水門の自動化、堤防護岸の破堤防止及びハザードマップ作成支援等
〔津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設〕(海岸事業)



【港湾・沿岸域における総合的な津波対策のイメージ】

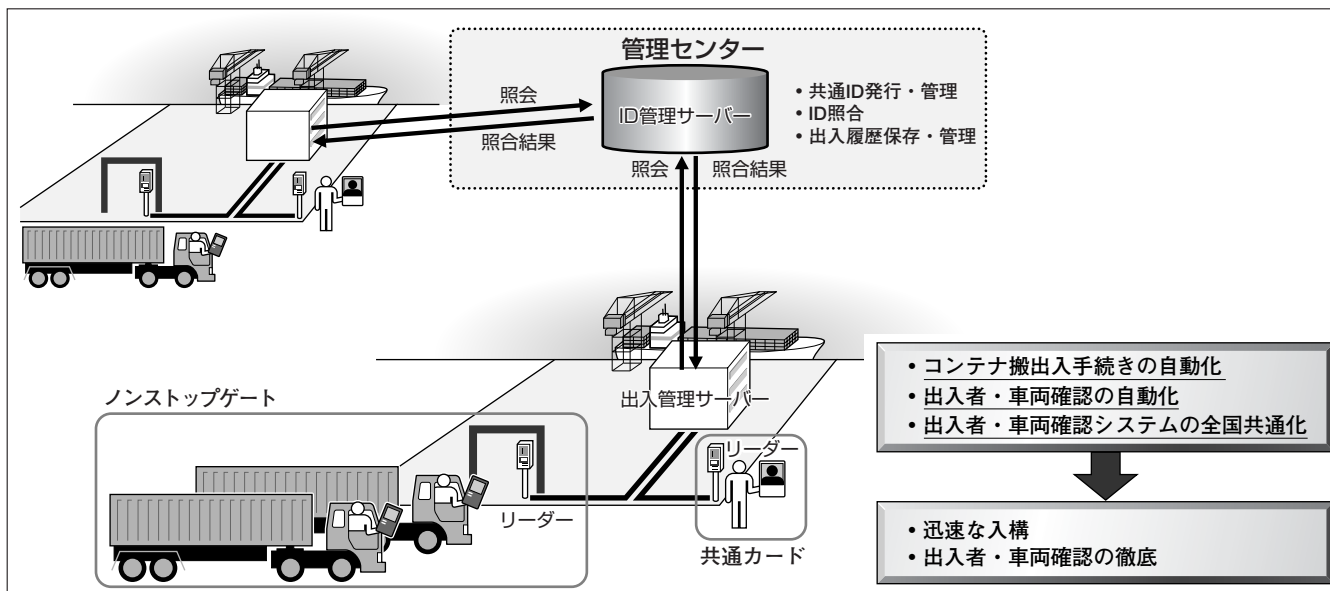
ハ) 安全・安心を担保するためのその他の取組

- 技術基準の性能規定化に伴う適合性確保(27頁参照)
- プレジャーボートの「適正な規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とした放置艇対策の推進

② 港湾・海域における保安対策の強化

イ) 保安性と物流の効率性の両立を図る出入管理の高度化

次世代高規格コンテナターミナルにおけるコンテナ貨物の搬入・搬出の予約確認、人・車両の出入資格の確認等に要している時間を短縮し、人と貨物のゲート通過の迅速性の向上及び保安性の確保を図るためのコンテナターミナルゲートの高度化に関する実証実験を行う。〔行政経費〕〔国費：0.5億円〕



【港湾施設における出入管理の高度化のイメージ】

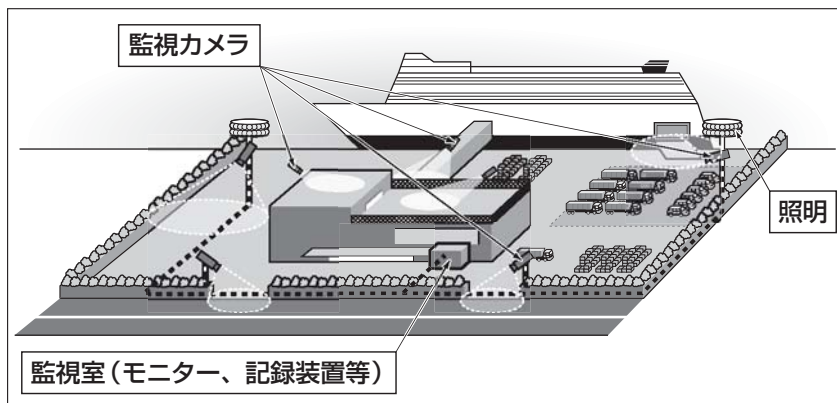
ロ) 人材育成等の港湾保安総合向上化事業

港湾保安対策の確実な実施を確保し、さらにその質を向上するため、埠頭保安管理者・埠頭保安要員を対象とした保安研修制度を確立・支援し、港湾保安に関する人材育成を推進する。

また、港湾における盗難自動車不正輸出対策のために、具体的にとるべき措置についての知見・経験を充実させるため、国がモデル的な取組について支援を行う。〔行政経費〕〔国費：0.2億円〕

ハ) 内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化

平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナル等において、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。〔その他施設費〕〔国費：0.3億円〕 (大阪港等)



【保安施設(監視室等)のイメージ】

4 港湾のグリーン化『環境』

① 良好な環境の積極的な保全・再生・創出

「新・生物多様性国家戦略」や「自然再生推進法」等を踏まえ、港湾空間における水環境の改善、自然環境の再生・創出を図る。(堺泉北港、広島港等)

- 港湾整備により発生する浚渫土砂等を活用した干潟・海浜等の保全・再生・創出
- 汚泥浚渫・覆砂による底質改善、環境整備船等による浮遊ゴミ・油の回収
- 青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等を効率的に実施するための、浚渫土砂等の需給調整・品質調整システム構築に関する調査



尾道糸崎港

港湾整備により発生する良質の土砂を有効利用し人工干潟を造成することで、良好な環境を創出

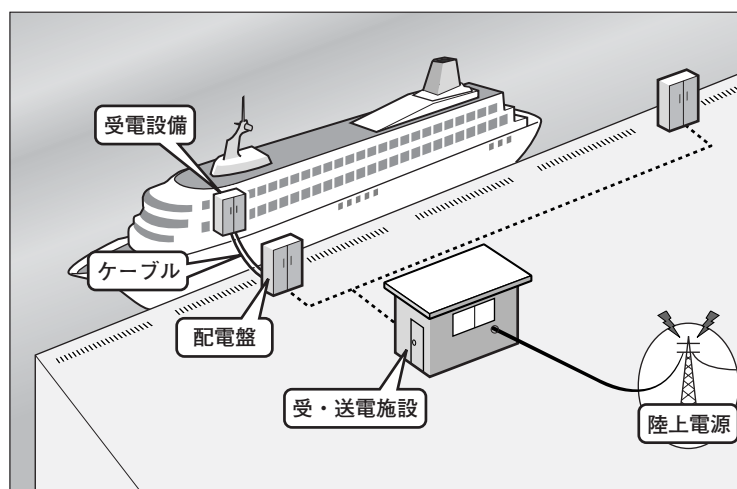
指標：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合【約2割(H14)→約2割(H16)→約3割(H19)】

指標：湾内青潮等発生期間の短縮【(H14)→H14比約5%増(H15)*→H14比約5%減(H19)】

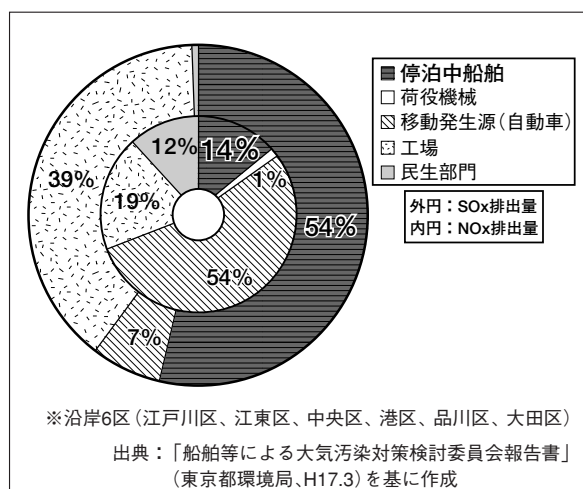
※当指標は気象・海象等にも影響される。

② 港湾地域における排出ガス対策の推進

港湾地域における大気汚染対策及び地球温暖化対策として、接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、機関を停止させることを目的とした、陸上側施設の検討に関する社会実験を行う。(行政経費)(国費:0.2億円)



【陸上電力供給施設のイメージ】



【東京港内と沿岸6区における大気汚染物質の排出量推計結果割合】

③ 廃棄物の適正処理に対応した海面処分場の確保 ～都市環境問題への対応～

大都市圏を中心に、内陸部での廃棄物の最終処分場確保はますます困難となっている。廃棄物の適正処理のため、埋立処分により造成された土地の利活用を考慮しつつ、海面処分場の整備を推進する。(川崎港等)

- 地方自治体や事業主が個々に処分場を確保することが困難である大阪湾域において、広域処理場の整備を推進する (大阪湾フェニックス)
- 首都圏の建設発生土の有効利用を図るため、全国の港湾等に海上輸送することにより、その活用を推進する (スーパーフェニックス)

指標：可能な限り減量化した上で海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入【100%(H14)→100%(暫定値)(H16)→100%(H17以降毎年)】

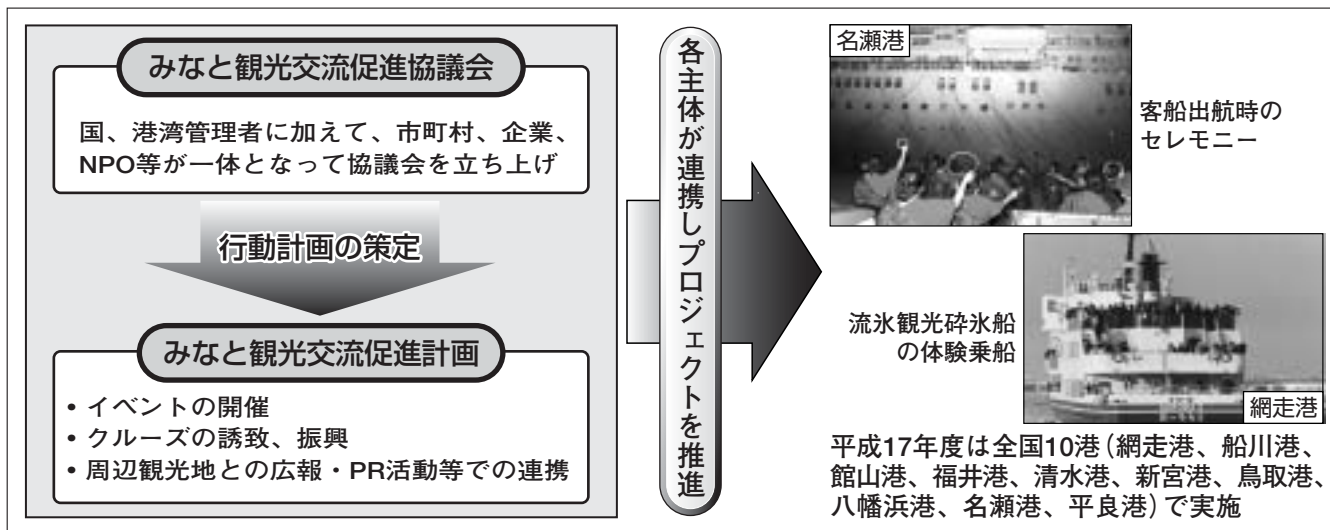
④ 循環型社会の形成 ～リサイクルポートプロジェクトの推進～ (17頁参照)

5 地域の再生『暮らし』

① 地域の振興を担う「みなと」づくり

イ) みなと観光交流促進プロジェクトの推進

「みなとの観光交流」、「海からのアクセス」、「都市と観光地の施策との連携」の観点から、地域の各主体が連携してソフト・ハード施策を重点的、一体的に展開する「みなと観光交流促進プロジェクト」を推進する。



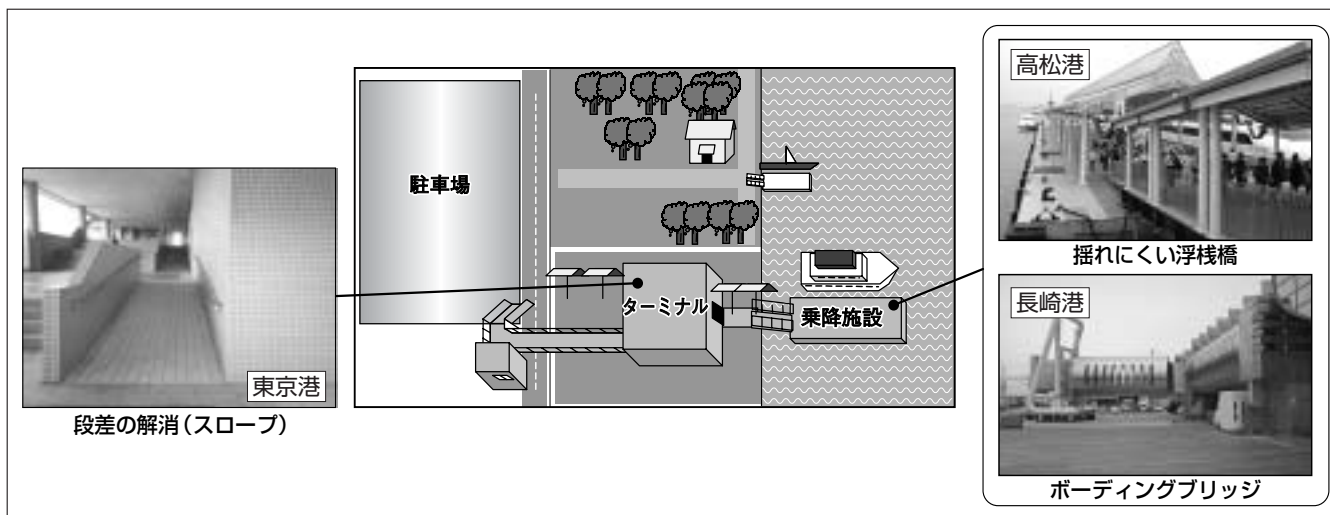
【みなと観光交流促進プロジェクトの展開イメージ】

ロ) 地域の活動を支える海上交通機能の向上とユニバーサルデザイン化の推進

離島住民の交通と生活に不可欠な交通基盤である港湾について、防波堤・航路等の整備により、輸送の安定性確保に努めるとともに、みなとを訪れた人々が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用可能とするよう、旅客船ターミナル、係留施設等のユニバーサルデザイン化を推進する。(石垣港等)

- ・ 揺れにくい浮桟橋、手すり、スロープ等の整備の推進
- ・ 離島航路の安全性・安定性確保のための防波堤、航路等の整備

指標：1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路等のバリアフリー化の割合
 【旅客施設の段差解消：39%(H14)→49%(H16)→7割強(H19)】
 【視覚障害者誘導用ブロック：72%(H14)→80%(H16)→8割強(H19)】



