

平成 19 年 度
港 湾 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 18 年 8 月

国土交通省 港湾局

平成19年度予算概算要求の概要

第一部 港湾関係事業

第二部 海岸事業等

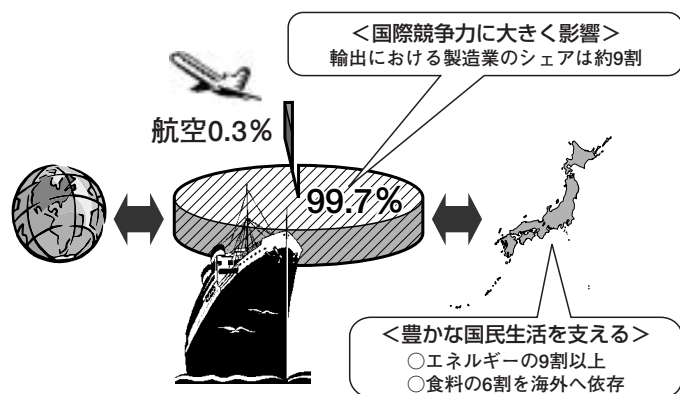
港の果たす役割

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、製造業をはじめとする産業の輸出や食料資源の輸入などの貿易が、経済活動及び国民生活を支えている。

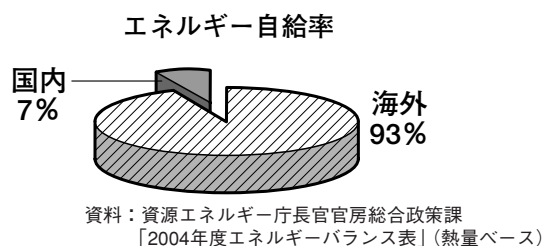
このため、輸出入貨物量のほぼ全て（99.7%）を扱う港湾を通して、コスト、スピード、安全性及び信頼性の面で国際水準を確保した物流体系を形成し、我が国の国際競争力強化及び国民生活の質の向上を図ることが極めて重要である。

■輸出入貨物量の99.7%を取扱う港湾

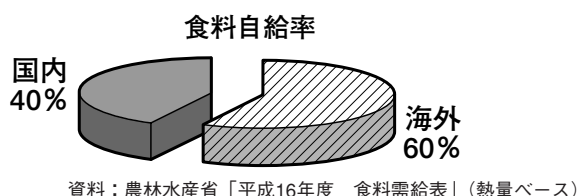


資料：日本関税協会「外国貿易概況」（2005年）、農林水産省「食料自給表」、経済産業省「総合エネルギー統計」及び日本銀行国際局「国際収支統計月報」

■エネルギーの93%は海外からの輸入に依存

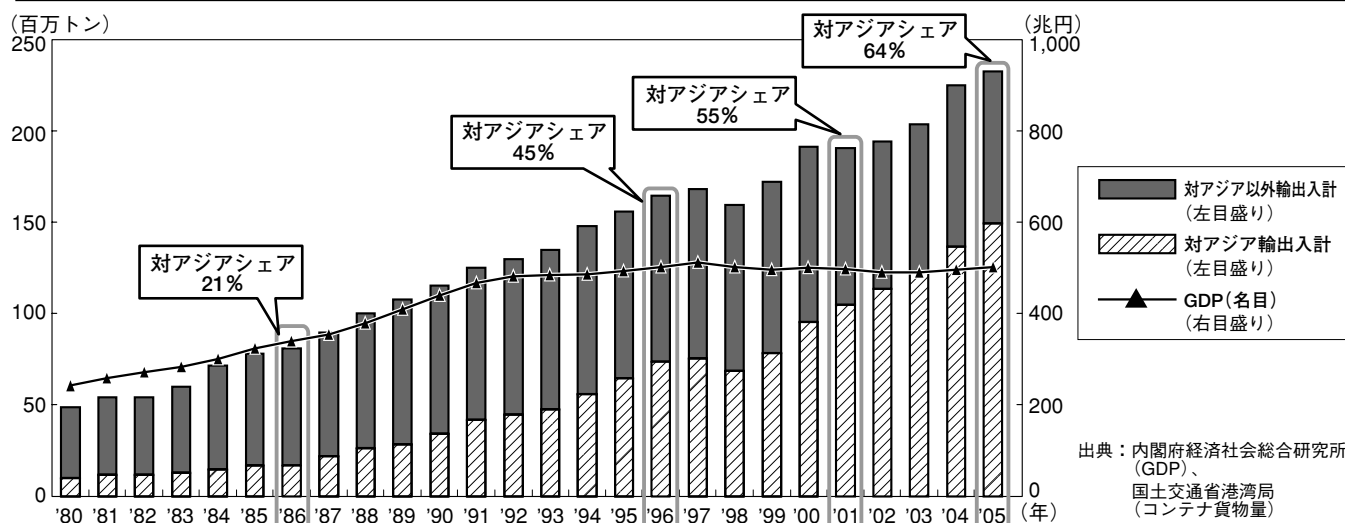


■食料の60%は海外からの輸入に依存



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）
'01→'05の4年間	1.22倍 （年平均伸び率 5.09%）	1.43倍 （年平均伸び率 9.33%）	1.01倍 （年平均伸び率 0.28%）
'96→'05の9年間	1.41倍 （年平均伸び率 3.90%）	2.02倍 （年平均伸び率 8.13%）	1.00倍 （年平均伸び率 0.00%）
'85→'05の20年間	2.88倍 （年平均伸び率 5.92%）	8.74倍 （年平均伸び率 12.08%）	1.48倍 （年平均伸び率 2.10%）

2 国民生活の安全・安心の向上

港湾は、国民生活や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、大規模地震発生時に港湾・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



東京港海岸（東京都）



呉港海岸（広島県）

●物流・産業機能が高密度に集積



大阪港海岸（大阪府）



千葉港海岸（千葉県）

防護が必要な海岸延長
(港湾海岸分)
4,377km

港湾海岸
約29%

その他所管の海岸
約71%

防護すべき人口
(港湾海岸分)
約755万人

港湾海岸
約62%

その他
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。

市町村の面積
(港湾所在市町村分)
約9万km²

港湾所在
市町村
約24%

その他市町村
約76%

市町村の工業出荷額
(港湾所在市町村分)
約110兆円

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19年度港湾関係予算概算要求の規模（総括表）

事業区分	費目	平成19年度要求額 (A)	平成18年度当初予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾整備事業	事業費	(116億円) 4,347億円	4,015億円	(皆増) 1.083
	国費	(77億円) 2,752億円	2,421億円	(皆増) 1.137
	財政投融资	15億円	17億円	0.886
その他施設費	事業費	(19億円) 24億円	19億円	(皆増) 1.277
	国費	(7億円) 10億円	8億円	(皆増) 1.205
港湾関係民間連携事業	事業費	175億円	175億円	1.004
	財政投融资	61億円	45億円	1.351
港湾関係起債事業	事業費	1,444億円	1,532億円	0.943
	起債額	1,192億円	1,302億円	0.915
小計	事業費	(135億円) 5,972億円	5,682億円	(皆増) 1.051
	国費	(84億円) 2,762億円	2,429億円	(皆増) 1.137
	財政投融资等	1,267億円	1,363億円	0.930
港湾海岸事業	事業費	498億円	451億円	1.104
	国費	292億円	264億円	1.105
災害復旧事業等	事業費	14億円	14億円	1.010
	国費	13億円	13億円	1.000
合計	事業費	(135億円) 6,484億円	6,146億円	(皆増) 1.055
	国費	(84億円) 3,066億円	2,705億円	(皆増) 1.133
	財政投融资等	1,267億円	1,363億円	0.930

注1) () 内は、経済成長戦略推進要望額で内数である。

2) 要求額には内閣府分を含む。

3) 港湾関係民間連携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19年度：18億円、平成18年度：59億円）、財政投融资（平成19年度：0億円、平成18年度：1億円）が含まれているため小計及び合計では重複分を除いている。

4) 港湾関係民間連携事業の財政投融资は要求額。

5) 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。

6) 上記計数のほか、行政経費（非公共分）として国費（平成19年度：33億円、平成18年度：34億円）がある。

7) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

※ 経済成長戦略要望枠について

「経済成長戦略大綱」（54頁後掲）に掲げられた戦略の推進を後押しするため、平成19年度予算には同予算要望枠が設けられた。国際競争力の強化や地域活性化等を目標とする「経済成長戦略大綱」を閣議決定し、予算要求の上乗せ分をその他の施策よりも多く認めることで、重点的に予算を配分できるように配慮したものの。