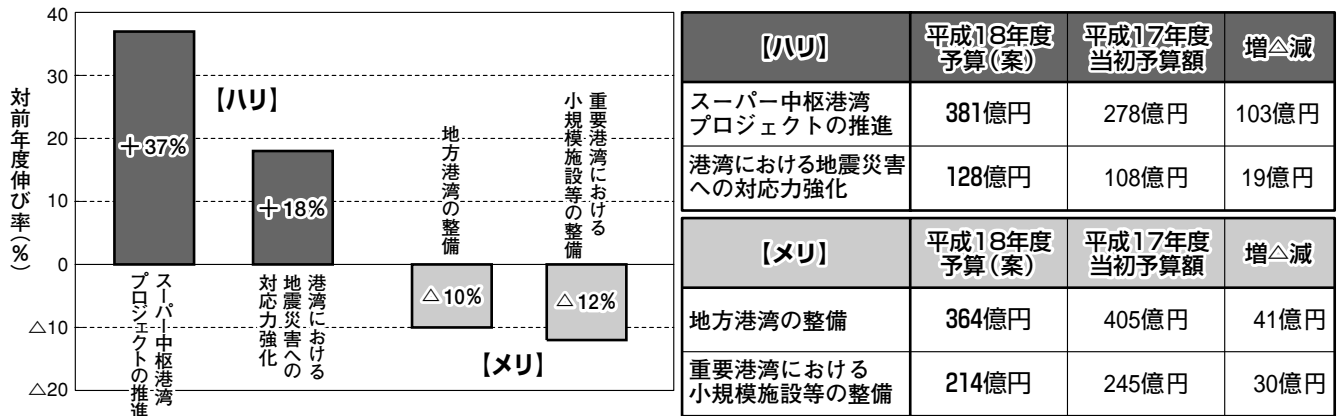
【みなとのユニバーサルデザイン化イメージ】

効率的・効果的な事業の推進

1 投資の重点化・効率化

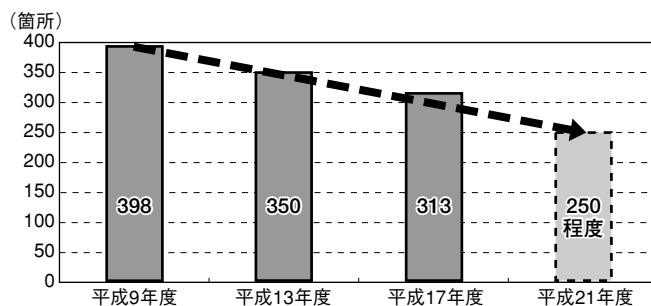
① 18年度予算(案)における投資のメリハリ

- 国際競争力の強化、安全・安心の確保という現下の政策課題に対し、港湾分野において対応すべき重点課題である「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進」及び「港湾における地震災害への対応力強化」に予算配分の重点化を図る。
- 重要港湾における小規模施設等や地方港湾の整備のための投資を抑制する。
- 重要港湾105港の利用度に関する評価を行い、2区分に分け、投資の重点化を図る。



② 直轄事業の抜本的見直し

- 新規事業着工に際しては継続事業の終了を原則化すること等により、実施箇所数の管理を徹底する。
- 残事業についてプロジェクトの規模・範囲、設計見直し等の工夫、予算の重点配分等により事業費縮減と完了時期の前倒しを実現する。

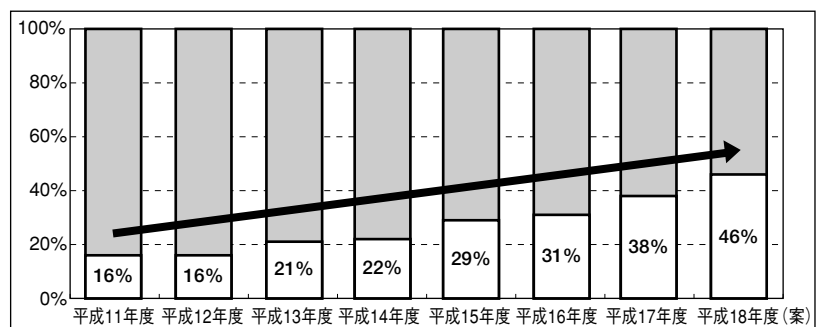


【直轄事業実施箇所数(重要港湾)の推移】

- 直轄事業を向こう5年間で20%削減(17年度313箇所→21年度250箇所程度)
- 事業の重点化により優先施策の効果を早期発現(事業期間を平均2割短縮)

③ 既存ストックを有効活用

- 新規施設の「建設」のみならず、既存ストックを「改良」することによって、その質を減ずることなく有効に活用していく。



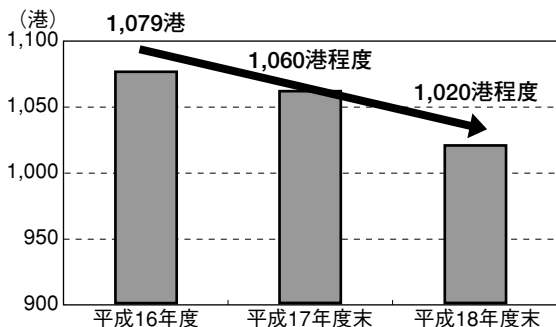
【改修事業に占める改良のシェア】

④ 地方港湾統合の推進による投資の縮減

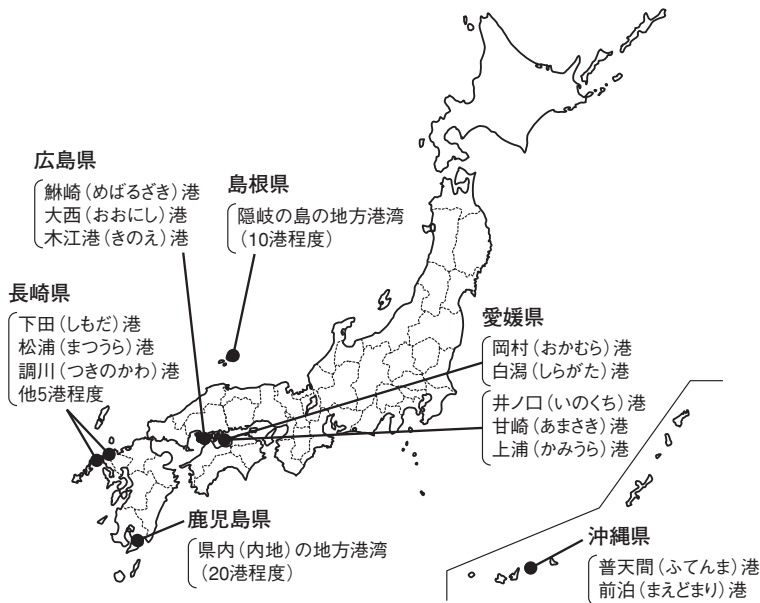
港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資などの解消を図ることによる効率的・効果的な港湾の投資・運営をめざす。平成18年度は、約40港(約50港→8港程度)の港数削減を予定。

<統合による効果>

- 港湾の施設などの投資効率化
 - ➡ 適切な機能の分担、配置計画、整備計画
(18年度統合検討港湾の後年度事業費を約40億円縮減)
- 港湾運営の効率化
 - ➡ 各種手続、事務の省力化
(18年度統合検討港湾の港湾管理事務コストを約3割縮減)



【港湾数の推移】



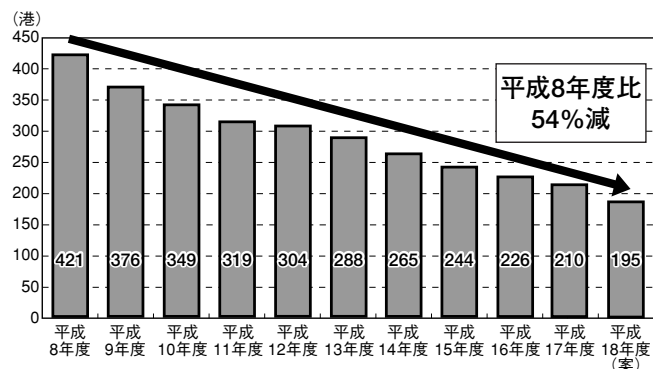
【18年度における主な統合検討港湾】

港湾統合支援措置(港湾施設改良費統合補助)

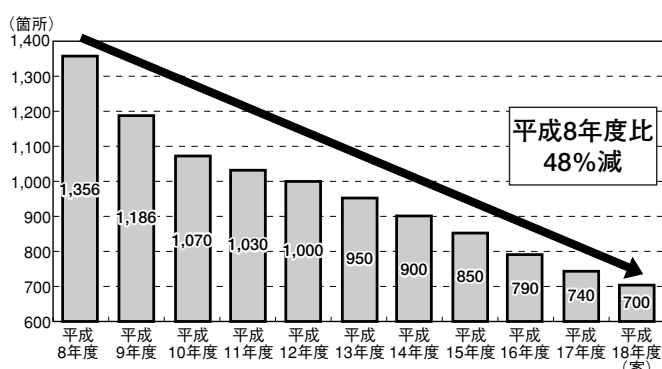
- 市町村管理港湾に係る補助採択基準の引き上げ(H16:5,000万円→H17:7,000万円→H18:8,000万円)に際し、統合のあった市町村管理港湾については、平成17~19年度の3年間に国土交通大臣が同意した事業計画に基づく事業の採択基準を引続き5,000万円のまま据え置く。
- 事業計画を優先的に採択。

⑤ 事業実施港・箇所数の絞込み

わが国全体での歳出改革が重要な課題となっているなか、限られた予算により政策課題へ適切に対応し、整備の緊急性や官と民、国と地方の役割分担等の観点から投資の重点化を図るため、地方港湾における事業実施港数を削減し、投資を抑制する。また、重要港湾においても、事業実施箇所数のより一層の削減を図る。



【地方港湾における事業実施港数】

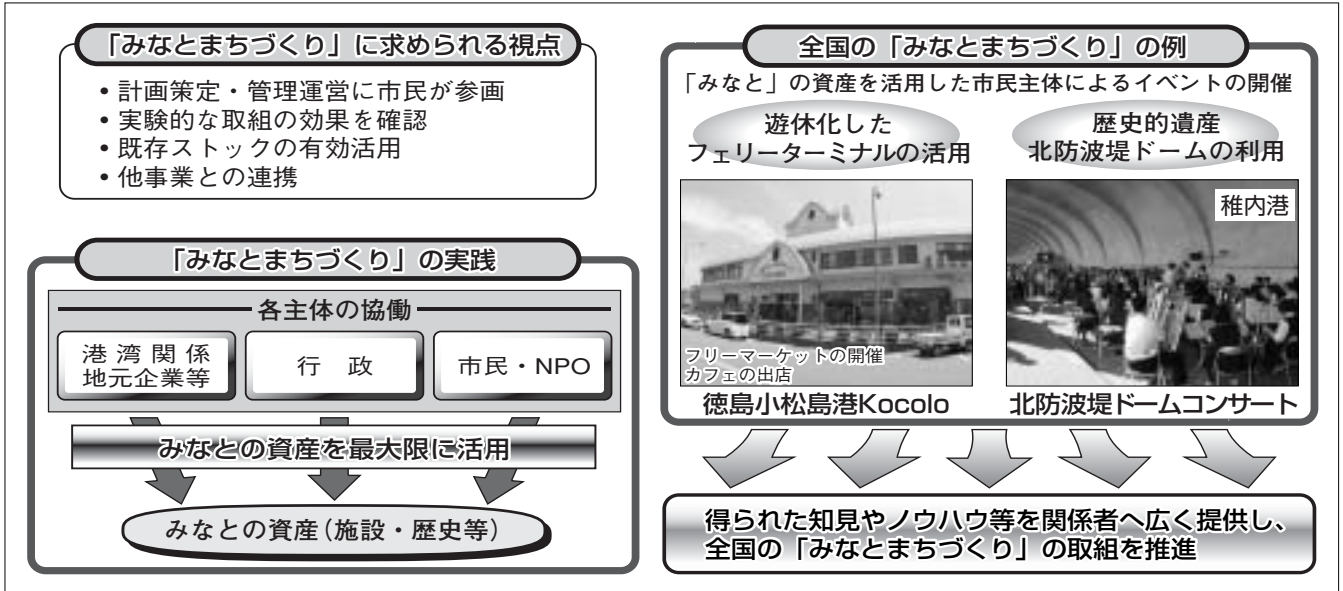


【重要港湾における事業実施箇所数】

⑥ 市民が主体となった港づくり ～みなとまちづくりの推進～

個性を活かし地域を活性化する美しい「みなとまちづくり」の推進

「みなと」の資産を再評価し、地域の交流や賑わいの拠点として有効活用を図るため、市民が主体となって計画づくりや「みなと」の施設を利用したイベント等を開催し、市民に親しまれる活力のある「みなと」空間を形成する「みなとまちづくり」を推進する。



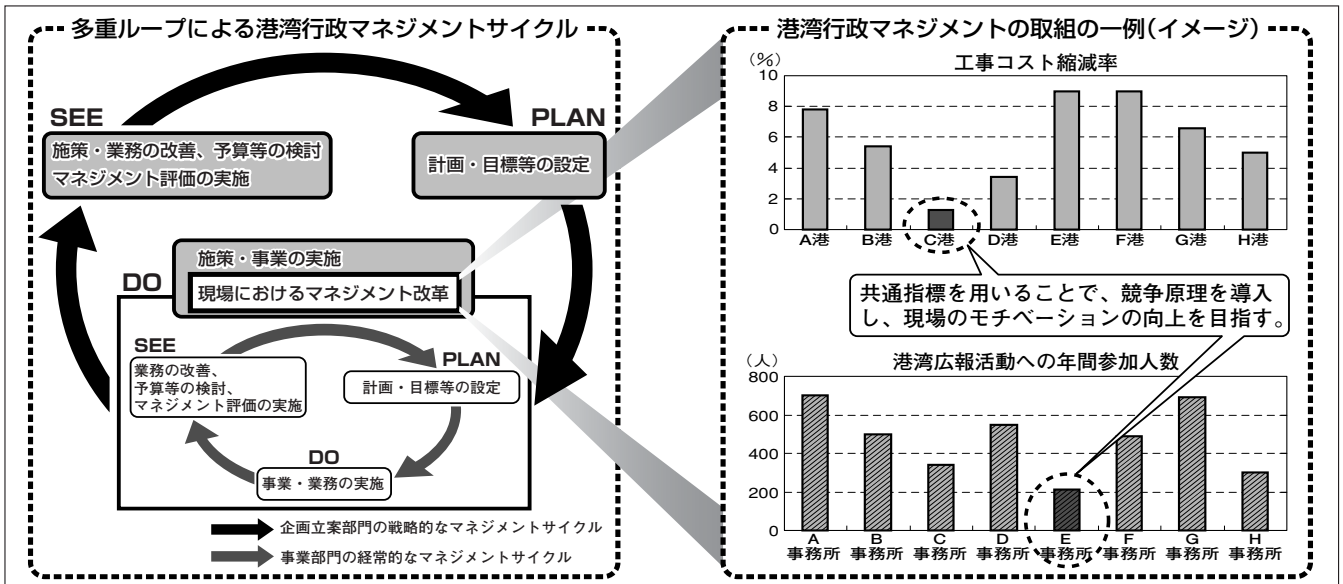
⑦ 港湾行政マネジメントへの取組

業績測定、施策の評価、個別事業評価など、行政マネジメントサイクル(Plan-Do-Check-Actionサイクル)の確立を目指し、種々の取組を推進し、NPM*の考えに基づく「港湾行政マネジメント」の確立を目指す。

*NPM(ニュー・パブリック・マネジメント): 民間の経営手法を公的部門に応用した公的部門の新たなマネジメント手法

●港湾行政マネジメントの“基本方針”