【港湾整備事業】

（単位：億円）

区 分	平成19年度 要 求 額	平成18年度 当初予算額	対前年度比
国際競争力の強化『活力』	3,123 (2,078) 75.5%	2,784 (1,762) 72.8%	1.12 (1.18)
地域の活性化・都市再生『活力』			
安全・安心の確保『安全』	166 (93) 3.4%	163 (91) 3.8%	1.02 (1.02)
柔軟で豊かな社会の実現『環境』『暮らし』	1,058 (581) 21.1%	1,068 (567) 23.4%	0.99 (1.02)
合 計	4,347 (2,752)	4,015 (2,421)	1.08 (1.14)

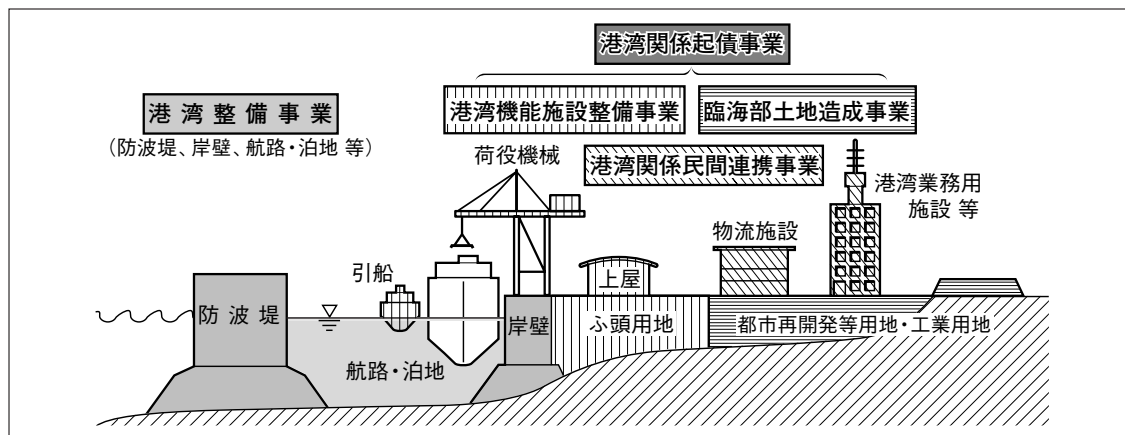
注1) 数値の上段は事業費、中段（ ）内は国費、下段はシェアを記す。なお、シェアは国費ベースである。
 2) 上記計数には、経済成長戦略推進要求額（事業費：116億円、国費：77億円）が含まれている。
 3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【海岸事業】

（単位：億円）

区 分	平成19年度 要 求 額	平成18年度 当初予算額	対前年度比
安全・安心の確保『安全』	430 (249) 85.5%	373 (217) 82.2%	1.15 (1.15)
地域の活性化・都市再生『活力』『暮らし』	57 (38) 12.9%	65 (41) 15.7%	0.87 (0.91)
柔軟で豊かな社会の実現『暮らし』『環境』	10 (5) 1.6%	12 (6) 2.2%	0.85 (0.83)
合 計	498 (292)	451 (264)	1.10 (1.11)

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。



【港湾整備に係る事業区分】

目 次

港の果たす役割	2
平成19年度港湾関係予算概算要求の規模（総括表）	4

第一部 港湾関係事業

I. 基本方針・要求規模	10
1 概算要求の基本方針	10
2 概算要求の規模	10
3 重点事項の要求額（内訳）	10
II. 重点事項	11
重点事項のポイント	11
1 国際競争力の強化『活力』	12
① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化	12
② 港湾サービスの高度化・活性化	13
イ) 港湾の情報化の推進	13
ロ) 港湾運送事業の規制緩和の実施	14
③ 港湾におけるロジスティクス機能の強化	14
イ) 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	14
ロ) 港湾ロジスティクス・ハブの形成	15
2 地域の活性化・都市再生『活力』	16
① 我が国及び地域を支える物流基盤の整備	16
イ) 中枢・中核国際港湾の整備	16
ロ) 国際幹線航路の整備	16
② “みなと”を核とした地域の活性化	16
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	16
ロ) 国内農産物の効率的な輸送システムの構築	17
ハ) 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	17
ニ) 国内海上輸送ネットワークの強化とモーダルシフトの推進	17
ホ) リサイクルポートプロジェクトの推進	18
ヘ) 運河の魅力再発見プロジェクト	19
③ 地域の主体的な取組を支援するみなと振興交付金の創設	19
3 安全・安心の確保『安全』	20
① 大規模地震・津波等への対応力強化	20
イ) 大規模地震対策の推進	20
ロ) 港湾・沿岸域における総合的な津波対策の強化	21
ハ) 港湾におけるBCP策定に向けた取り組み	21
② 港湾・海域における保安対策の強化	22
イ) 物流の効率性と保安性の両立を図る出入管理の高度化（再掲）	22
ロ) 保安規程策定のための保安措置見直しの検討	22
ハ) 国内旅客船及びフェリーターミナルにおける保安対策の強化	22
ニ) 国際的なセキュリティ水準向上のための国際協力の推進	22
③ 技術基準への適合性確認制度の確実な実施	22

4	柔軟で豊かな社会の実現『環境』『暮らし』	23
①	海面処分場の計画的な確保	23
②	港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～	23
	イ) リサイクルポートプロジェクトの推進 (再掲)	23
	ロ) 船舶版アイドリングストップの推進	23
	ハ) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出	23
③	市民・民間との連携による交流空間の形成	24
	イ) 「みなとオアシス」の全国展開の推進	24
	ロ) 港湾における「巣づくり支援」の推進	24
Ⅲ	効率的・効果的な事業の推進	25
1	投資の重点化・効率化	25
①	投資のメリハリ	25
②	事業実施港数・箇所数	25
③	「改良」により既存ストックを有効に活用	26
④	港整備交付金の活用	26
⑤	コスト構造改革の推進	27
⑥	PFIの活用による効率的な事業の推進	28
⑦	入札・契約手続の改善	28
⑧	公共工事の品質確保について	28
2	主な施策・事業の総合化	29
Ⅳ	新規事項	30
1	主な新規着工施設	30
2	新規制度等	31
Ⅴ	税制改正	32

第二部 海岸事業等

Ⅰ	基本方針・要求規模	34
1	概算要求の基本方針	34
2	概算要求の規模	34
3	重点事項の要求額 (内訳)	34
Ⅱ	重点事項	35
	重点事項のポイント	35
1	安全・安心の確保『安全』	36
①	ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策の推進	36
	イ) 津波・高潮に対する人命優先防護の危機管理対策	36
	ロ) ゼロメートル地帯における緊急高潮対策の推進	37
	ハ) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策	38
	ニ) 頻発する災害への対応力の強化	39
②	津波・高潮防災ステーション等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	地域の活性化・都市再生『活力』『暮らし』	40
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	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	柔軟で豊かな社会の実現『暮らし』『環境』	41
①	ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現	41
②	海辺の環境の保全・創造	41
Ⅲ	効率的・効果的な海岸事業の推進	42
1	人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実	42
2	事業実施の効率化による供用効果の早期発現	42
3	事業間連携の強化	42
Ⅳ	新規事項	43
1	直轄事業の新規着工要求海岸	43
2	補助事業の新規着工要求海岸	43
3	新規制度等	43

参 考

●事業別要求内訳	46
●港湾関連データ	47
●海岸関連データ	52
●政府の取組における港湾関連施策の位置づけ	53
●港湾局関係の指標の動向	55
●重要港湾位置図	56

第一部

港灣關係事業

I. 基本方針・要求規模

1 概算要求の基本方針

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」や「経済成長戦略大綱」において重点的に取り組むべき課題とされている「国際競争力の強化」「地域の活性化・都市再生」「安全・安心の確保」「柔軟で豊かな社会の実現」に資する港湾整備を重点的に行うことにより、現行社会資本整備重点計画に定められた我が国の目指すべき姿（「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。

なお、平成19年度予算は、現行社会資本整備重点計画の最終年にあたることから、次期社会資本整備重点計画への移行と現行重点計画の目標達成を念頭におくとともに、投資の重点化、ソフト・ハード施策の連携、施策・事業の総合化など、より効率的な事業の推進に注力する。

2 概算要求の規模

事業区分	費目	平成19年度 要求額（A）	平成18年度 当初予算額（B）	対前年度比 （A）／（B）
港湾整備事業	事業費	4,347億円	4,015億円	1.083
	国費	2,752億円	2,421億円	1.137
	財政投融资	15億円	17億円	0.886
その他施設費	事業費	24億円	19億円	1.277
	国費	10億円	8億円	1.205
港湾関係民間連携事業	事業費	175億円	175億円	1.004
	財政投融资	61億円	45億円	1.351
港湾関係起債事業	事業費	1,444億円	1,532億円	0.943
	起債額	1,192億円	1,302億円	0.915
合 計	事業費	5,972億円	5,682億円	1.051
	国費	2,762億円	2,429億円	1.137
	財政投融资等	1,267億円	1,363億円	0.930