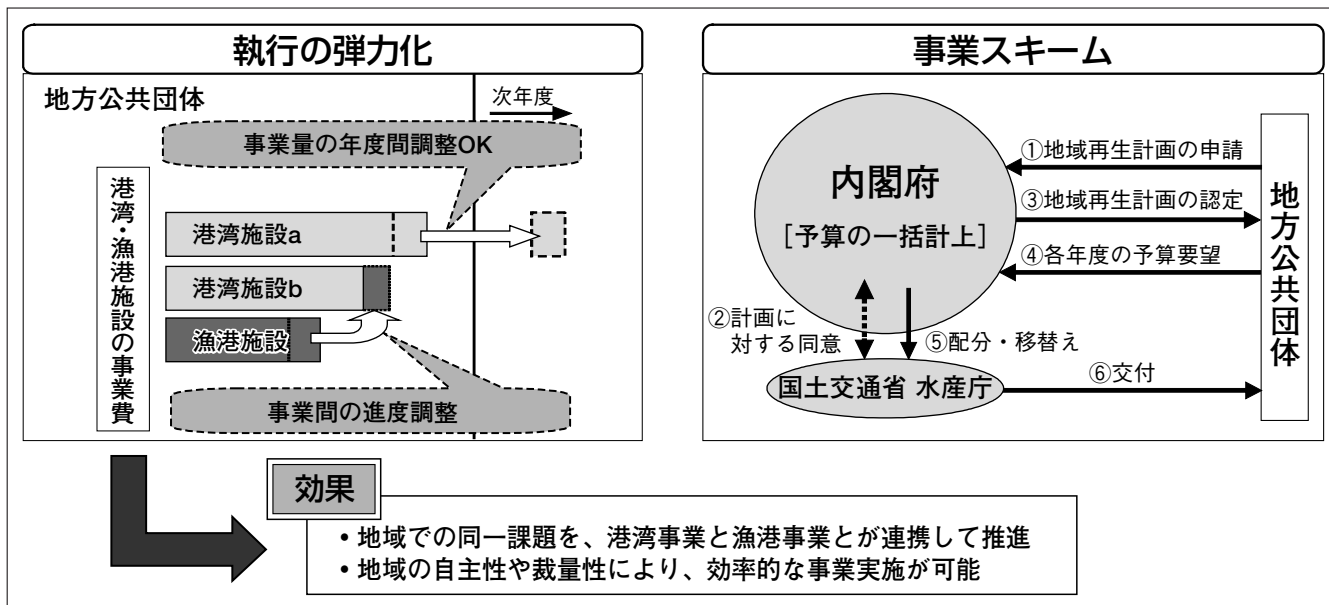
1. 港湾ユーザーならびに最終顧客である国民に対する行政の説明責任(アカウンタビリティ)の徹底～国民的視点に立った成果重視の港湾行政への転換～
2. 国民本位の効率的で質の高い港湾行政マネジメントの実現～現場における港湾行政マネジメント改革～



⑧ 港整備交付金の活用

水産庁との連携により地方港湾・第一種漁港の施設整備を効率的に実施する港整備交付金(内閣府に一括計上)について、地方の実情に配慮しつつ、その一層の活用を促進するため、平成18年度より予算を対前年度比1.7倍に増額(50億円→85億円)するとともに以下の内容を措置する。

- ・離島において実施される事業に対し、離島振興法と同等の交付率高上げを措置する。
- ・都道府県が港湾管理者である地方港湾の所在市町村が事業を実施できるよう措置する。
- ・離島の地方港湾における交通機能(駐車場)用地の整備を交付対象とする。



【港整備交付金のスキーム】

⑨ PFIの活用による効率的な事業の推進

中枢・中核国際港湾の公共コンテナターミナルやプレジャーボートの係留保管施設等において、民間の資金、経営ノウハウを活用できるPFI手法の導入により効率的な事業の推進を行う。(北九州港)

●PFI事業者の実施する施設整備等に対する支援措置

- ・港湾法第55条の7に基づく無利子貸付
- ・特別転貸債による貸付
- ・税制特例(固定資産税、不動産取得税、都市計画税)

北九州港において、民間のノウハウと資金を活用した効率的な施設整備と単一のターミナルオペレーターによる複数バースの一元的な運営を行うことにより、アジアの主要港に劣らない国際競争力のあるサービスを提供することで、環黄海圏のハブポートを目指す。

シンガポール港を運営するPSA社を中心とした民間企業16社※と北九州市が平成16年1月に出資協定を締結し、運営会社(ひびきコンテナターミナル株式会社)を設立、同年2月5日に運営会社と北九州市が実施協定の締結を行い、平成17年4月にコンテナターミナルの供用を開始した。引き続き施設整備を進めている。



※16社： PSA社、株式会社上組、山九株式会社、日本通運株式会社、新日本製鐵株式会社、三井物産株式会社、日鐵運輸株式会社、九州電力株式会社、株式会社福岡銀行、株式会社西日本銀行、株式会社みずほ銀行、株式会社山口銀行、株式会社ゼンリン、九州工業株式会社、ひびき灘開発株式会社、東陶機器株式会社

【PFI事業のイメージ(北九州港ひびきコンテナターミナルPFI事業)】

⑩ コスト構造改革の推進

「公共工事コスト削減対策に関する新行動計画」（平成13年3月）に基づき、これまでの取り組みに加え、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直した「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」（平成15年3月）を踏まえ引き続き推進する。

見直し内容

- ①事業のスピードアップ(8施策)
- ②計画・設計から管理までの各段階における最適化(14施策)
- ③調達の最適化(12施策)

合計34施策

数値目標

平成15年度から5年間(社会資本整備重点計画と整合)で、平成14年度と比較して、15%の総合コスト削減率を達成する。

《港湾整備事業：平成16年度・7.5%》

総合コスト削減率

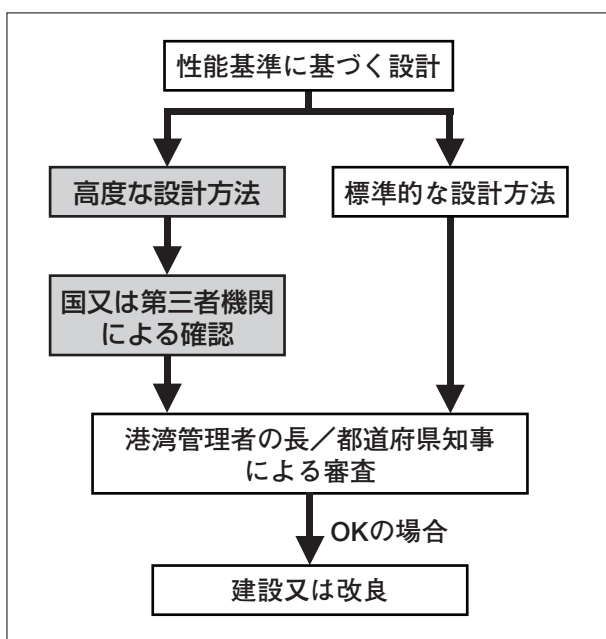
従来の工事コストの削減に加え、次の項目も評価

- ①規格の見直しによるコストの削減
- ②事業のスピードアップが図られることによる便益の向上
- ③将来の維持管理費の削減

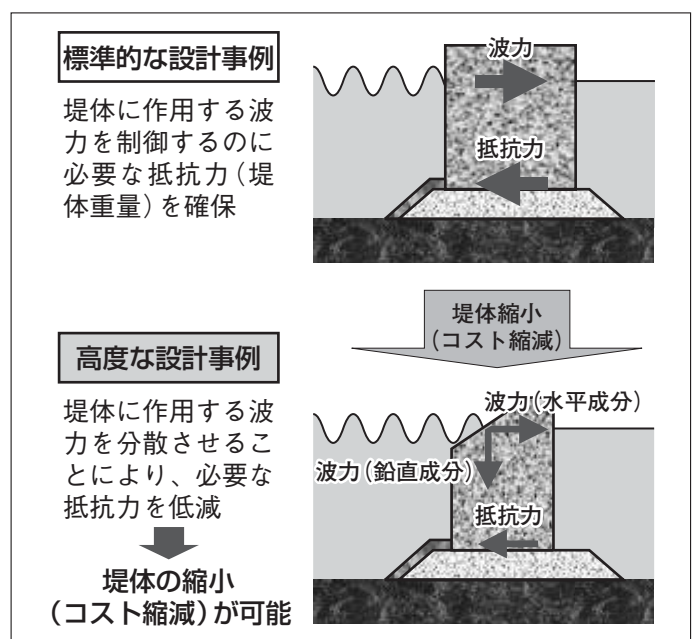
主要な施策

- ①規格の見直しによるコストの削減
～港湾の施設の技術上の基準の性能規定化～

港湾構造物のコスト削減を図る観点から、港湾の施設の技術上の基準を現行の仕様規定から性能規定に変更する予定。これに伴い、創意工夫を活かした新たな設計方法が可能となることから、技術的難易度の高い設計に関する技術基準への適合性を国又は第三者機関が確認する制度を創設する。この第三者機関の技術力を確保するため、登録要件の審査を厳格に行うとともに、必要に応じて適合命令、改善命令、立入検査を実施するなど、港湾施設の安全確保に対し万全を期す。



【性能基準における適合性確保のスキーム】



【技術基準の性能規定化のメリット】

⑪ 入札・契約手続の改善

入札・契約手続に関して、「政府調達に関する協定」の基準額(7億3千万円)以上の工事について実施している一般競争入札方式を2億円以上の工事まで拡大し、2億円未満の工事についても「工事希望型競争入札」を試行し、競争性の向上を図る。

また、民間からの技術提案に基づき、価格と価格以外の要素を総合的に評価して落札者を決定する総合評価方式については、技術的な工夫の余地の小さい工事についても「簡易型総合評価方式」を導入することにより、総合評価方式の適用する工事を拡大する。

⑫ 公共工事の品質確保について

「公共工事の品質確保の促進に関する法律」に基づき、①価格及び品質が総合的に優れた内容の契約、②受注者としての適格性を有しない建設業者の排除等による入札及び契約の適正化、③民間事業者の能力を活用、④請負契約の当事者の各々が対等な立場の合意による公正な契約、その誠実な履行、⑤公共工事に関する調査及び設計の品質を確保することにより、公共工事の品質確保の促進を図る。

⑬ 地方債償還の平準化による海上ターミナルの運営の安定化

●資本費平準化債の創設

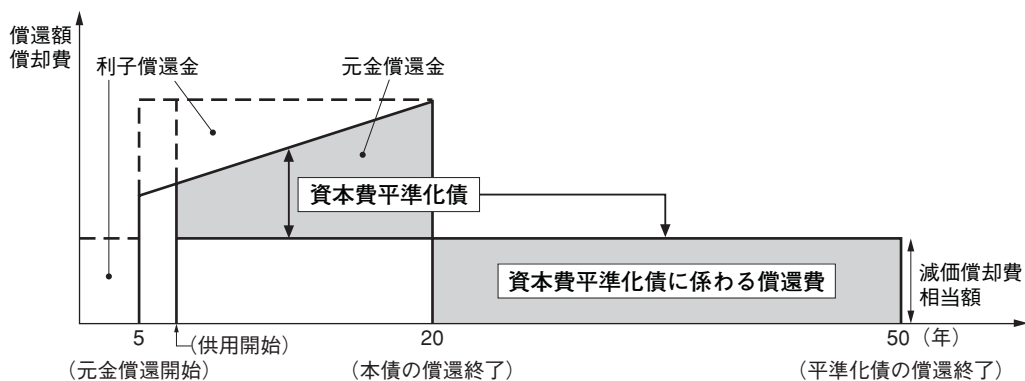
背景

ふ頭用地等の整備に充当した港湾整備事業債の元金償還期間と港湾施設の減価償却期間が異なっていることから、当該年度の元金償還について構造的に資金不足が生じている。

これを踏まえ、当該年度の元金償還額と減価償却費相当額との差に対する地方債として、新たに「資本費平準化債」が創設されることとなった。

制度の概要

起債対象 港湾施設の建設改良にかかる港湾整備事業債元金償還金相当額から当該施設の減価償却費相当額を差し引いた額
 (注) ふ頭用地の場合は、一体となって整備される岸壁の耐用年数(50年)を用いて算出する。



【概念図(ふ頭用地の場合)】

償還期限 30年以内(施設の構造・用途ごとの耐用年数を超えないこと)

資金 民間等資金

2 施策・事業の総合化

港湾関係以外の様々な施策・事業との総合化を進め、港湾行政単独では実施することの困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。

① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 ～道路局、鉄道局、海事局、関係省庁との連携～

スーパー中枢港湾の目標の早期達成を目指し、24時間フルオープン支援施設の整備支援を図るとともに、国内物流ネットワークとの連携強化に資する鉄道積替施設整備のための補助制度を創設する。あわせて、内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進に向けた社会実験を実施する。

② 海上ハイウェイネットワークの構築 ～海事局、海上保安庁との連携～

国際幹線航路の整備等のハード施策と海上保安庁による航行規則の効率化等のソフト施策とを連携させ、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境を整備する。

③ 東京湾臨海部基幹的広域防災拠点の整備 ～都市・地域整備局、内閣府(防災担当)との連携～

東京湾臨海部において、東京港有明の丘地区(国営公園事業)と連携し、川崎港東扇島地区に基幹的広域防災拠点を整備する。

④ 海の再生への取組 ～都市・地域整備局、河川局、海上保安庁、農林水産省及び環境省との連携～

水質汚濁が慢性化している閉鎖性海域の水質の改善を図るため、関係行政機関の連携により策定した行動計画に基づき、総合的な施策を推進する。さらに、東京湾・大阪湾以外の海域においても策定に向けた検討を進める。

⑤ 港湾地域における排出ガス対策調査 ～海事局、環境省との連携～

港湾地域における大気汚染対策及び地球温暖化対策として、接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、機関を停止させることを目的とした、陸上側施設の検討に関する社会実験を行う。

⑥ 沿岸域における適正な水域活用等の促進 ～海事局との連携～

港湾等の公共水域や既存ストックを利活用した地域の取組を支援するとともに、水域活用等に係るルール策定等を行うことにより、沿岸域における適正かつ安全な水域等の利活用を促進する。

⑦ 省庁連携による子ども体験型環境学習の推進(平成18年度新規) ～文部科学省との連携～

港湾関係事業及び海岸事業で整備する緑地・海浜・海岸等を活用して、子どもたちの豊かな人間性をはぐくむため、地域の身近な環境をテーマに、継続的な体験型環境学習の実施を推進する。

⑧ 物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究 ～省内各局、関係省庁との連携～

平成16年度に関係7省庁が連携してとりまとめた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」で示されたセキュリティ強化と物流効率化の両立に向けた施策方針に基づき、施策パッケージ全体の推進体制の整備や港湾物流情報プラットフォームの構築や電子タグ等を活用したセキュリティ対策等に関する普及支援方策の検討など施策の具体化を図る。[政策群](#)

。新規事項

1 主な新規着工施設

事業名 [事業主体]	総事業費 (億円) ※	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標 による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
神戸港 PI(第2期)地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [近畿地方整備局]	306 [306]	1,082	輸送コスト削減 (平成21年度予測取扱 貨物量：26万TEU)	284	3.8	港湾貨物の輸送の効率化 により、CO ₂ 及びNO _x 等 の排出量が軽減される。
博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [九州地方整備局]	339 [220]	1,061	輸送コスト削減 (平成25年度予測取扱 貨物量：23万TEU)	322	3.3	港湾貨物の輸送の効率化 により、CO ₂ 及びNO _x 等 の排出量が軽減される。
金沢港 大野地区 多目的国際ターミナル整備 事業 [北陸地方整備局]	167 [161]	530	輸送コスト削減 (平成21年度予測取扱 貨物量：50万トン)	140	3.8	港湾貨物の輸送の効率化 により、CO ₂ 及びNO _x 等 の排出量が軽減される。
鹿島港 外港地区 航路整備事業 [関東地方整備局]	34 [34]	189	輸送コスト削減 (平成21年度予測大型 船航行隻数：約34隻)	42	4.5	航路の埋没解消により、船舶 の航行安全性が向上するとと もに、海上輸送の効率化によ り、CO ₂ 及びNO _x 等の排出量 が軽減される。
関門航路/北九州港 戸畑地区 航路整備事業 [九州地方整備局]	7.6 [7.6]	54	輸送コスト削減 (平成19年度予測大型 船航行隻数：約35隻)	11	4.9	航路の埋没解消により、船舶 の航行安全性が向上するとと もに、海上輸送の効率化によ り、CO ₂ 及びNO _x 等の排出量 が軽減される。

※ []内は内数で港湾整備事業費

2 新規制度等

① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

スーパー中枢港湾の約7割のコンテナを取扱っている埠頭公社ターミナルにおいて、公社の改革による管理運営効率化を図るための支援制度を創設するとともに、港湾ターミナルと貨物鉄道ターミナル間の横持ち及び積替の円滑化を図るため、臨港鉄道の積替施設整備に対する補助制度を創設する。

② 対東アジアとのSCMコリドー構築に資する小口貨物積替円滑化支援(その他施設費)

対東アジア輸送の準国内輸送化に伴い増加した小口貨物が、海上輸送と他の輸送モードの間で円滑な接続が可能となるよう、貨物の一時保管機能やコンテナ・シャーシ蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)の整備に対する補助制度を創設する。