3 重点事項の要求額（内訳）

（単位：億円）

重点事項	平成19年度 要求額	平成18年度 当初予算額	対前年度比
1 国際競争力の強化『活力』 ① スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化 ② 港湾サービスの高度化・活性化 ③ 港湾におけるロジスティクス機能の強化	3,123 (2,078) 75.5%	2,784 (1,762) 72.8%	1.12 (1.18)
2 地域の活性化・都市再生『活力』 ① 我が国及び地域を支える物流基盤の整備 ② “みなと”を核とした地域の活性化 ③ 地域の主体的な取組を支援するみなと振興交付金の創設			
3 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 ③ 技術基準への適合性確認制度の確実な実施	166 (93) 3.4%	163 (91) 3.8%	1.02 (1.02)
4 柔軟で豊かな社会の実現『環境』『暮らし』 ① 海面処分場の計画的な確保 ② 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～ ③ 市民・民間との連携による交流空間の形成	1,058 (581) 21.1%	1,068 (567) 23.4%	0.99 (1.02)
合 計	4,347 (2,752)	4,015 (2,421)	1.08 (1.14)

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) 上記計数には、経済成長戦略推進要望額（事業費：116億円、国費：77億円）が含まれている。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ. 重点事項

重点事項のポイント

1 国際競争力の強化『活力』

①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 ⇒ 12頁

我が国の国際競争力強化のため、物流の効率化と保安性を両立した出入管理システムの構築など、スーパー中枢港湾プロジェクトのさらなる充実・深化を図る

②港湾サービスの高度化・活性化 ⇒ 13頁

港湾物流のさらなる効率化、利便性の向上のため、情報化の推進、港湾運送事業の規制緩和を図る。

③港湾におけるロジスティクス機能の強化 ⇒ 14頁

急速な国際水平分業化の進む東アジア物流に対応するため、ソフト・ハードの融合により高速低廉な物流ネットワークの構築を図る。

2 地域の活性化・都市再生『活力』

①我が国及び地域を支える物流基盤の整備 ⇒ 16頁

我が国全体と地域の経済・産業・生活を物流面から支えるため、中枢・中核国際港湾、国際幹線航路等の物流基盤の整備を推進する。

②“みなと”を核とした地域の活性化 ⇒ 16頁

地域の活力回復、活性化促進のため、多目的国際ターミナルの整備、リサイクルポートプロジェクトの推進、運河の魅力の再発見とその活用による地域の活性化を推進する。

③地域の主体的な取組を支援するみなと振興交付金の創設 ⇒ 19頁

地域が自らの課題に柔軟に対応し、個性的で活力ある「みなと」づくりを促進しその振興を図るため、港湾管理者および港湾所在市町村の裁量を大幅に拡大した「みなと振興交付金」を創設する。

3 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 ⇒ 20頁

人口・資産の集中する臨海部での被害の低減、早期復興のため、耐震強化岸壁の速やかな整備、総合的な津波対策の実施、事業継続計画（BCP）の策定等を推進する。

②港湾・海域における保安対策の強化 ⇒ 22頁

海上輸送ネットワークの安定性確保のため、国際旅客船に加え、国内旅客船、フェリーターミナルにおける保安対策の強化に取り組むのを初め、人材育成等の国際協力の推進など総合的な保安対策の実施を図る。

③技術基準への適合性確認制度の確実な実施 ⇒ 22頁

平成19年度から港湾の施設の技術上の基準が性能規定化され、設計者の判断により新たな設計方法の採用等が可能となることから、技術基準への適合性を確認する制度を導入する。

4 柔軟で豊かな社会の実現『環境』『暮らし』

①海面処分場の計画的な確保 ⇒ 23頁

浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分問題の解決に不可欠な海面処分場を計画的に確保する。

②港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～ ⇒ 23頁

循環型社会の形成を図るため、リサイクルポートプロジェクトを推進するほか、地球温暖化対策としての船舶版アイドリングストップや港湾空間における自然環境の再生等に取り組む。

③市民・民間との連携による交流空間の形成 ⇒ 24頁

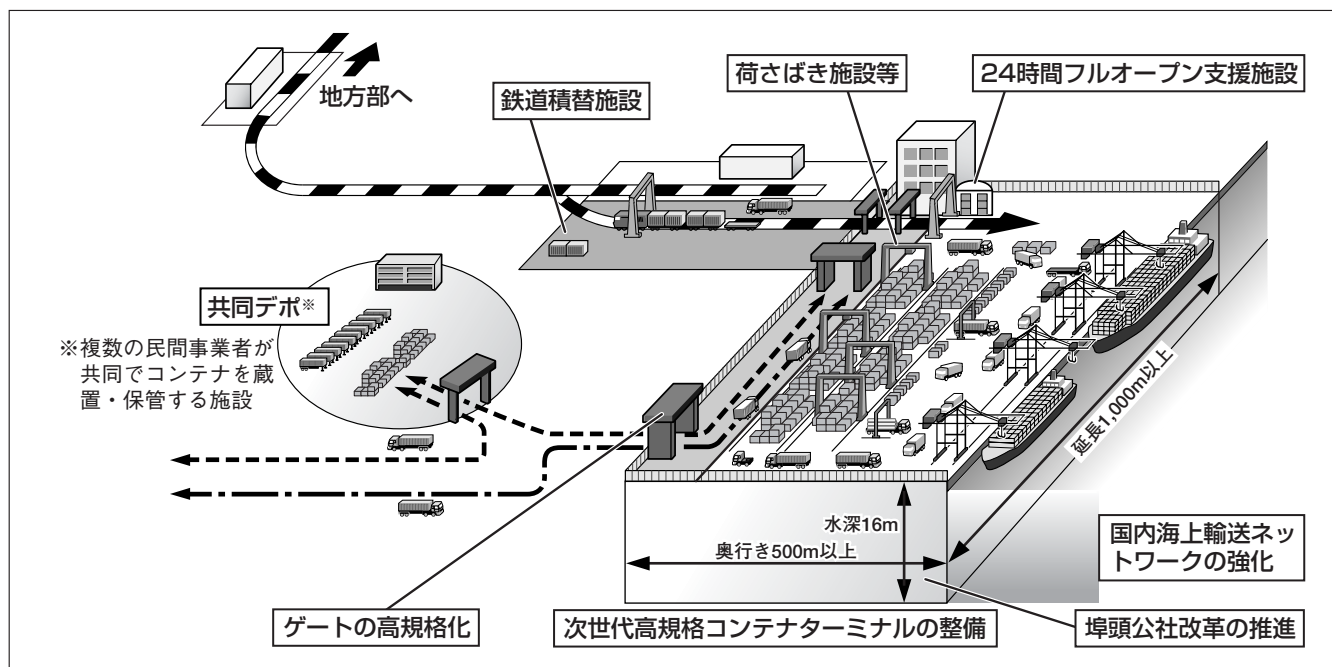
みなと・海岸を活用した地域内外の人の交流を促進し、また憩いの場を提供するため、市民・民間と連携し、みなとオアシスなどの交流空間の形成を図る。

1 国際競争力の強化『活力』

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

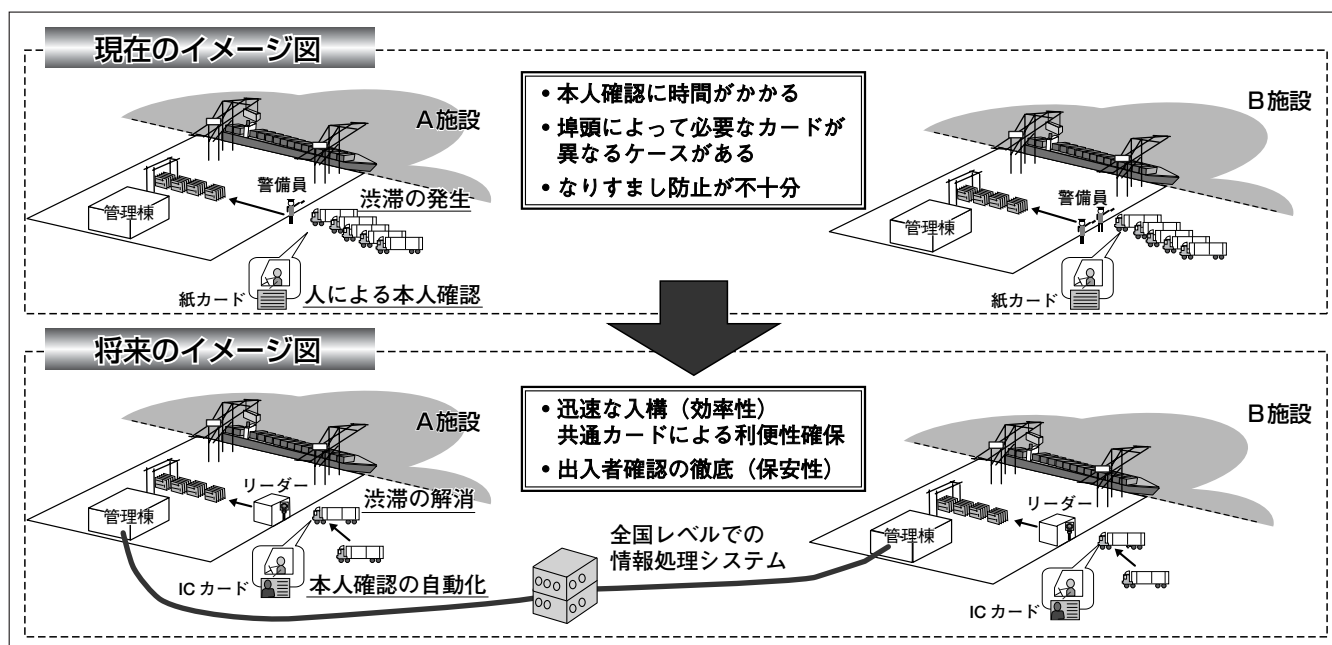
アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進しているスーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。 (名古屋港、神戸港等)