③ 港湾ロジスティクス・ハブの形成

経済のグローバル化に対応するため、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブの形成を支援する。

④ GPS波浪計及び港湾情報ネットワークの設置・管理

GPS波浪計及び港湾情報ネットワークを港湾工事の一環として直轄事業により設置・管理する。

⑤ 安全で経済的な港湾施設の確保に向けた体制の整備

技術基準の性能規定化に対応し、安全で経済的な港湾施設の確保を図るため、技術的難易度の高い設計に関する技術基準への適合性を国又は第三者機関が確認する制度を創設する。この第三者機関の技術力を確保するため、登録要件の審査を厳格に行うとともに、必要に応じて適合命令、改善命令、立入検査を実施するなど、港湾施設の安全確保に対し万全を期す。

⑥ 内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化(その他施設費)

平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえ、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナル等において、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。

⑦ 港湾施設改良費統合補助制度の拡充等

津波対策支援事業(浸水区域の検証、耐波性検討、避難ルートの検証等)を港湾施設改良費統合補助の補助対象に追加する。また、港湾施設改良費統合補助について、市町村管理港湾に係る補助採択基準の下限を7千万円から8千万円に引き上げる。但し、統合のあった市町村管理港湾については、補助採択基準の下限を平成19年度までのあいだ5千万円に据え置く。

⑧ 港湾関係起債事業における資本費平準化債の創設

ふ頭用地等の整備に充当した地方債の償還にかかる元金償還期間と減価償却期間との差により構造的に生じる資金不足を補うため、所要の地方債措置が講じられることとなった。

。税制改正

事 項	税 制 改 正 要 望 内 容
<p>1. 外貿埠頭公社の民営化に伴う税制上の所要の措置及び外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置</p> <p style="text-align: center;">＜新規・延長＞</p>	<p>○ 外貿埠頭公社の民営化に向けて、以下の特例措置を講じる。</p> <p style="padding-left: 20px;">(公社から民営化会社への不動産の移転)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録免許税 : 8/1000 (当初2年間)、15/1000 (その後1年間) ・不動産取得税: 非課税 <p style="padding-left: 20px;">(公社から民営化会社へ承継したコンテナ埠頭(承継前において特例措置の適用を受けていたものに限る))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税・都市計画税 <ul style="list-style-type: none"> ①旧公団から承継したコンテナ埠頭: 課税標準 3 / 5 (承継後10年間) ②公社が解散までに取得したコンテナ埠頭(①を除く): 課税標準 1 / 2 (承継後10年間) <p>○ 外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例措置を2年間延長する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税・都市計画税 <ul style="list-style-type: none"> ①旧公団から承継した一定規模以上のコンテナ埠頭: 課税標準 3 / 5 ②平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭(①を除く): 課税標準 1 / 2 ③平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭: 課税標準 1 / 5 (当初10年間)、1 / 2 (その後) ④平成18年4月1日から平成20年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭: 課税標準 1 / 2
<p>2. PFI法に基づき整備される公共荷さばき施設等に係る特例措置</p> <p style="text-align: center;">＜延長＞</p>	<p>○ PFI法に基づき整備される公共荷さばき施設等に係る以下の特例措置の適用期限を2年間延長する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定資産税: 課税標準 1 / 2 ・都市計画税: 課税標準 1 / 2
<p>3. 廃油処理施設の油水分離装置等に係る特例措置</p> <p style="text-align: center;">＜延長＞</p>	<p>○ 廃油処理施設の油水分離装置等に係る以下の特例措置の適用期限を2年間延長する。</p> <p style="padding-left: 20px;">(国 税) 所得税・法人税: 特別償却14% (ただし、構築物については10%)</p> <p style="padding-left: 20px;">(地方税) 固定資産税 : 価格の 1 / 6 (新設の場合) 価格の 2 / 3 (優良更新の場合)</p>

第二部

海岸事業等

。基本方針・規模

1 基本方針

切迫する大規模地震・津波災害や昨今頻発している深刻な高潮災害等に対して、国民の安全・安心を確保するための海岸整備を最重要課題として緊急的に取組むとともに、活力ある社会・経済の実現に向けた重点4分野に予算の重点配分を行い、国民のニーズに適切に対応した海岸の実現を目指す。

2 予算(案)の規模

事業区分	費目	平成18年度 予算(案)(A)	平成17年度 当初予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	451億円	462億円	0.976
	国費	264億円	272億円	0.971
災害復旧事業等	事業費	14億円	21億円	0.672
	国費	13億円	19億円	0.668

3 重点事項の内訳

(単位：億円)

重点事項	平成18年度 予算(案)	平成17年度 当初予算額	対前年度比
1『安全』			
① 地震防災対策推進地域等における津波・高潮重点対策	375 (217)	371 (218)	1.01 (1.00)
② 津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化	82.4%	80.4%	
③ 災害弱者対策の推進			
2『暮らし』			
① ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現	46 (26)	51 (29)	0.90 (0.90)
② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	9.7%	10.5%	
3『環境』			
① 海辺の環境の保全・創造	9 (5)	11 (5)	0.83 (0.85)
1.8%		2.0%	
4『活力』			
① 観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造	21 (16)	29 (19)	0.72 (0.84)
6.1%		7.1%	
合計	451 (264)	462 (272)	0.98 (0.97)

注1) 数値の上段は事業費、中段()内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。

注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

重点事項

重点事項のポイント

1 『安全』

- ①地震防災対策推進地域等における津波・高潮重点対策 ⇒ 36頁
 - 1) 津波・高潮に対する人命優先防護の危機管理対策 ⇒ 36頁
津波及び高潮発生時における壊滅的人的被害の発生を防ぐため、津波危険地域及びゼロメートル地帯において、水門の自動化・遠隔操作化、堤防護岸の破堤防止、ハザードマップの作成支援などハード・ソフトの取組を推進する。
 - 2) 地震防災対策推進地域等における津波対策 ⇒ 37頁
東南海・南海地震等に伴う津波災害の発生が危惧される中、地震防災対策推進地域の沿岸域等における津波対策を推進し、壊滅的な人的・物的被害の発生を防止する。
 - 3) ゼロメートル地帯等における高潮対策 ⇒ 38頁
米国ハリケーンカトリーナ災害の教訓等を踏まえ、三大湾を中心とするゼロメートル地帯等における機能低下が顕著な海岸保全施設の大規模改修、耐震強化等を推進する。
 - 4) 菜生海岸災害を踏まえた緊急高波対策 ⇒ 38頁
平成16年台風23号による菜生海岸災害を踏まえた全国緊急点検結果に基づき、同様な災害リスクを有する海岸堤防等の緊急強化・補修を図る。
- ②津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化 ⇒ 39頁
津波・高潮発生時における情報収集機能、情報伝達機能及び水門・陸こう等閉鎖の遠隔操作機能を備えた津波・高潮防災ステーションの整備を推進する。
- ③災害弱者対策の推進 ⇒ 39頁
子供や高齢者、障害者等の災害弱者を津波・高潮などによる災害から防護する災害弱者対策を推進する。

2 『暮らし』

- ①ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現 ⇒ 40頁
ユニバーサルデザインの考えを取り入れ、地域の教育・福祉行政等とも連携しつつ、訪れる全ての人々が利用しやすい海岸づくりを推進する。
- ②地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり ⇒ 40頁
事業の計画段階からの地域住民等の参加や海岸清掃等の日常管理への住民参加など地域と一体となった里浜を目指した海岸づくりを推進する。

3 『環境』

- ①海辺の環境の保全・創造 ⇒ 41頁
海辺の自然環境の積極的な保全や快適な海岸利用の促進に資する海岸づくりを積極的に進める。

4 『活力』

- ①観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造 ⇒ 41頁
美しい海岸景観、海辺の文化資源の保全・創造により、観光振興や美しい国づくりを通じた地域の活性化を図る。

1 『安全』

指標：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積【約15万ha(H14)→約12.9万ha(H16)→約10万ha(H19)】
 指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消【約13,000ha(H14)→約11,700ha(H16)→約10,000ha(H19)】

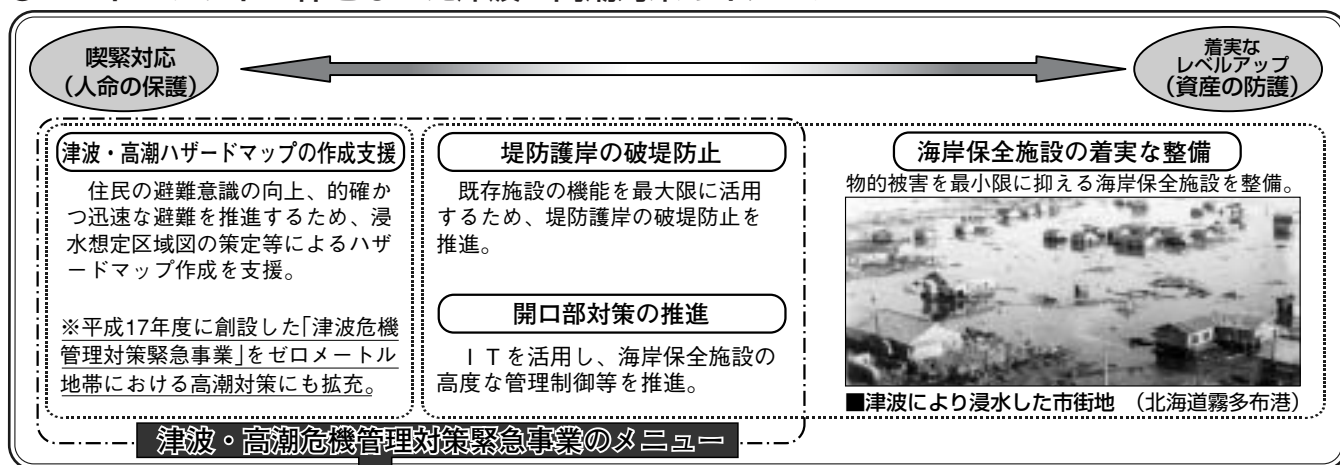
○事業費約375億円（対前年度比1.01）、国費約217億円（対前年度比1.00）

① 地震防災対策推進地域等における津波・高潮重点対策

1) 津波・高潮に対する人命優先防護の危機管理対策

津波及び高潮発生時における壊滅的人的被害の発生を防ぐため、津波危険地域及びゼロメートル地帯において、水門の自動化・遠隔操作化、堤防護岸の破堤防止、ハザードマップの作成支援などハード・ソフトの取組を、地方の裁量を活かしつつ一体的に推進する「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設する。

●ハード・ソフト一体となった津波・高潮対策のイメージ

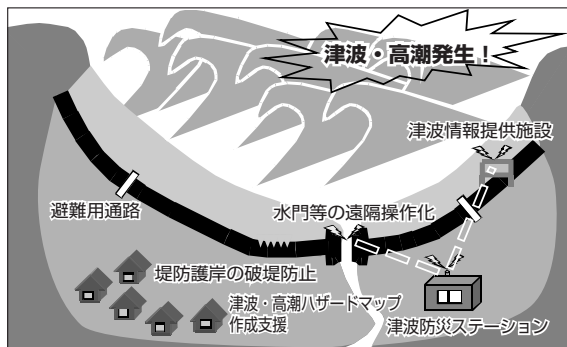


新規制度 津波・高潮危機管理対策緊急事業

三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）のゼロメートル地帯等においては、一旦大規模な浸水被害が生じると壊滅的な被害に結びつくことから、津波及び高潮発生時における人命の優先的な防護の推進を目的として、従来の津波危機管理対策緊急事業をゼロメートル地帯における高潮対策にも拡充する。

〈事業メニュー〉

- ①水門の自動化・遠隔操作化等
- ②津波防災ステーションの整備
- ③堤防護岸の破堤防止
- ④津波・高潮ハザードマップ作成支援
- ⑤津波情報提供施設の設置
- ⑥避難対策としての管理用通路の整備
- ⑦避難用通路の設置



●津波ハザードマップ（徳島県由岐町）



新規制度のポイント

1. 事業メニューの①、③、④について、ゼロメートル地帯における高潮対策も対象とする。
2. 地方財政法第10条の2の国庫負担金に位置付ける（予算の重点配分が可能となる）。
3. 事業メニュー④以外について、一般公共事業債の対象とする。

2) 地震防災対策推進地域等における津波対策

平成17年3月、中央防災会議において、東南海・南海地震及び東海地震の地震防災戦略が決定されるなど、東南海・南海地震等に伴う津波災害の発生が危惧される中、地震防災対策推進地域等の津波被害リスクのある地域における安全確保が重要な課題となっている。このため、当該地域沿岸域等における津波対策を推進し、壊滅的人的・物的被害の発生を防止する。

●津波防波堤の整備

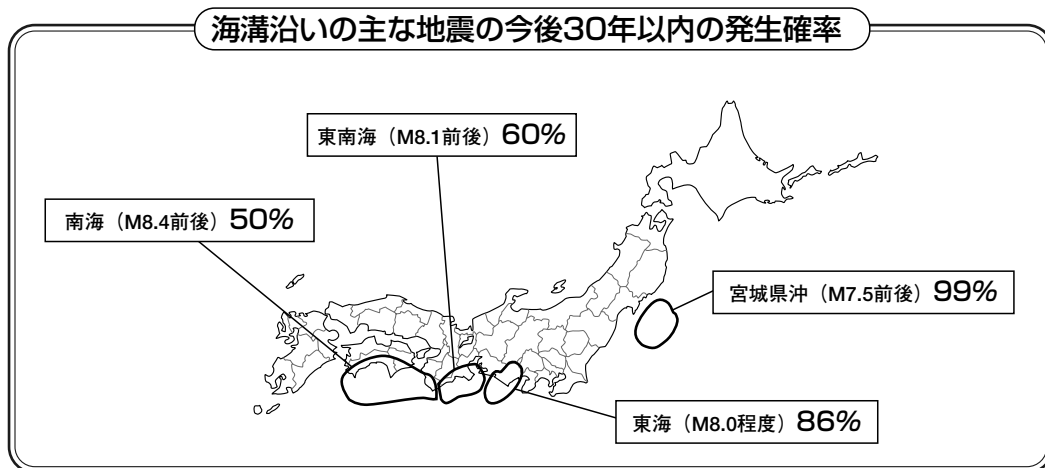


須崎港海岸（高知県）

●耐震補強（液状化対策）



津松阪港海岸（三重県）



新規着工 むや 撫養港海岸(徳島県鳴門市) 直轄海岸保全施設整備事業



既存堤防の液状化対策等を実施することにより、東南海・南海地震の発生による既存堤防の沈下、倒壊を防ぐとともに、その後に来襲する地震津波による甚大な被害の発生を防止する。

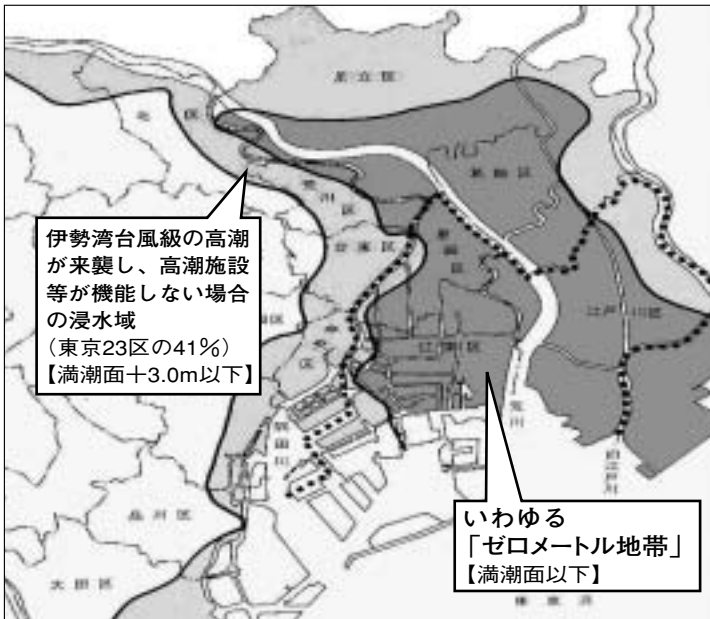
事業概要	総事業費	約135億円
	事業期間	H18～H27
	整備施設	堤防（改良）
	防護人口	約12,600人
	防護面積	330ha