○事業費834億円（対前年度比1.32）、国費524億円（対前年度比1.36）



【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

また、コンテナターミナルに出入りする車輛の集中によるゲート前及び周辺道路の混雑等に対応し、迅速性・利便性・保安性の向上を図るための、出入管理システムの構築を行う。



【出入管理システムのイメージ】

◇コンテナターミナルにおけるゲートの迅速性・利便性・保安性の向上、搬出入の円滑化

- ・ゲートの高規格化（新規）〔その他施設費〕
- ・出入管理システムの整備（新規）

◇スーパー中枢港湾における国内海上輸送ネットワークの強化

- ・大型コンテナ船により国内・国際一貫輸送する社会実験の実施（海事局との連携）〔行政経費〕
- ・国内海上ネットワーク強化支援施設（新規）（海事局との連携）〔その他施設費〕

◇経済成長戦略推進要望

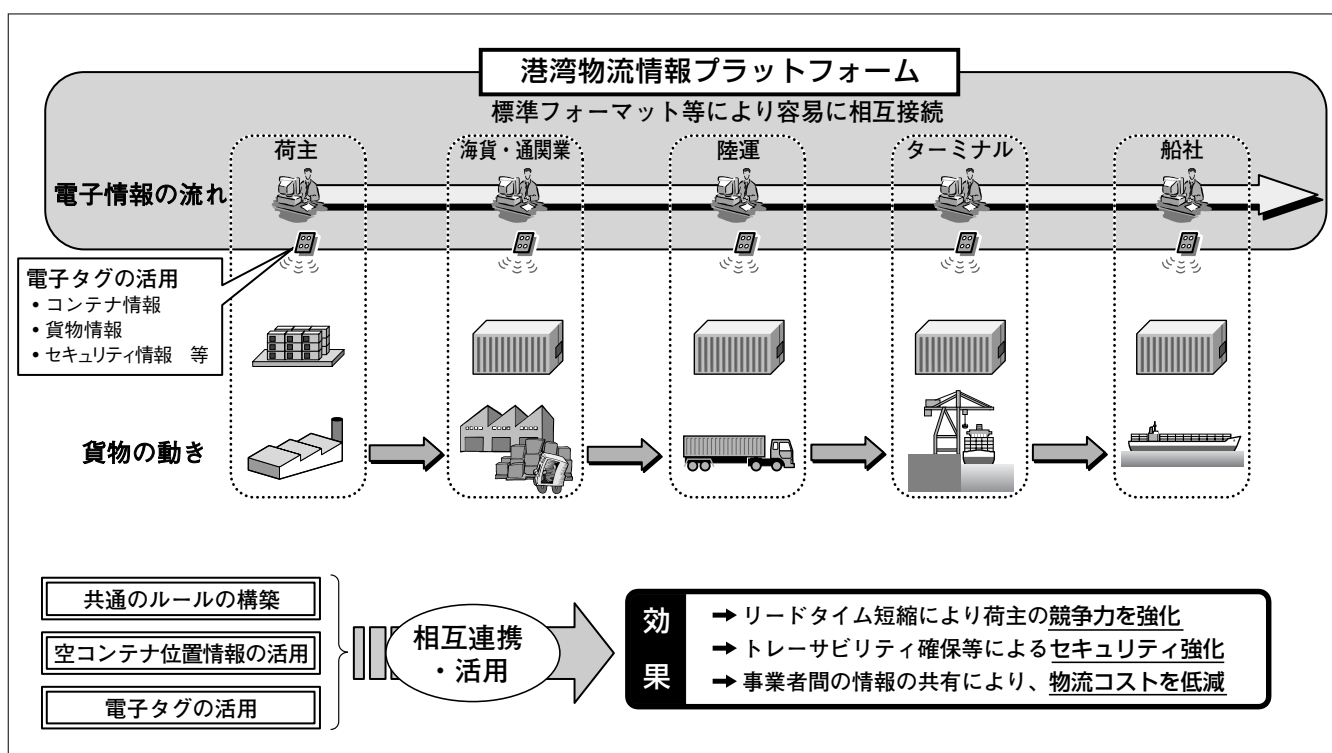
- ・スーパー中枢港湾プロジェクトを加速し、またその機能を強化するための港湾機能高度化施設の整備を推進する。〔公共、その他施設費〕

② 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、港湾の情報化の推進を図る。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、プラットフォームと連携し空コンテナの位置情報等を活用する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む。〔行政経費〕

- ・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（輸出入でモデル完成）
- ・空コンテナの位置情報等を活用した流通効率化の検討
- ・電子タグ等を活用したセキュリティ強化策に関する普及支援方策の検討



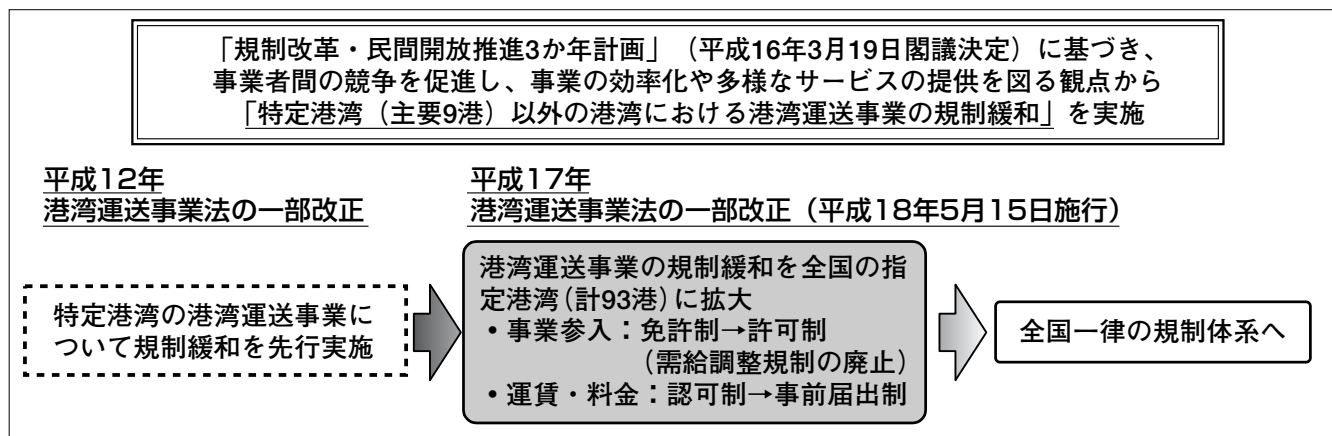
【港湾の情報化の推進】

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15日施行)により全国の指定港湾(93港)へ拡大された。

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〕

※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】

③ 港湾におけるロジスティクス機能の強化

イ) 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

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした東アジアの物流が急激に増加している。距離的に国内物流と大差ない圏域で行われている東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルの整備、小口貨物積替円滑化支援施設の整備を行う。

(北九州港等)

○事業費408億円(対前年度比1.14)

国 費251億円(対前年度比1.17)

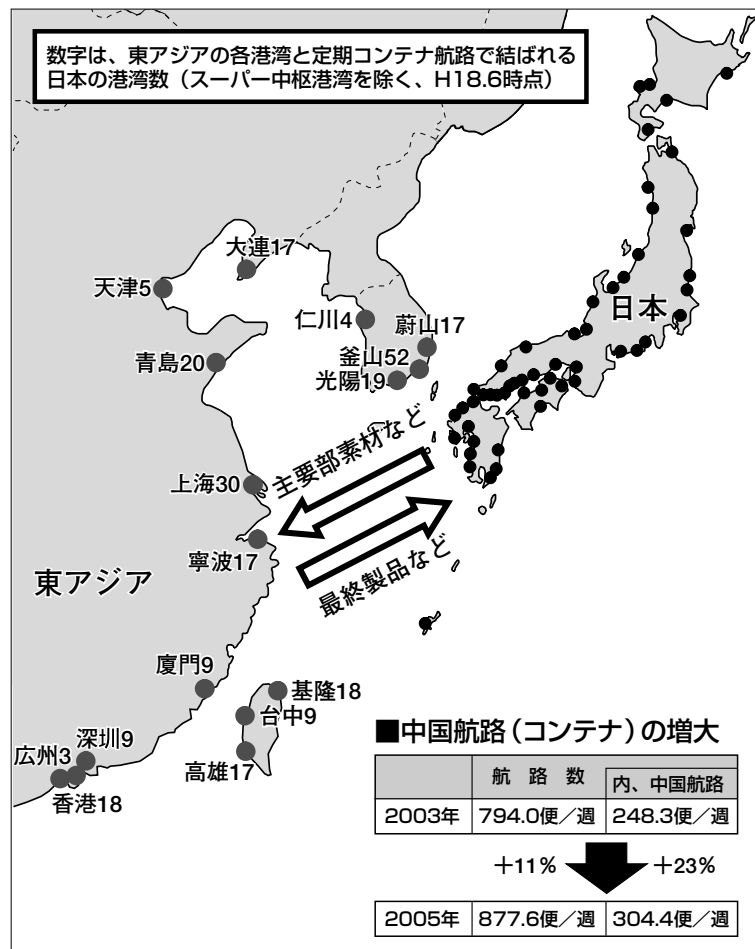
◇経済成長戦略推進要望

アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能を強化するための港湾機能高度化施設の整備を推進する。〔その他施設費〕



国際ユニットロードターミナル

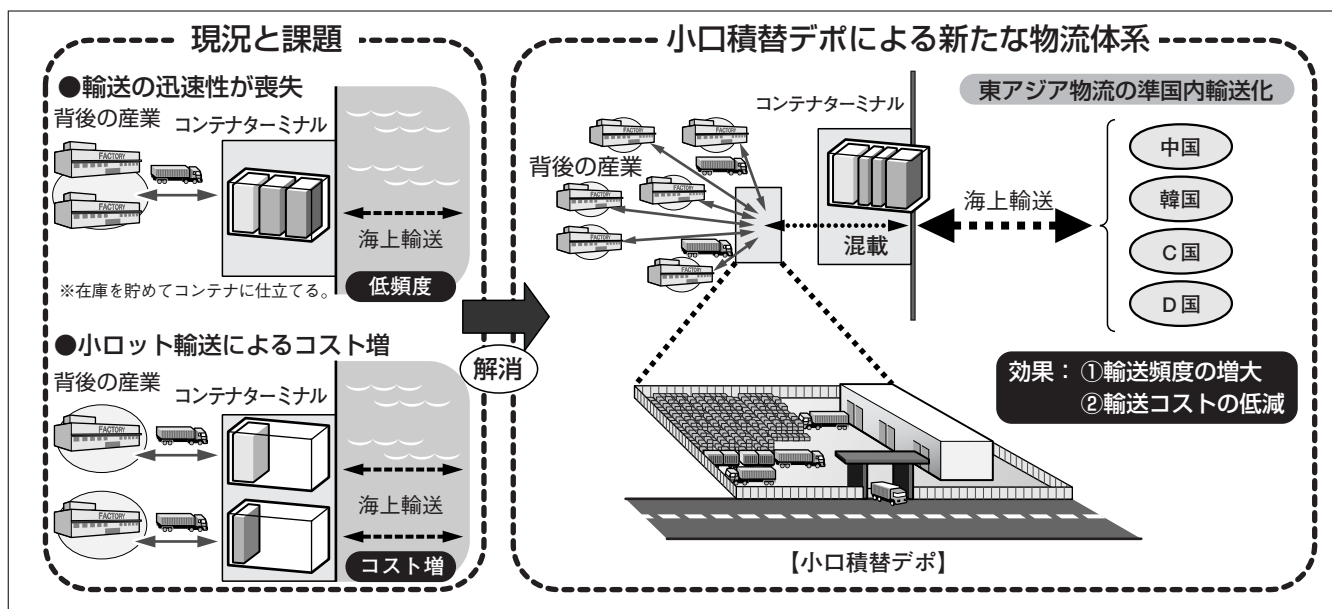
物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて(ユニット化)、積み卸しする輸送体系に対応したターミナル



【東アジア物流の準国内輸送化】

●小口貨物積替円滑化支援施設の整備

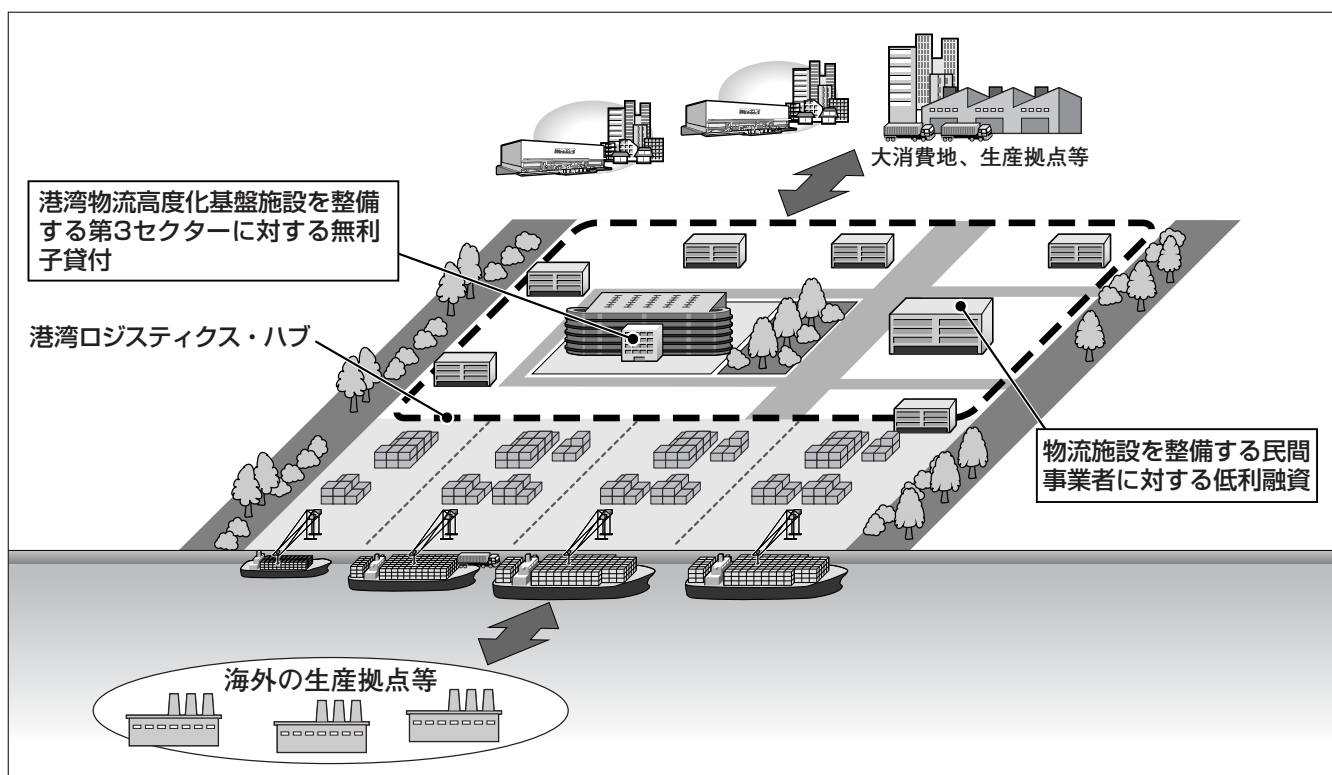
東アジア物流の準国内輸送化がもたらす新たな物流体系に対応して、小ロット・多頻度貨物を国際海上コンテナ・シャーシ等へ円滑に積替えるための小口貨物積替円滑化支援施設（小口積替デポ）を整備し、高速で円滑な国際・国内一体となった物流の実現を図る。〔その他施設費〕



【小口積替デポのイメージ】

ロ) 港湾ロジスティクス・ハブの形成

国際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（流通加工等が可能な荷さばき施設）等の物流施設が集約した港湾ロジスティクス・ハブを形成し、中間輸送の削減、リードタイムの短縮、輸送コストの削減を行うことによって、国際競争力の強化及び環境負荷の軽減を図る。