3) ゼロメートル地帯等における高潮対策

平成17年8月末の米国ハリケーンカトリーナ災害の教訓等を踏まえ、三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）のゼロメートル地帯をはじめとする多くの人命や財産が集積する臨海部人口集積地等の海岸において、機能低下が顕著な海岸保全施設の大規模な改修や耐震強化等を図る。

また、平成16年台風16号等により甚大な浸水被害が発生した海岸において、再度災害防止を促進する観点から、特に緊急に背後地を防護する必要性の高い海岸について、「災害対策重点海岸」に位置づけ、概ね5年間程度の予算の重点配分を行う。

●東京港海岸背後のゼロメートル地帯



●3大都市圏（東京、大阪、愛知）における海岸保全施設の耐震性能

☐ 耐震性あり	■ 調査を要する	□ 耐震化が必要
32.9%	30.9%	36.3%

※1 対象＝該当市区町村の海岸保全施設（新設予定含む）延長
※2 合計は四捨五入の関係で100%となっていない

●建設後40年以上経過した海岸保全施設が多い3大都市圏

整備年	3大都市圏（東京、大阪、愛知）の港湾海岸保全施設延長	
	延長	割合
1960年以前	165km	50%
1961年～1965年	38km	12%
1966年～1975年	49km	15%
1976年～1985年	32km	10%
1986年～現在	33km	10%
不明	10km	3%
合計	327km	100%

「災害対策重点海岸」指定基準（案）

- i) 既往最高潮位及び既往の設計波高を越える潮位・波浪が発生した地区において、浸水面積が5ha以上かつ浸水戸数（床上・床下）が100戸以上であるもの。
- ii) 地元関係者と調整の上、概ね5カ年程度で事業の完了が可能であること。

4) 菜生海岸災害を踏まえた緊急高波対策

平成16年台風23号の高波により、菜生海岸（高知県）がこれまで経験のない形態で被災したことを受け、同様の危険性を有する海岸において、緊急的に海岸保全施設の強化・補修を図る。

菜生海岸災害を教訓とした緊急対策

- ・計画波高を超える観測史上最大の高波により、海岸堤防が約30mにわたって倒壊・流出。
- ・家屋13棟が倒壊し、3名が死亡、4名が負傷。

■これまでの海岸災害では経験のない形態での被災

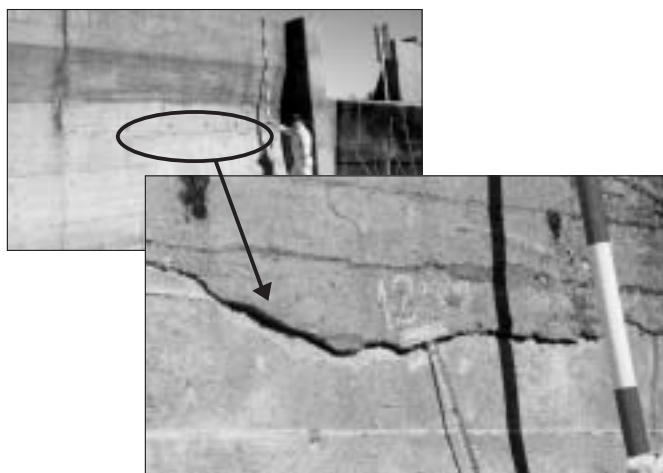


菜生災害を教訓として壊滅的被害を防止するため全国緊急点検の実施

菜生海岸災害と同様な危険を有する施設の強化・補修

堤防倒壊の場合、背後の民家等に対して人的被害を含む甚大な被害が生じる危険が高く、緊急の対応を要する地区における施設の強化・補修を概ね5年間で重点実施

●緊急強化・補修を要する海岸堤防

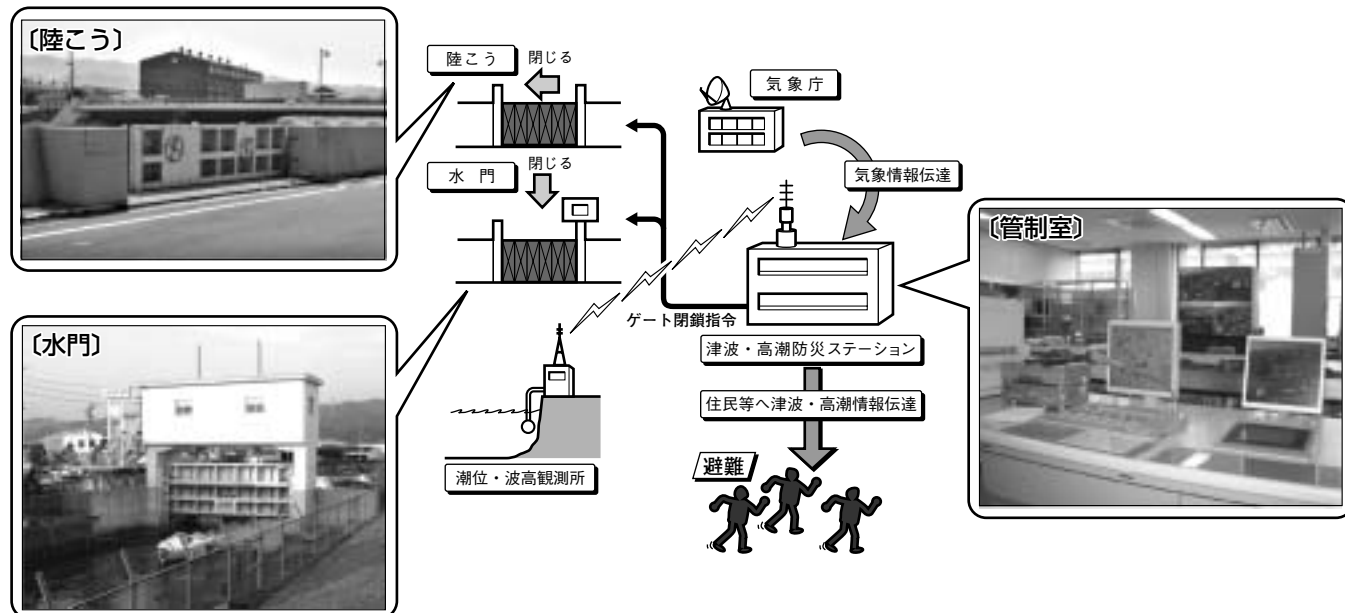


高知港海岸（高知県）

② 津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化

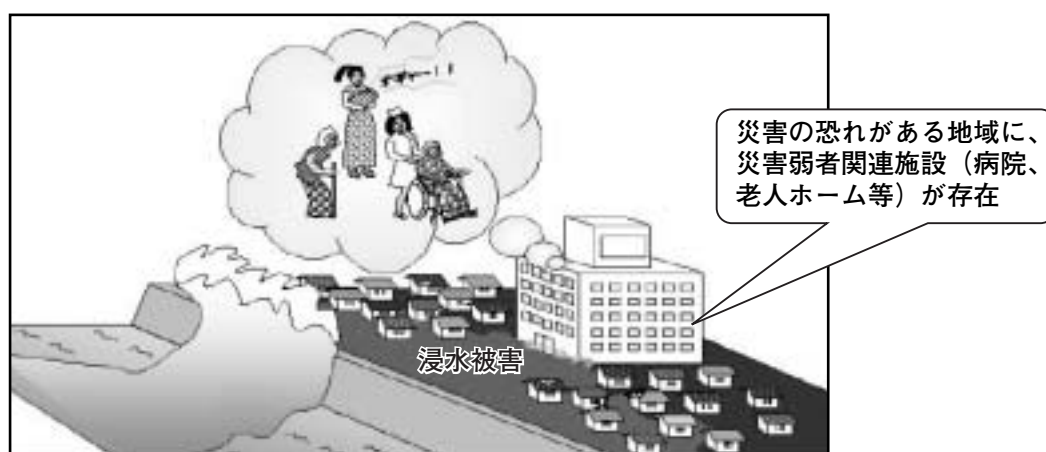
津波・高潮発生時における情報収集機能、情報伝達機能及び水門・陸こう等閉鎖の遠隔操作機能を備えた津波・高潮防災ステーションの整備を推進する。

●津波・高潮防災ステーションによる海岸防災機能の高度化のイメージ



③ 災害弱者対策の推進

我が国の沿岸地域は、津波・高潮等の海岸災害に対し脆弱な特性を有している一方で、その良好な自然環境等から子供、高齢者、障害者等の災害弱者が利用する施設が数多く存在している。このため、津波・高潮等の海岸災害から災害弱者を防護するとともに、安全かつ安心な生活基盤を確保する。



災害弱者対策の内容

- 災害弱者が容易に利用できる緩傾斜堤の整備や既存施設のバリアフリー化
- 安全情報伝達施設の整備
- 避難用通路を兼用した管理用通路の整備

2 『暮らし』

指標：人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長【約6,700km(H14)→約6,780km(H16)→約6,800km(H19)】

○事業費約46億円（対前年度比0.90）、国費約26億円（対前年度比0.90）

① ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現

ユニバーサルデザインの考えを取り入れ、地域の教育・福祉行政等とも連携しつつ、訪れる全ての人々が利用しやすい海岸づくりを推進する。

●利用しやすく、海辺へのアクセスがしやすいユニバーサルデザインに配慮した海岸づくり



浦港海岸（兵庫県）

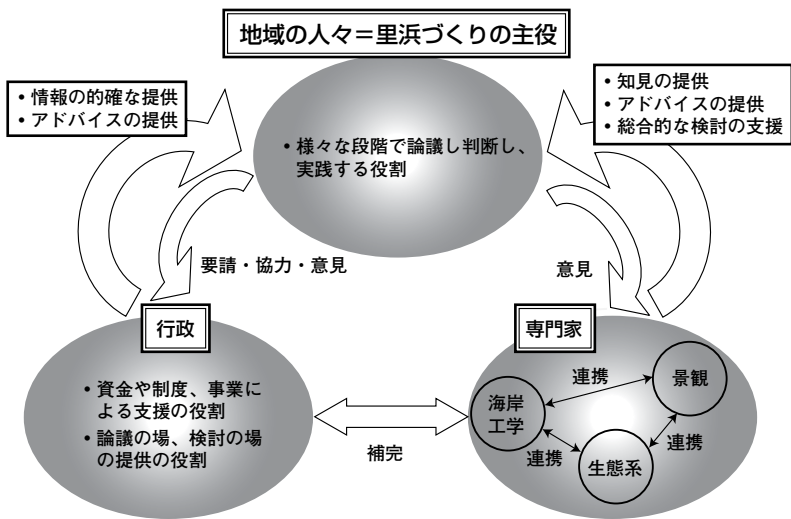


有川港海岸（長崎県）

② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり

地域住民やNPO等との連携強化により、地域の自然環境や地域固有の歴史を生かした海辺と人々のつながりの密接化を促進し、かつての多様で豊かな海辺と人々のつながりを現代の暮らしに叶う形で蘇らせる「里浜づくり」を推進する。

●里浜づくりにおける協働作業のイメージ



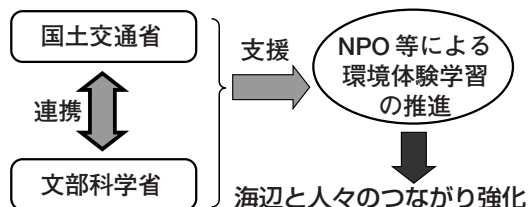
地域の人々、行政、専門家の協働（パートナーシップ）により、人と海辺の関わりを深め、それぞれの地域の特性を活かした「海辺の文化」を創造することが必要である。

●地元住民との連携事例（海岸清掃）



敦賀港海岸（福井県）

●NPO等との連携事例（子ども体験型環境学習）



3 『環境』

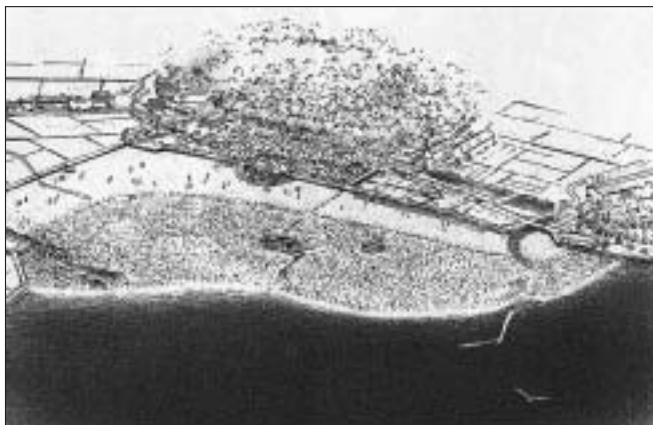
指標：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合【0(H14)→8%(H16)→H19までに約2割再生】

○事業費約9億円（対前年度比0.83）、国費約5億円（対前年度比0.85）

① 海辺の環境の保全・創造

多様な生物の生息・生育や優れた自然環境の形成など自然環境の積極的な保全や快適な海岸利用の促進及び背後地の生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

●生物の生息環境に配慮した海辺づくり



滞筋やタイドプールの確保や養浜する粒径を高さ別に变化させることにより、稀少生物（カブトガニ、スナガニ）等の生息環境を確保・拡大する。

竹原港海岸（広島県）

●自然との調和に配慮した石積の突堤



手結港海岸（高知県）

4 『活力』

○事業費約21億円（対前年度比0.72）、国費約16億円（対前年度比0.84）

① 観光振興等を通じた地域活性化に資する海岸の保全・創造

史跡、景勝岩などの美しい海岸景観、海辺の文化資源の保全・創造により、観光振興や美しい国づくりを通じた地域の活性化を図る。

●日本三景 宮島



厳島港海岸（広島県）

●観光振興に資する海岸づくり



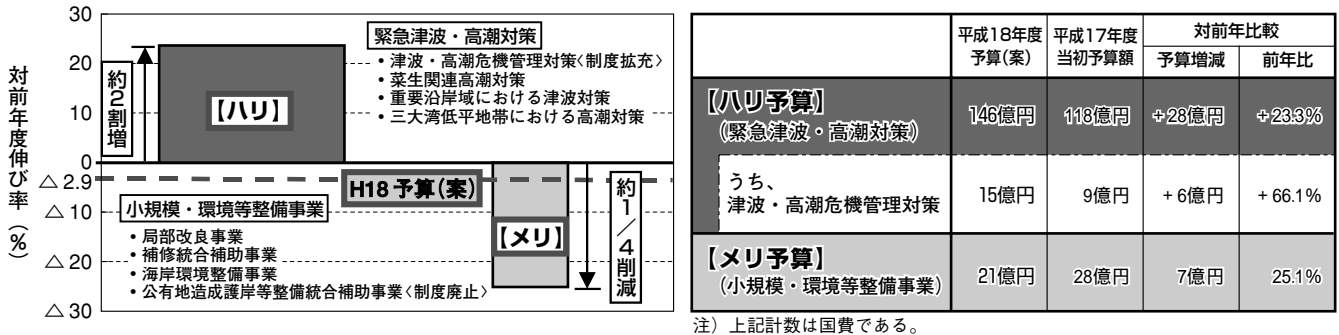
熱海港海岸（静岡県）

効率的・効果的な海岸事業の推進

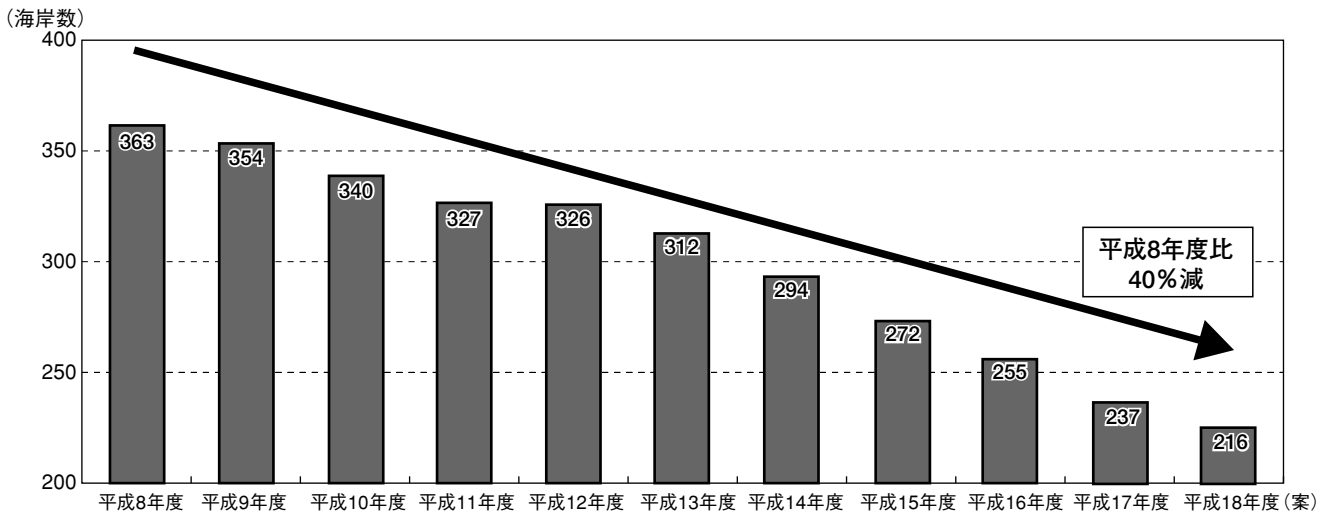
1 事業実施の効率化による供用効果の早期発現

緊急的な津波・高潮対策への予算の重点配分など、メリハリある配分を行うとともに、事業実施におけるコスト縮減と事業実施箇所の選択と集中とを一層推進し、供用効果の早期発現に努める。

●平成18年度予算(案)における投資のメリハリ



●海岸事業実施海岸数の絞り込み



2 補助金改革の推進

限られた予算の中で、国と地方の役割分担や社会情勢の変化等を踏まえ、近時の大規模地震発生リスクの高まりに応え、地震防災対策強化地域等における緊急津波・高潮対策へ重点化する一方、小規模事業等については、以下により厳に抑制。

- 少子高齢化、市町村合併の進展などの社会情勢の変化に鑑み、公共用地の確保を目的とする公有地造成護岸等整備統合補助事業は廃止。
- 小規模な事業である局部改良事業、補修統合補助事業については、新規採択を廃止。

3 コスト縮減の推進

国土交通省が定めた公共事業コスト構造改革プログラムに基づき、厳しい財政状況のもと、海岸事業においても総合的なコスト縮減を推進。

具体的には、平成16年の「海岸保全施設の技術上の基準」の性能規定化等を踏まえた規格の見直し、消波ブロック等の建設資材の再利用、事業間連携等により、コスト縮減を実施。

また、コスト縮減への取り組みを一層促進するため、海岸管理者が設計等の際に、全国の海岸事業等における豊富な事例を参考にする事が可能になるよう、「海岸事業コスト縮減データベース」を構築し、平成17年度中にホームページで公表する予定。

4 縦割り行政解消の推進

海岸行政は、農地など背後の土地利用や港湾、漁港などの施設と一体的に管理することが合理的・効率的であることから、海岸省庁（農林水産省及び国土交通省）において海岸行政を運営。

平成17年度においては、海岸法に規定する農林水産大臣と国土交通大臣の間の協議により一連施設として整備する制度を積極的に活用し、一連海岸の一元的整備を徹底したところであり、今後とも、円滑な海岸行政を推進。

[参考] 異なる所管海岸を一連施設として整備する制度（海岸法第40条第2項）の活用状況

昭和35年～平成16年度：32地区

平成17年度：13地区（26海岸）

5 事業間連携の強化

津波・高潮対策において、港湾整備事業との連携を一層推進（19頁参照）するとともに、河口域における治水事業との連携など事業間連携を強化する。

。新規事項

1 直轄事業の新規着工海岸

海岸名	事業期間	総事業費	防護延長	防護人口	防護面積
むや 撫養港海岸(徳島県)	<H18~H27>	約135億円	約2,600m	約12,600人	330ha
新規着工理由	撫養港海岸背後は、鳴門市の中心市街地が広がる人口密集地であり、昭和36年の第二室戸台風では高潮被害等により甚大な被害を受けた地域である。第二室戸台風後整備された既存の堤防は老朽化が進行し、現状では亀裂の発生や水叩きが陥没する等、危険な状況である。				
	さらに、今後50年以内に80%程度で発生すると予測されている東南海・南海地震の発生により、既存の堤防は沈下、倒壊すると予想され、その後に来襲する地震津波により、商工業地や住宅が密集した背後地では甚大な被害の発生が危惧される。このため、海岸防護機能の確保を目的とした堤防の液状化対策等を早急に実施する。				

2 補助事業の新規着工海岸

事 項	合 計
高 潮 対 策	3
合 計	3

3 新規制度等

(1) 「津波・高潮危機管理対策緊急事業」の創設

津波及び高潮発生時における人命の優先的な防護を推進するため、平成17年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯における高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」として、新たに統合補助事業を創設する（36頁参照）。

(2) 採択基準の見直し

高 潮 対 策、侵 食 対 策	市町村事業（内地）	8,000万円以上→9,000万円以上
海 岸 環 境 整 備 事 業	都道府県事業	9,000万円以上→1億円以上
	市町村事業	

参 考

事業別予算(案)内訳

◆港湾整備事業◆

1. 港湾種別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成18年度予算(案)		平成17年度当初予算額		H18/H17 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
中枢国際港湾	1,297	692	1,236	667	1.04
うち、スーパー中枢港湾プロジェクト	621	381	448	278	1.37
うち、港湾における地震災害への対応力強化	22	11	18	9	1.24
国際幹線航路・その他重要港湾	2,183	1,365	2,481	1,510	0.90
うち、港湾における地震災害への対応力強化	195	117	169	99	1.17
地方港湾(避難港を除く)	535	364	612	405	0.90
合 計	4,015	2,421	4,330	2,581	0.94

注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成18年度予算(案)		平成17年度当初予算額		H18/H17 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	3,725	2,164	4,023	2,312	0.936
港湾局(内地)	3,055	1,649	3,293	1,752	0.941
北海道局(北海道)	359	280	386	302	0.927
都市・地域整備局	311	235	344	258	0.910
うち(離島)	239	172	260	184	0.931
うち(奄美)	72	63	84	74	0.856
内閣府	290	257	307	269	0.955
沖縄振興局(沖縄)	290	257	307	269	0.955
合 計	4,015	2,421	4,330	2,581	0.938

◆海岸事業◆

1. 事業種別毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成18年度予算(案)		平成17年度当初予算額		H18/H17 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
海岸保全施設整備事業	378	223	380	221	1.01
高潮対策	287	167	291	172	0.98
侵食対策	70	48	64	41	1.18
局部改良	9	3	10	4	0.91
補修費統合補助	12	4	15	5	0.78
津波・高潮危機管理対策緊急事業	30	15	18	9	1.66
海岸環境整備事業	41	14	53	18	0.78
公有地造成護岸等整備統合補助事業	-	-	3	1	皆減
その他	2	13	8	23	0.55
合 計	451	264	462	272	0.97

注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2) 平成18年度より、平成17年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯における高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」として、新たに統合補助事業を創設。

3) その他とは「海岸事業調査費」、「都市開発資金融通特別会計へ繰入」、「補助率差額」。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

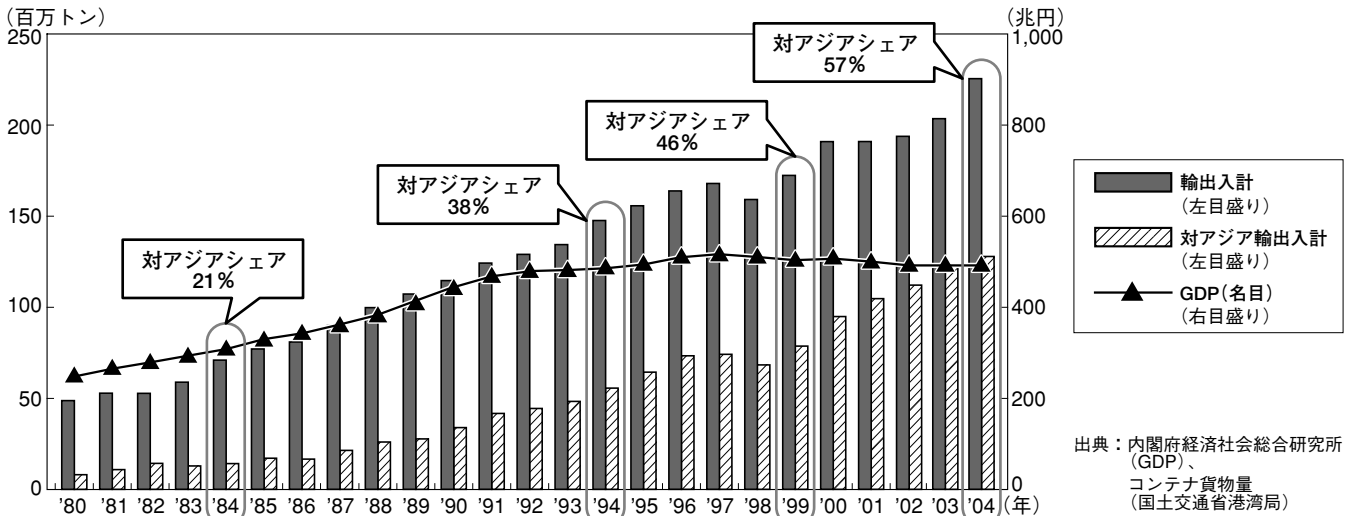
区 分	平成18年度予算(案)		平成17年度当初予算額		H18/H17 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	442	256	451	262	0.98
港湾局(内地)	413	241	421	246	0.98
北海道局(北海道)	5	3	6	3	0.84
都市・地域整備局	24	13	24	13	0.98
うち(離島)	21	11	22	12	0.94
うち(奄美)	4	2	2	1	1.47
内閣府	9	8	11	9	0.85
沖縄振興局(沖縄)	9	8	11	9	0.85
合 計	451	264	462	272	0.97

注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

港湾関連データ

対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加

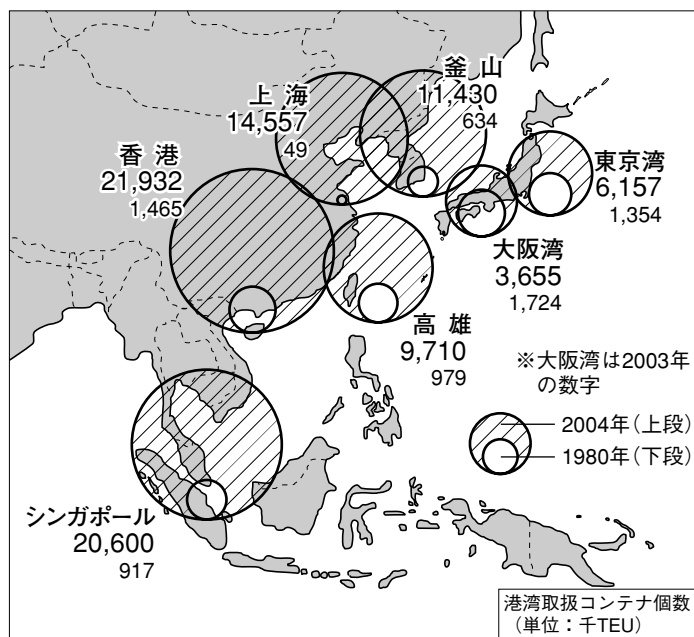
○GDPが伸び悩む近年においても、我が国のコンテナ輸出入貨物量は堅調な伸びを示している。
なかでも、対アジア諸国のコンテナ貨物量は大きく増大。



	輸出入計	対アジア輸出入計	GDP(名目)
'99→'04の5年間	1.31倍 (年平均伸び率 5.92%)	1.64倍 (年平均伸び率 12.37%)	1.00倍 (年平均伸び率 0.00%)
'94→'04の10年間	1.53倍 (年平均伸び率 4.35%)	2.29倍 (年平均伸び率 9.91%)	1.02倍 (年平均伸び率 0.19%)
'84→'04の20年間	3.16倍 (年平均伸び率 5.92%)	8.71倍 (年平均伸び率 11.90%)	1.65倍 (年平均伸び率 2.53%)

アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾

アジア主要港のコンテナ取扱量



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年及び2005年) March 2005 Containerisation International

我が国の主要港の相対的地位の低下

1980年 (単位:千TEU)			2004年 (単位:千TEU)		
港名	取扱量	順位	港名	取扱量	順位
1 ニューヨーク/ニュージョージ	1,947		1(1) 香港	21,932	
2 ロッテルダム	1,901		2(2) シンガポール	20,600	
3 香港	1,465		3(3) 上海	14,557	
4 神戸	1,456		4(4) 深圳	13,650	
5 高雄	979		5(5) 釜山	11,430	
6 シンガポール	917		6(6) 高雄	9,710	
7 サンファン	852		7(8) ロッテルダム	8,300	
8 ロングビーチ	825		8(7) ロサンゼルス	7,321	
9 ハンブルク	783		9(9) ハンブルク	7,003	
10 オークランド	782		10(11) ドゥバイ	6,429	
12 横浜	722		20(17) 東京	3,580	
16 釜山	634		29(27) 横浜	2,577	
18 東京	632		注)		
46 名古屋	206		注(31) 名古屋	2,074	
			注(32) 神戸	2,046	

※は、31位以下のため、具体的順位は不明 () 内は2003年の順位

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK (1980年及び2005年) March 2005 Containerisation International

注) 名古屋港、神戸港のコンテナ取扱量は、2003年の数字

超大型コンテナ船の出現 ~ 8,000個超積コンテナ船の出現 ~

発注者	船型 × 隻数	竣工	造船所
日本郵船(日本)	8,100TEU×4、8,120TEU×4	2006年度末～2007年末	現代重工、IHIMU
商船三井(日本)	8,100TEU×4、8,000TEU×4	2007年後半以降	三菱重工、正栄汽船
川崎汽船(日本)	8,120TEU×8	2006年後半～2007年初め	IHIMU
A.P. Moller-Maersk(デンマーク)	8,000TEU×4、9,960TEU×6	2008年	大宇造船海洋、オデンセ
P&Oネドロイド(イギリス)	8,152TEU×8、8,600TEU×5	2004年末以降	IHIMU、現代重工
OOCL(中国)	8,063TEU×12	2003年～2007年	三星重工
CMA-CGM(フランス)	8,200TEU×8、10,000TEU×4	2004年～2009年	現代重工、大宇造船海洋
現代商船(韓国)	9,000TEU×9	2008年	現代重工
陽明海運(韓国)	8,200TEU×4、8,236TEU×5	2006年～2009年	現代重工、CSBC(台湾)
MSC(スイス)	8,300TEU×4、8,200TEU×2	2004年～2006年後半	大宇造船海洋、現代重工
Hapag-Lloyd(ドイツ)	8,400TEU×2、8,000TEU～8,750TEU×8	2005年～2008年	大宇造船海洋、現代重工
MISC(マレーシア)	8,000TEU×2	2006年～2007年	大宇造船海洋
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU×5	2006年	現代重工
シーズパンコンテナラインズ(カナダ)	9,200TEU×8、8,468TEU×5	2004年～2006年以降	三星重工
コンティ・レーデライ(ドイツ)	8,073TEU×8、8,000TEU×5、10,000TEU×4	2005年～2009年	三星重工、現代重工、大宇造船海洋
CPオフエン(ドイツ)	9,200TEU×9、8,030TEU×5、8,400TEU×2、9,700TEU×8	2004年～2009年	三星重工、韓進重工、大宇造船海洋、現代重工
ノードドイチェ・ファーマーゲン(ドイツ)	8,400TEU×5	2005年～2006年	大宇造船海洋
ZO. Schifffahrt(ドイツ)	8,100TEU×4	2007年	韓進重工
コスタマール(ギリシャ)	8,474TEU×5	2006年以降	現代重工
CSCL(中国)	8,530TEU×6	2007年～2009年	滬東中華造船、大連造船新廠
Danaos Shipping Co., Ltd.(ギリシャ)	9,600TEU×2	(不明)	三星重工
COSCO(中国)	10,000TEU×8	2008年～2009年	現代重工、NACKS