【港湾ロジスティクス・ハブのイメージ】

2 地域の活性化・都市再生『活力』

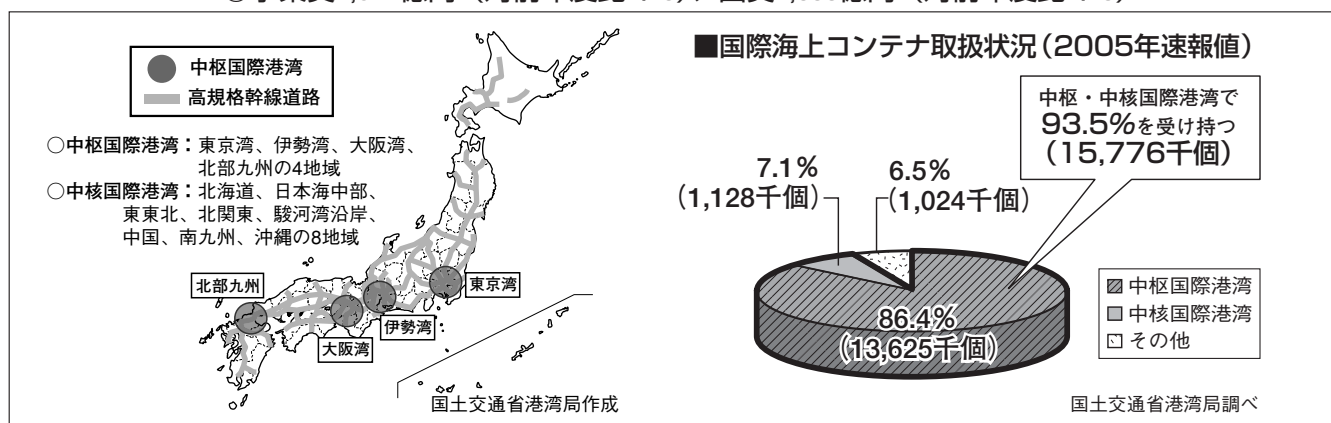
① 我が国及び地域を支える物流基盤の整備

イ) 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。

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比3.3%減(H17)→H14比5%減(H19)】

○事業費1,621億円(対前年度比1.20)、国費1,033億円(対前年度比1.23)



ロ) 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)→83%(H17)→90%(H18)】

○事業費178億円(対前年度比1.00)、国費178億円(対前年度比1.00)

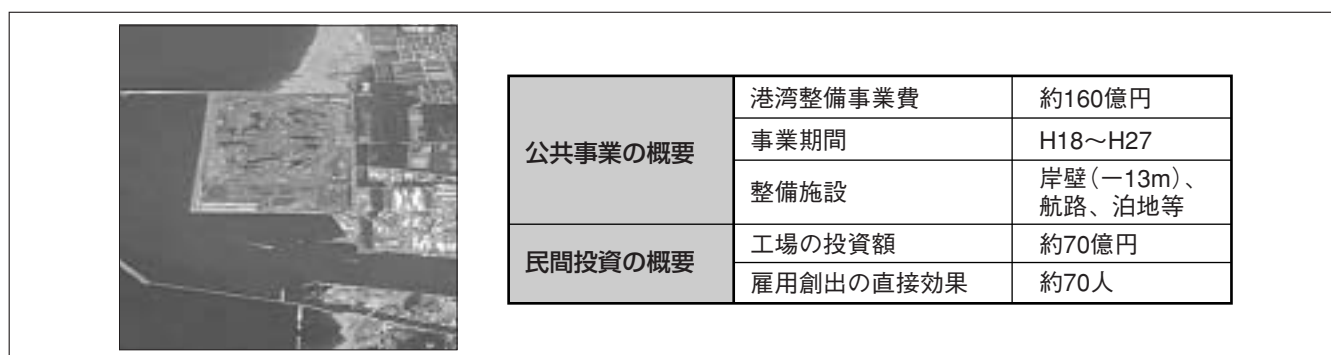
② “みなと”を核とした地域の活性化

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、穀物等のばら積み貨物や機械の安定的かつ低廉な輸送を確保し、地域の経済と雇用を支援するため、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3.3%減(H17)→H14比5%減(H19)】

○事業費696億円(対前年度比1.18)、国費436億円(対前年度比1.21)

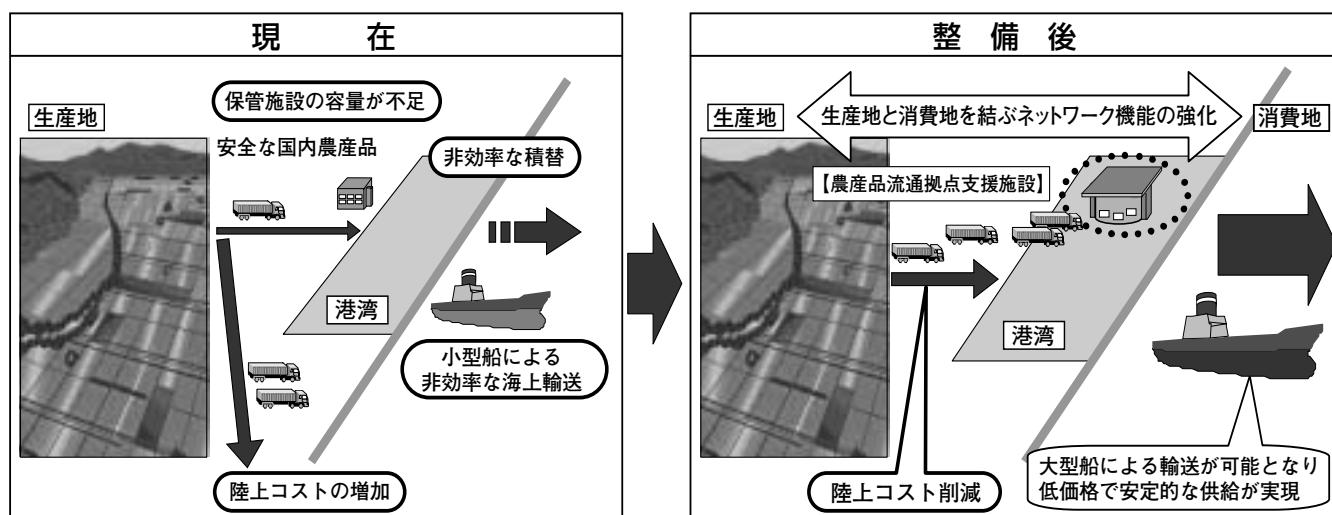


【多目的国際ターミナルの整備イメージ(金沢港)】

ロ) 国内農産品の効率的な輸送システムの構築

国内農産品の低廉で効率的な輸送システムを構築するため、港湾に農産品を保管・集約する農産品流通拠点支援施設を整備し、生産地と消費地を結ぶ国内海上輸送ネットワークを強化する。

●農産品流通拠点支援施設



ハ) 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、和歌山下津港等）

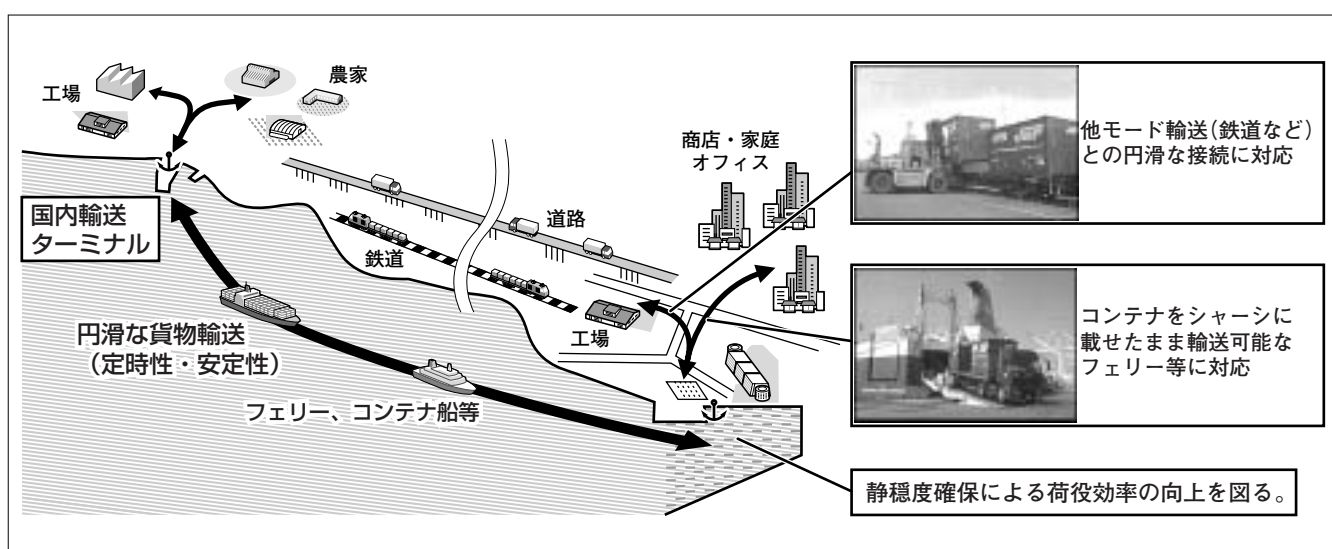
二) 国内海上輸送ネットワークの強化とモーダルシフトの推進

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、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。（東京港、常陸那珂港等）