全体 196隻
(2005年10月末時点で39隻竣工済み)

注) 2005年11月現在
出典: 日本海事新聞、海事プレス、Shipping Guide等

就航済み最大コンテナ船の主要緒元

積載能力(TEU)	載荷重量(トン)	全長(m)	船幅(m)	喫水(m)
9,200	115,000	334	45.6	14.5

コストとサービスの比較

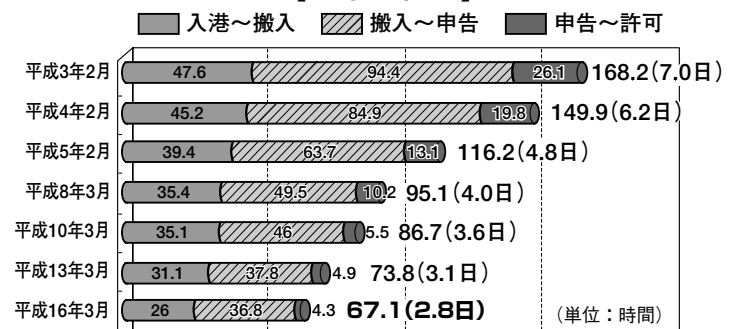
輸入貨物の入港から引取までの期間

【諸外国の状況】

- 米 国 : 1～2日程度
- 英国・オランダ : 2～3日
- ドイツ : 2日
- シンガポール : 24時間以内
- 韓 国 : 2日以内

(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料(平成12年10月)より

【日本の状況】



出典: 輸入手続きの所要時間調査(財務省関税局)

韓国フィーダーと国内フィーダーの料金比較

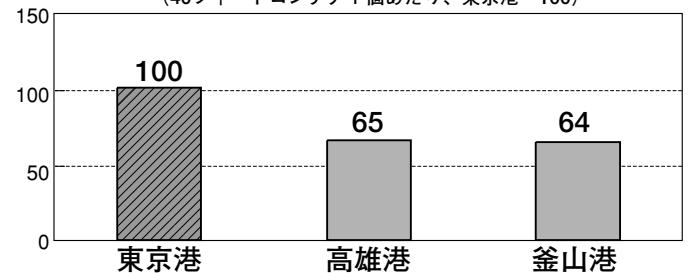
【瀬戸内港湾の積出輸出コンテナの場合】

- 韓国フィーダー(釜山港接続で母船へ)
約65,000円※
- 国内フィーダー(神戸港接続で母船へ)
約90,000円※
- (参考) 北米航路 約310,000円

※40フィートコンテナ1個あたり
※陸上部分を含む(荷役費用、横持ち費用等)
出典: 海事レポート、日本内航海運組合総連合会調べ(平成15年2月)

コンテナ取扱総料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり、東京港=100)



港湾の24時間フルオープン化

○新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）に盛り込まれた港湾の24時間フルオープン化については、最近の港運労使間の合意により大きく進展。

	日本	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム（欧州）	ロサンゼルス（米国）
荷役作業	月～土 8：30～翌朝4：00 日・祝 8：30～16：30 [年末年始休暇（12/31～1/4）クローズ]	24時間可 （釜山は363日）	24時間可 （364日）	24時間可 （357.5日）
ゲート	月～金 8：30～16：30 （12：00～13：00は昼休み） 土 8：30～11：30 日祝日 クローズ [年末年始休暇（12/31～1/4）クローズ]	24時間可 （同上）	月～金 5：00～翌3：00 土 5：00～15：00 日 クローズ	24時間可 （同上）



平成13年11月29日の港運労使間の合意

	荷役作業	ゲート
日本	24時間可 [1/1のみクローズ]	8：30～20：00 [1/1のみクローズ]

（参考）5大港湾における年末年始荷役実施実績（コンテナ船）

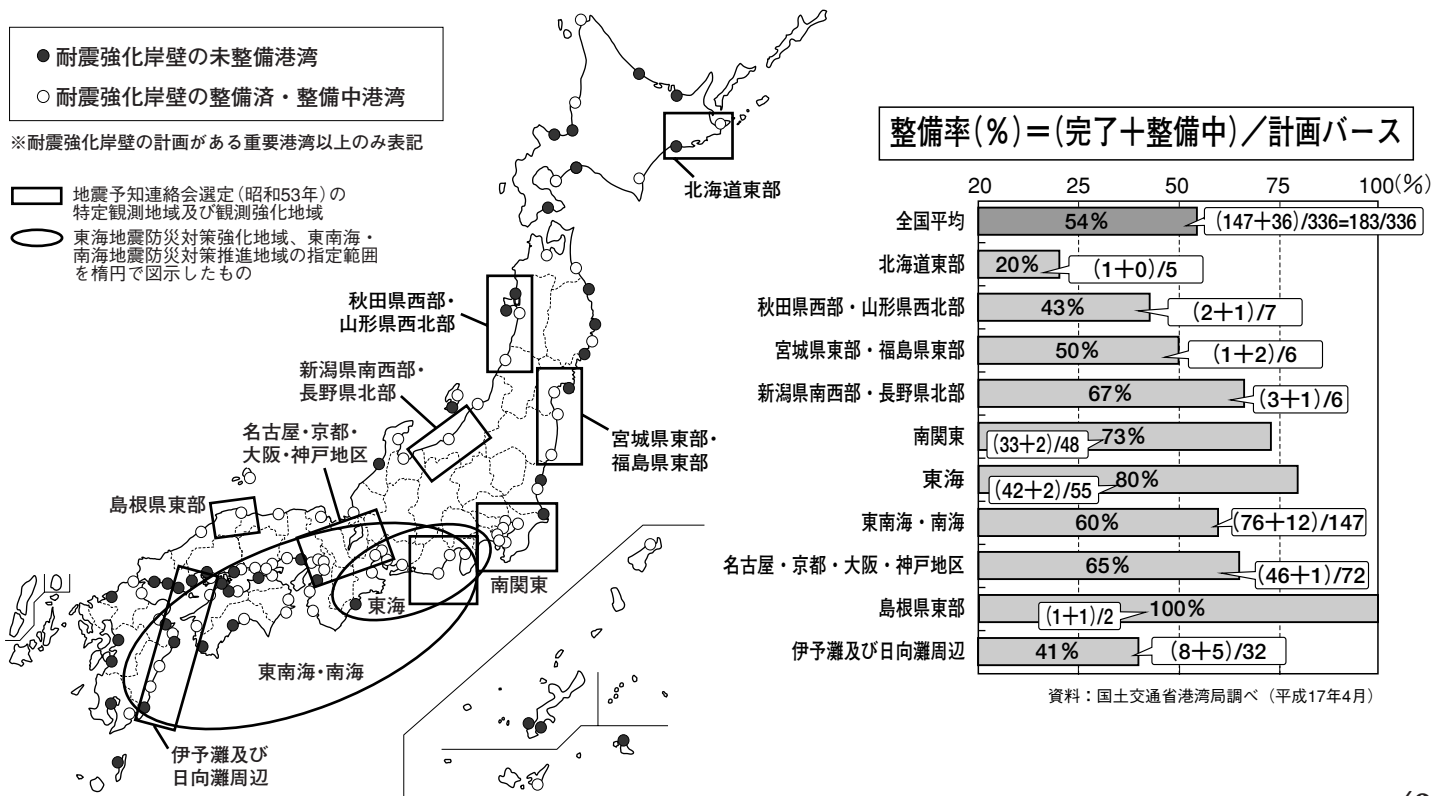
	東京	横浜	川崎	千葉	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	関門	博多	合計
H16.12.31～H17.1.4	37	41	1	0	11	31	2	30	32	13	6	204
H15.12.31～H16.1.4	38	46	2	2	7	28	1	34	34	11	5	208
H14.12.31～H15.1.4	31	52	1	1	5	24	2	34	40	13	3	206
H13.12.31～H14.1.4	22	24	0	1	1	15	2	21	32	12	9	139

出典：日本港運協会調べ

全国の耐震強化岸壁の整備状況

○海上からの緊急物資輸送拠点として重要な役割を担う、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備率は約5割に留まっている。

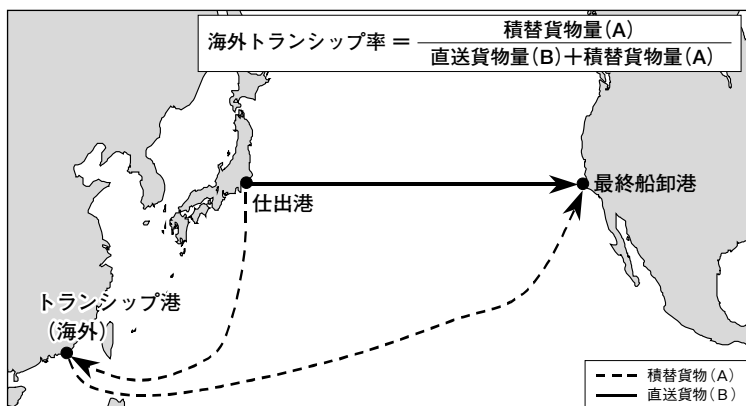
各地震切迫地域における耐震強化岸壁の整備状況



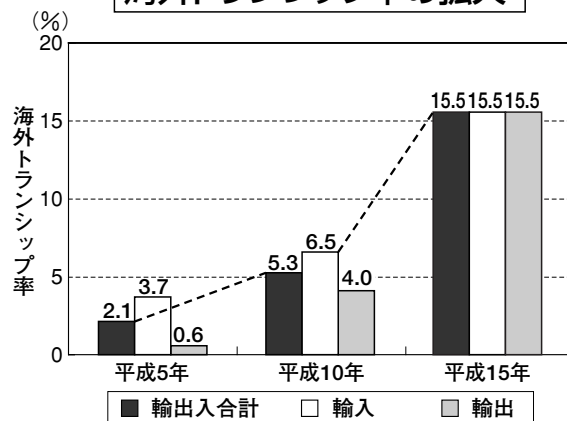
日本の港湾のフィーダー化 ~ 海外に依存する日本の港湾 ~

- 日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積替られ諸外国へ（諸外国から）輸送される貨物量が増大。
- 平成10年当時と比較して約4倍に拡大。全体貨物量に占める割合も5%から15%へと大きく拡大。
- 日本の港湾のフィーダー化が進み、海外の主要港への依存度が高まっている。

直送輸送・積替輸送のイメージ

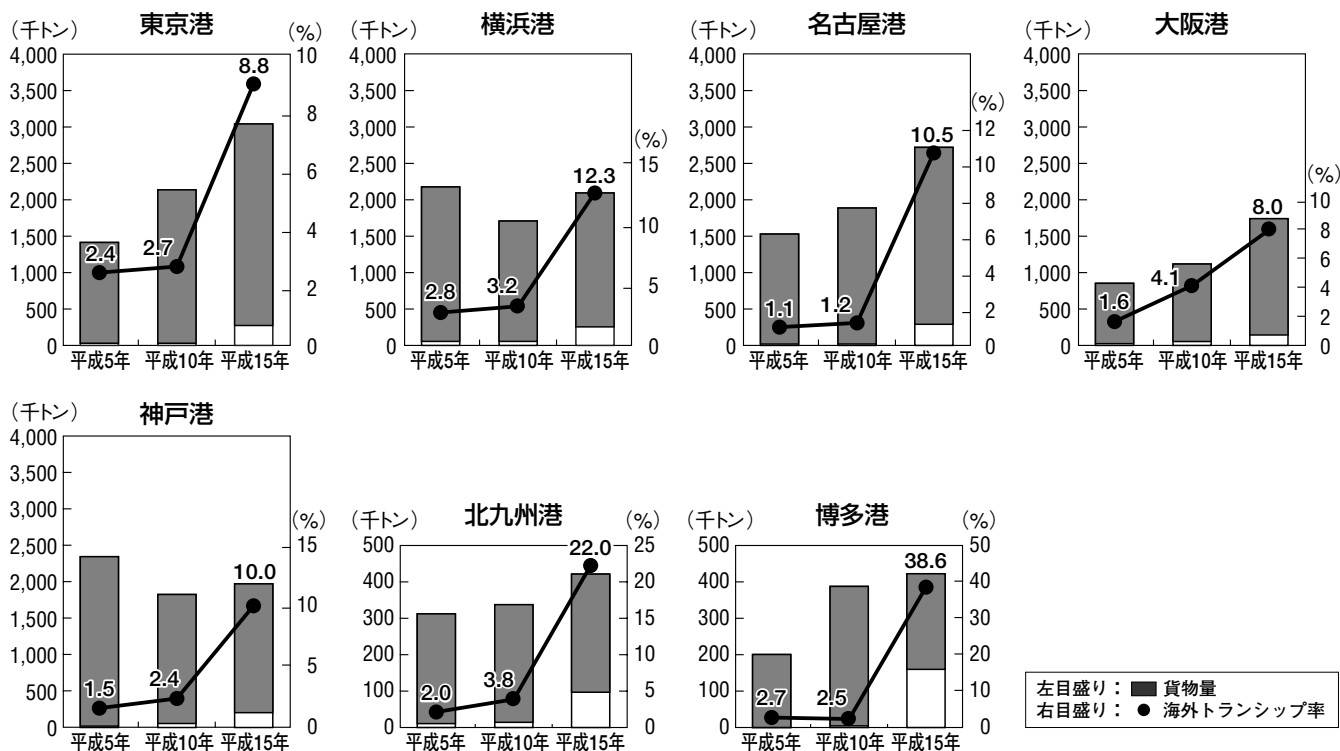


海外トランシップ率の拡大



出典：国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」

各港の海外トランシップ率の推移



※海外トランシップ率：日本発着のコンテナ貨物のうちアジア主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の割合。

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査(1ヶ月間の実態調査として平成15年10月1日～31日に実施)

中国・韓国との新たな物流システム

～ 東アジア域内SCMネットワーク、ホットデリバリーサービス～

- 東アジア地域との準国内物流化や水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)の進展
 - ➡定時性・高速性を有した ホットデリバリーサービスが日中、日韓航路において展開。
(ホットデリバリーサービス・・・「港到着後即日引き渡す」サービス)
- 中国、韓国との国際フェリー航路、RORO航路など九州を拠点とした新たな物流システムが構築され、運航各社の連携による国内外一貫輸送サービスが実施。



<上海スーパーエクスプレス>

平成15年11月スタート
 RORO船：7,389総トン
 航行速度：20ノット
 積載能力：コンテナ240TEU



東京～上海間の輸送コスト及び所要時間

- 航空機による輸送コストの約10分の1
- 航空機による輸送時間(3日)とほぼ同等

主要な商品

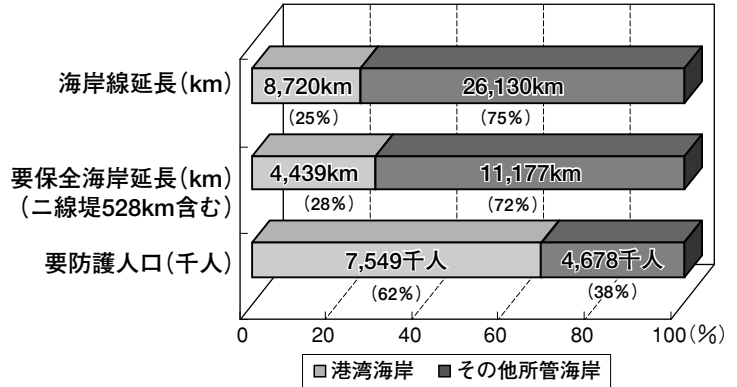
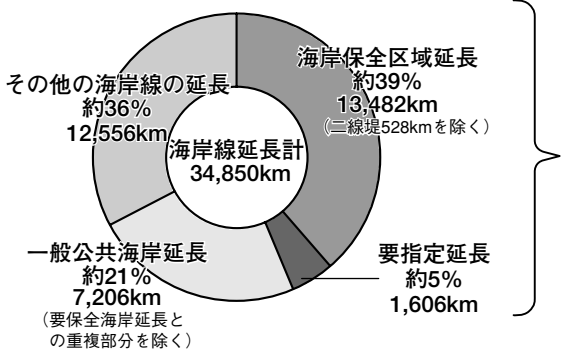
- アパレル、生鮮食品、電子部品、自動車部品等を主要な商品とし、航空貨物を利用している商品のシフトを視野に開拓