指標：フェリー等国内貨物等輸送コスト低減率【(H14)→H14比2.3%減(H17)→H14比4%減(H19)】

指標：複合一貫輸送に対応した国内輸送ターミナルから陸上輸送半日往復圏人口カバー率【75%(H12)→79%(H17)→80%(H18)】

○事業費113億円（対前年比1.07）、国費71億円（対前年比1.09）



ホ) リサイクルポートプロジェクトの推進

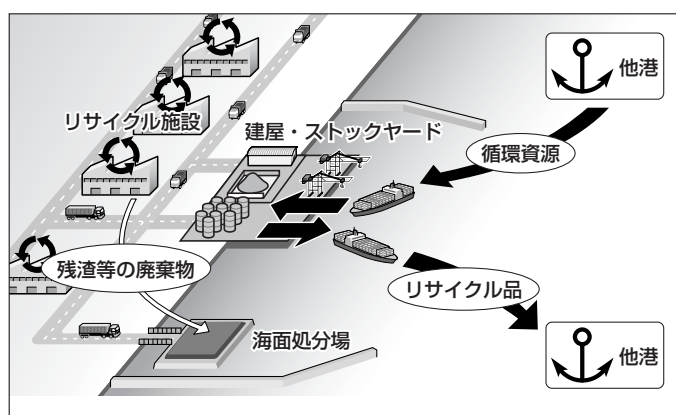
●港湾におけるリサイクルポートの形成

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、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、臨海部の活性化を図るためにリサイクル産業の拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。（川崎港等）

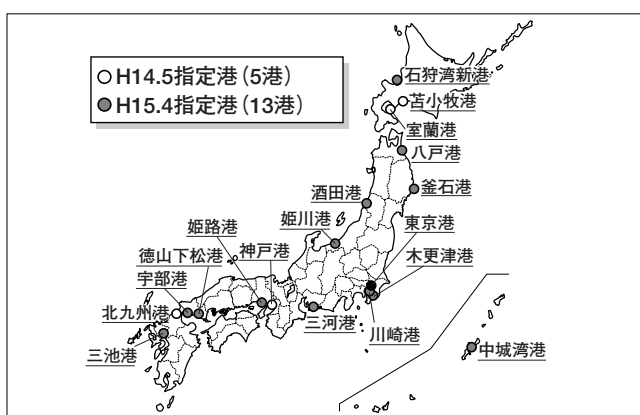
- ・情報交換の場の提供や支援等、官民連携を促進し、静脈物流システムの構築を推進
- ・循環資源を取扱う岸壁等の港湾施設整備を推進
- ・第3セクター等が整備する建屋・ストックヤード等の循環資源取扱支援施設の整備を推進〔その他施設費〕
- ・国際循環資源物流システムの構築に向け、経済産業省等と連携してトレーサビリティを確保した品質管理機能等の物流実証試験を実施〔行政経費〕

指標：循環資源国内輸送コスト低減率 【(H14)→H14比約7%減 (H17)→H14比 約1割減 (H19)】

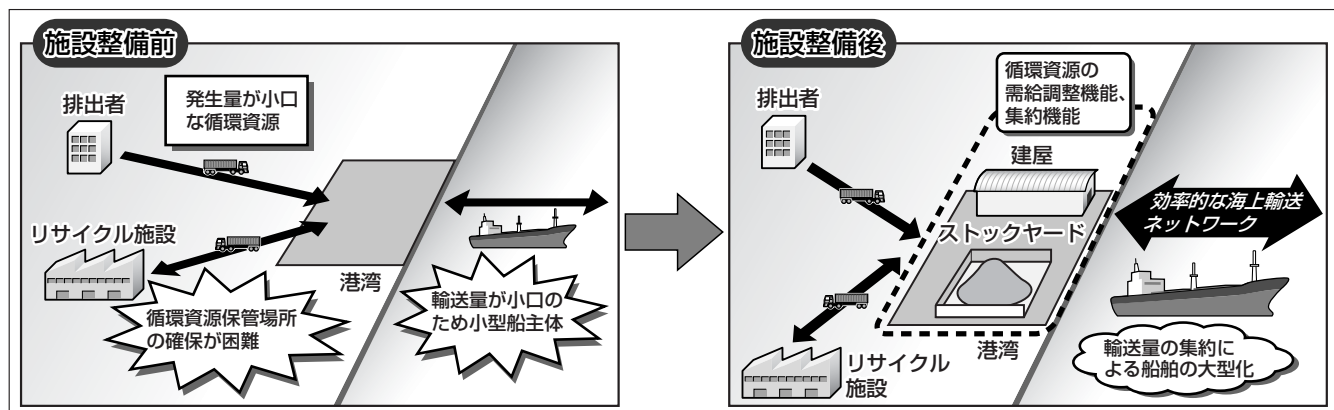
○事業費22億円（対前年度比1.20）、国費9億円（対前年度比1.26）



【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】

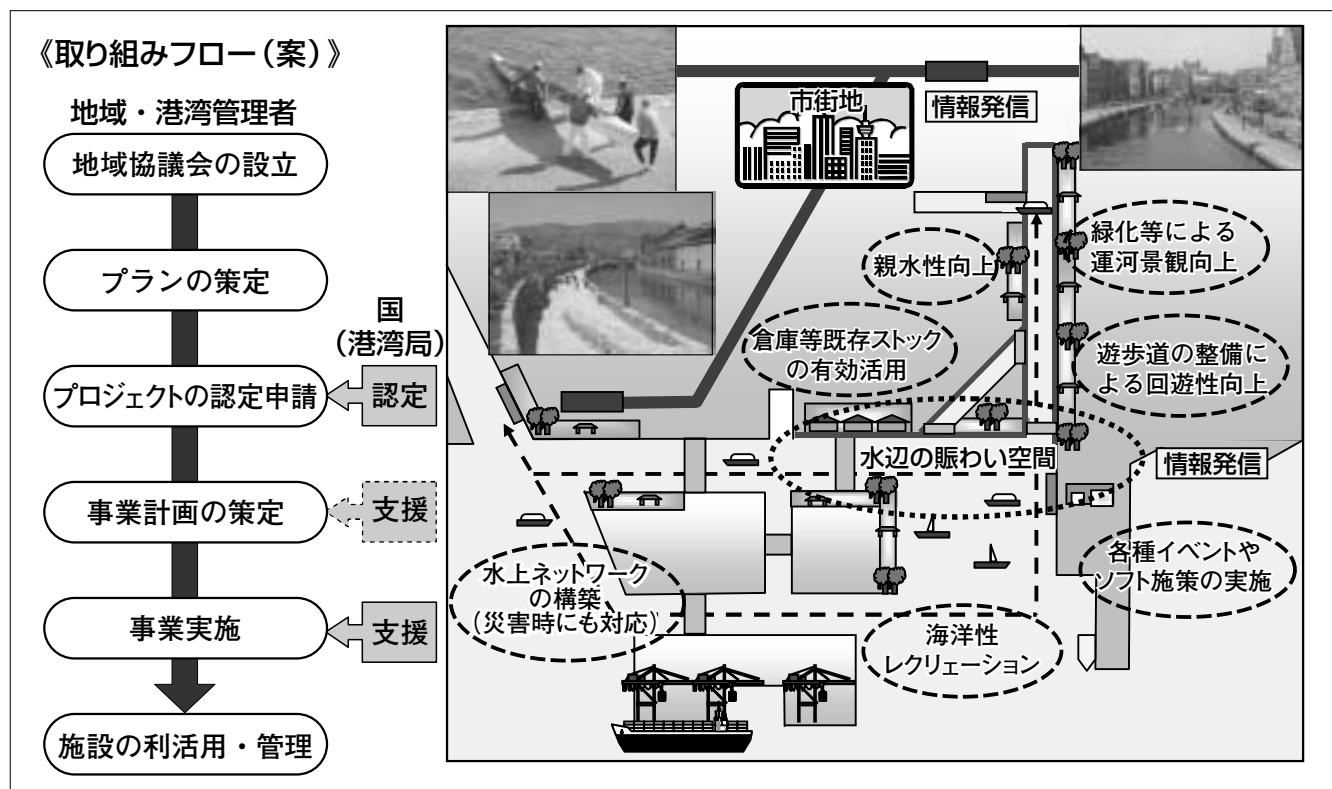
●リサイクルポートの指定について

- ・リサイクルポートは、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点であり、港湾管理者からの申請により国が指定し、拠点づくりを支援
- ・リサイクルポート相互の連携に加え、エコタウン※との連携強化を図るとともに、信頼性と効率性の高い国際循環資源物流の形成に向けて、新たなリサイクルポートの指定を平成18年度内に行う予定（平成14年5月指定（5港）、平成15年4月指定（13港））