週第1便	上海発	火曜AM	→	博多着	水曜AM
	上海着	木曜PM	←	博多発	水曜PM
週第2便	上海発	金曜AM	→	博多着	土曜AM
	上海着	月曜PM	←	博多発	土曜PM

海岸関連データ

防護人口の62%を占める港湾海岸

- 港湾海岸は、災害から防護が必要な海岸のうち、延長では28%であるが、防護人口では62%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。
- 三大湾をはじめ、早くから海岸保全施設の整備が進められてきた海岸が多く、施設の老朽化も進行し改良や再整備、耐震補強等のニーズが高まっている。

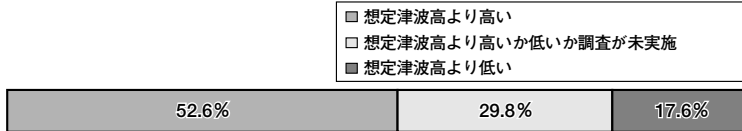


- 海岸保全区域延長：海岸保全区域に指定されている海岸線延長
- 要指定延長：都道府県知事が今後5年以内程度の間に新たに海岸保全区域を指定し、海岸の保全をしたいとしている延長
- 要保全海岸延長：海岸保全区域延長に要指定延長を加えた延長

海岸における津波対策の現状

○津波に対する海岸堤防の高さ状況

全国で約18%の海岸堤防・護岸が想定津波高よりも低く、また、約30%の海岸堤防・護岸が想定津波高より高いか低いかわきの調査が未実施



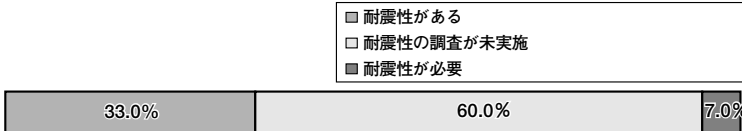
南海地震(1946年)による津波被害 (高知県 須崎港)



チリ地震(1960年)による津波被害 (岩手県 大船渡港)

○海岸堤防耐震化の状況

全国で約7%の海岸堤防が耐震化の必要があり、約60%の海岸堤防は耐震調査が未実施



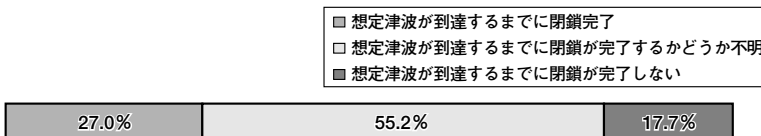
地震による堤防の被災状況



耐震補強(液状化対策) (三重県 津松阪港)

○水門・陸こう等の整備状況

全国で約18%の水門・陸こう等の開口部が、想定津波が到達するまでに、閉鎖が完了しない。また、約55%の水門・陸こう等の開口部が、閉鎖が完了可能かどうか不明



※海岸保全施設であり、全開した時の開口部幅2m以上、高さ1m以上を対象。ただし、想定津波高が開口部数高より1m未満は対象外。

平成16年5月に海岸省庁で調査を実施し、同年12月に公表した結果による。



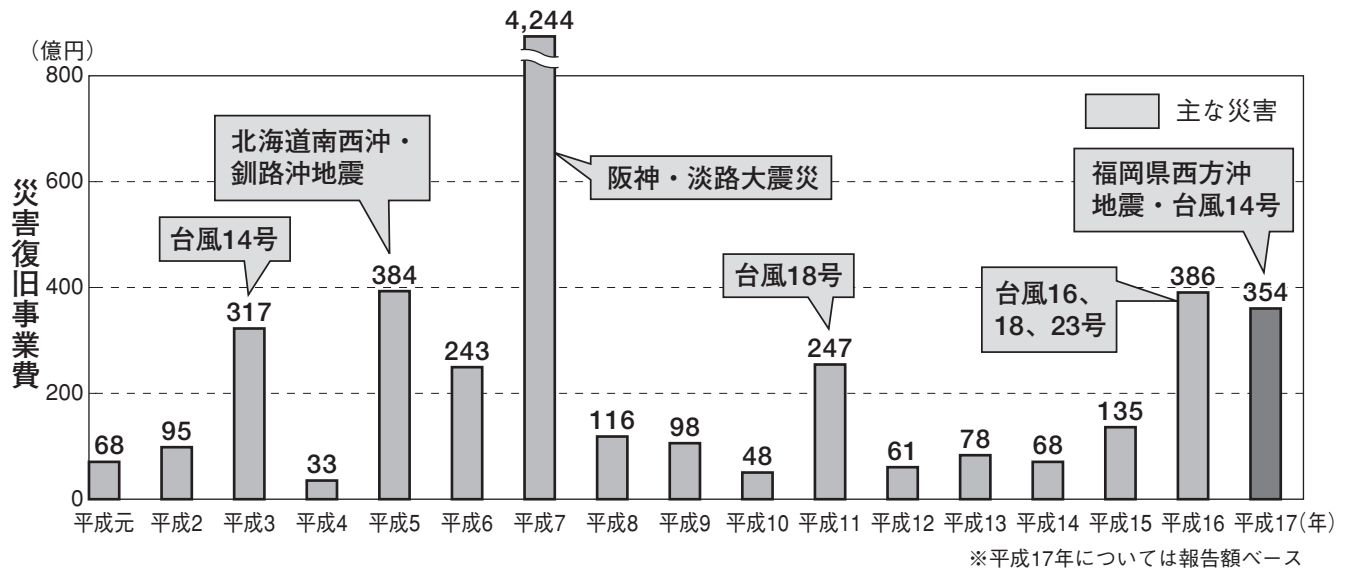
水門・陸こうの操作には多くの人数、時間が必要



水門・陸こうの自動化

平成17年における港湾関係の災害発生状況

平成17年の台風上陸数は前年の10個を下回る3個に留まった。しかしながら、個々の自然災害による被害は大きく、特に福岡県西方沖地震、台風14号は大規模な被害をもたらした。港湾関係では3月の福岡県西方沖地震により博多港で大きな被害を受け、海上輸送機能に多大な影響が生じ、また台風14号では13都道府県で災害が発生した。



< 被害事例 >

●博多港中央ふ頭岸壁の被災(福岡県西方沖地震)



●長崎県有川港防波堤の被災(台風14号)



●鹿児島県東之浜港防波堤の被災(台風14号)



●大分県国東港防波堤の被災(台風14号)



政府の取組における港湾関連施策の位置づけ

平成18年度予算編成の基本方針（閣議決定）

（抜粋：平成17年12月6日）

歳出の見直しと構造改革の推進

5 社会資本整備

（公共投資の重点化）

重点4分野を中心に「基本方針2005」を踏まえた施策の集中を図るとともに、整備水準、整備の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、きめ細かく重点化を図る。

具体的には、防災・減災等による安全・安心の確保や我が国の競争力強化、都市再生・地域再生を推進する観点を踏まえた重点化を進めることとし、三大都市圏環状道路、スーパー中核港湾、大都市圏拠点空港等を推進するとともに、地方の自主性・裁量性を拡大しつつ、災害対策、都市機能の高度化、公共空間のバリアフリー化、リサイクルの推進等の課題について、事業横断的に取り組む。災害対策については、対象の重点化、規制手法の活用、ソフト施策との連携など、総合的な対策を講ずる。

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（閣議決定）

（抜粋：平成17年6月21日）

第3章 新しい躍動の時代を実現するための取組 少子高齢化とグローバル化を乗り切る

2. 国民の安全・安心の確保

公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。

6. グローバル戦略の強化

グローバル化を乗り切る産業の競争力をつけるために、「新産業創造戦略2005」を推進し、あわせて、効率的な国際物流システムを実現するため、別表1の(2)の取組を行う。

<別表1>

(2)	(効率的な国際物流システムの実現) ・効率的な国際物流システムの実現のため、新たな総物流施策大綱を平成17年中に策定し、毎年その政策効果を検証しつつ、物流施策を総合的・一体的に推進する。
-----	--

第4章 当面の経済財政運営と平成18年度予算の在り方

2. 民需主導の経済成長を確実なものにするために 活性化のための政策転換

(4) 活性化を目指した歳出の見直し

（公共投資の重点化・効率化）

・公共投資については、「改革と展望」に基づき「景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準」を目安にして重点化・効率化に取り組んできており、その目安は概ね達成されつつある。平成18年度予算においても、目標の達成に向けてのこうした取組を引き続き着実に推進する。この場合、防災・減災等による安全社会の確立を始め、別表2の(4)の事項を重視する。なお、事業の実施に当たっては、談合の排除など、国民の信頼を得るために入札・契約の透明性、公正性を確保する。

<別表2>

(4)	(公共投資の重点化・効率化) ・重点4分野を中心に雇用・民間需要の拡大に資する分野に施策を集中する。その上で、我が国の国際競争力強化の観点や安全・安心の確保の観点、地域再生・都市再生を推進する観点を踏まえた重点化を進める。また、引き続き、技術や品質による競争の促進等を進め、発注の適正化に取り組むとともに、コストの縮減等を図る。
-----	---

行政改革の重要方針（閣議決定）

（抜粋：平成17年12月24日）

3 特別会計改革

（2）特別会計改革の具体的方針

ウ（中略）各個別の特別会計については、以下のとおり見直しを行うものとする。なお、これらの改革の過程においては、透明性の確保に配慮しつつ民間関係者等の意見を聴く場を活用しながら、事業の要否及び主体について仕分けを行い効率化を図るとともに、市場化テストの積極的な活用を図るものとする。

道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の五つの特別会計については、平成20年度までに統合し、無駄の排除を行うものとする。（以下略）

総合物流施策大綱(2005-2009)（閣議決定）

（抜粋：平成17年11月15日）

第1 13年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱策定の必要性

…我が国の港湾は、コスト・サービス面でアジア諸国の主要港湾に後れをとっていることから、従来、我が国主要港湾を発着し、または経由していた国際基幹航路は、貨物量の多いアジアの主要港湾と欧米の主要港湾を直接結ぶ傾向を強めている。そのため、我が国主要港湾においては、アジア主要港湾へのトランシップ貨物の増加等の現象を招き、港湾間競争の中で相対的地位が低下してきている。

…（中略）…

こうした状況への対応策として、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）としての京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化、大都市圏拠点空港としての成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、関西国際空港、中部国際空港の機能拡充、また、国際海上交通簡易化条約（FAL条約）の締結を契機とした輸出入及び港湾手続の簡素化・標準化・電子化、国際物流関係特区の活用等の構造改革を推進している。…

第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

2 基本的方向性

スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現

- ・国際物流ニーズの高度化・多様化に対応し、我が国の国際競争力の強化を図るためには、国際拠点港湾・空港の機能向上、国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化、輸出入・港湾手続等のワンストップサービス・シングルウィンドウ化と民間物流業務の電子化の促進といったハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。

「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

- ・自動車による貨物輸送からCO₂排出量の少ない鉄道・内航海運による輸送への転換を促進するため、鉄道・内航海運の機能向上等を図る必要がある。
- ・循環型社会の形成に向けて、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

ダイヤモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

- ・今後、我が国への輸入貨物の事前情報収集体制、関係事業者のセキュリティガイドラインの策定などの検討及び具体化を進め、各国や国際機関とも協調しながら、実効性のあるセキュリティ対策を実施していく必要がある。
- ・大規模災害が発生した場合の国民生活の維持、ジャストインタイムの要請の下での生産体制等の産業活動への影響から、災害に強い交通網の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備等が求められている。

港湾局関係の指標の動向

国土交通省全体で27の政策目標、117の業績指標(うち港湾局関係は20指標)を定め、毎年チェックアップを実施している。

政策テーマ	政策目標 (アウトカム)	業績(アウトカム)指標	初期値	H16(実績値)	目標値
暮らし 生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現	バリアフリー社会の実現	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック)	【段差】39.4%(H14) 【誘導】72.0%(H14)	49.1% 80.3%	7割強(H19) 8割強(H19)
		人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km(H14)	約6,780km	約6,800km(H19)
	アメニティ豊かな生活環境の形成	都市域における水と緑の公的空間確保量	12m ² /人(H14)	約4%増	13m ² /人(H19) (12m ² /人を約1割増)
		津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約15万ha(H14)	約12.9万ha	約10万ha(H19)
安全 防災の高度化の推進と交通安全対策の強化	地震・火災による被害の軽減	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	約13,000ha(H14)	約11,700ha	約10,000ha(H19)
		港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人(H14)	約2,020万人	約2,600万人(H19)
	交通安全の確保	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	45%(H8)	44%(H14)	55%(H18)
		重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合	0%(H15)	100%	100%(H17)
環境 地球環境から身近な生活環境までの保全・創造	良好な自然環境の保全・再生・創出	失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0(H14)	8%	約2割(H19)
		失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	約2割(H14)	約2割	約3割(H19)
		生物多様性の確保に資する良好な樹林等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	0ha(H14)	約700ha	概ね2,400haを確保(H19)
	良好な水環境への改善	※ 湾内青潮等発生期間の短縮	0(H14)	H14年度比約5%増(H15)	H14年度比約5%減(H19)
	循環型社会の形成	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	100%(H14)	100%(暫定値)	100%(H17年度以降毎年)
循環資源国内輸送コスト低減率		0(H14)	H14年度比約7%減	H14年度比約1割減(H19)	
活力 都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成	国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0(H14)	H14年度比2.1%減	H14年度比5%減(H19)
		船舶航行のボトルネック解消率	75%(H12)	81%	90%(H18)
	物流の効率化	複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	75%(H12)	79%	80%(H18)
		フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0(H14)	H14年度比1.5%減	H14年度比4%減(H19)
共通の政策課題	IT革命の推進	港湾EDIシステムの普及率	22.0%(H13)	85.5%	100%(H17)
		公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長	31,050km(H14)	32,500km	32,500km(H16)

注1) ※ 当指標は気象・海象等にも影響される。
□の指標は社会資本整備重点計画の指標も兼ねている。
2) 指標値は年度末の値

重要港湾位置図

■港湾数一覧

(2005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	
重要港湾 (うち特定重要港湾)	128 (23)	97 (12)	24 (8)	1 (-)	6 (3)	128 (23)	- (-)
地方港湾	951	522	366	-	-	888	63
計 (うち避難港)	1,079 (35)	619 (29)	390 (6)	1 (-)	6 (-)	1,016 (35)	63 (-)

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条港湾ではないので本表より除く。

2) 地方港湾の総数欄951港には56条港湾63港湾が含まれる。



●港湾局ホームページ

平成18年度港湾関係予算をはじめとする
港湾行政に関するより詳しい情報は
港湾局のホームページでご覧になれます

<http://www.mlit.go.jp/kowan/>



最新のお知らせ
港湾行政に関する最新的话题を提供しております。

予算
港湾関係予算等についての詳細は、こちらに掲載されています。

予算

- 平成18年度 港湾関係予算概算(2006年1月)
- 平成18年度 港湾関係予算概算(2006年2月1日)
- 平成18年度 港湾関係予算概算(2006年3月)
- 平成18年度 港湾関係予算(2006年12月24日)
- 平成18年度 港湾関係予算(2006年12月)
- 平成18年度 港湾関係予算

統計・データ
コンテナ貨物取扱個数や貿易額のデータを提供しています。

統計・データ Statistical Data

1. 進出総トン数 特定貨物取扱量が前年度比の増加(100%)
2. 進出に相当する戻付総トン数
3. 上六箇の品目別総トン数(前年度比)
4. 上六箇の品目別総トン数の増減率
5. 上六箇の品目別輸入の増減率
6. 日常業務の進出状況
7. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
8. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
9. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
10. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
11. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
12. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
13. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
14. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)
15. 進出取扱貨物量(コンテナ)の増加率(前年度比)

平成18年度 進出コンテナ貨物取扱量(前年度比)

過去のお知らせ

このページの更新履歴は、こちらでご覧いただけます。

リンク・著作権等についてはこちらをご覧ください。

このホームページでは、PDF形式のファイルで資料を提供しております。PDF形式のファイルについてはこちらをご覧ください。