※経済産業省及び環境省の連携により設立された、地域の環境調和型まちづくりを支援する事業

へ) 運河の魅力再発見プロジェクト

港湾管理者や地域が主体となって、「運河」の魅力再発見し、地域の個性を活かした水辺の賑わい空間づくりや水上ネットワークの構築、防災機能の強化等を図り、「運河」を核とした魅力ある地域づくりを進める取り組みを国が支援する。

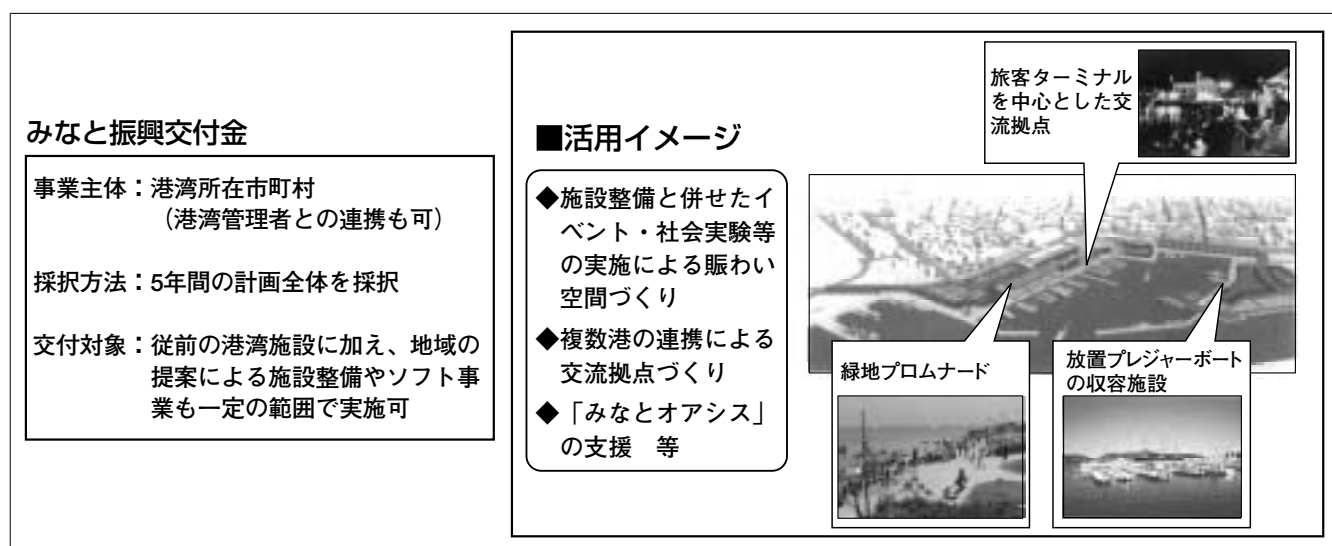


【運河の魅力再発見プロジェクトのイメージ】

③ 地域の主体的な取組を支援するみなと振興交付金の創設

地域が自らの課題に柔軟に対応し、個性的で活力のある「みなと」づくりを促進し、「みなと」の振興を図るため、港湾管理者及び港湾所在市町村の裁量を大幅に拡大した「みなと振興交付金」を創設する。

○事業費10億円（対前年度比 皆増）、国費5億円（対前年度比 皆増）



【みなと振興交付金制度のイメージ】

3 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

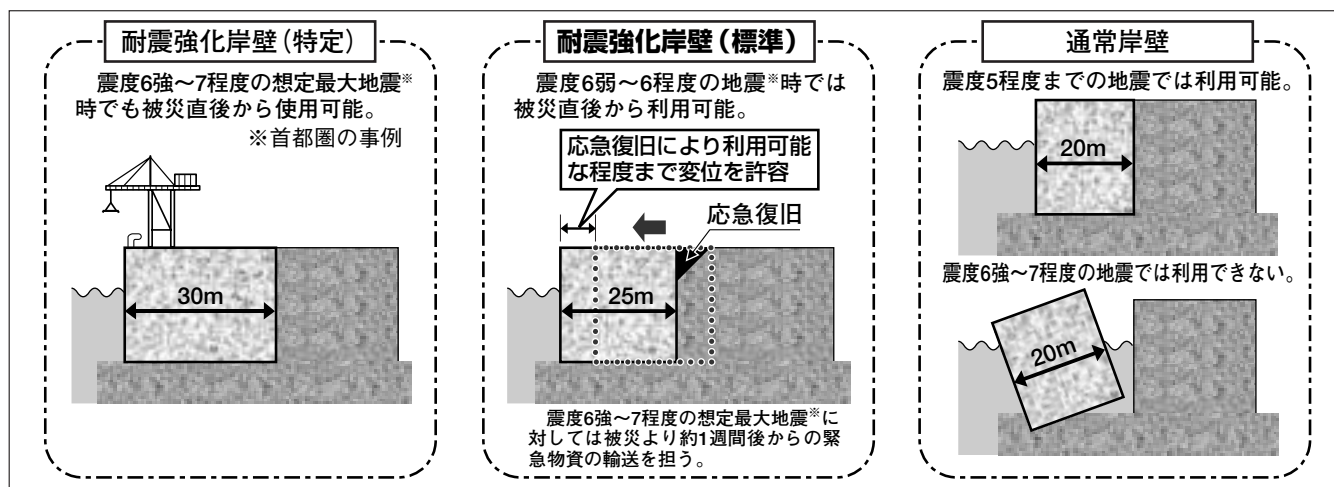
人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペースの確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。

指標：港湾による緊急物資供給可能人口【約1,900万人(H14)→約2,040万人(H17)→約2,600万人(H19)】

○事業費126億円(対前年度比1.02)、国費69億円(対前年度比1.03)

●耐震岸壁緊急整備プログラムの実施

全国各地で大規模地震の発生が切迫するなか、平成18年3月に「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定。①耐震強化岸壁が整備されていない県、②耐震強化岸壁が未整備である港湾での整備などに優先順位を与えつつ速やかな耐震強化岸壁の整備を実施する。



【耐震強化岸壁の区分イメージ】

『耐震強化岸壁緊急整備プログラム』のポイント

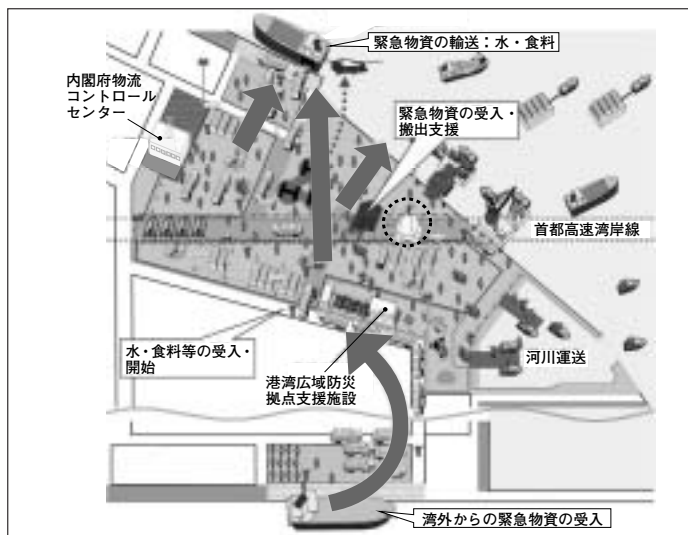
- ◆平成18年度から22年度の5年間で耐震強化岸壁の整備率を概ね70%へ向上(現況5割程度)
- ◆臨海都道府県の全てで耐震強化岸壁を整備
- ◆耐震強化岸壁を性能から2種類(特定、標準)に区分するとともに、既存岸壁の改良を組み合わせ、従来型の新規整備に比べ、3割程度残事業費を削減

●首都圏へ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。(川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点)

また、当地区に発災直後に防災拠点として所期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(港湾広域防災拠点支援施設)を整備する。併せて、発災時の関係機関との連携による運用体制を構築する。

〔その他施設費・行政経費〕

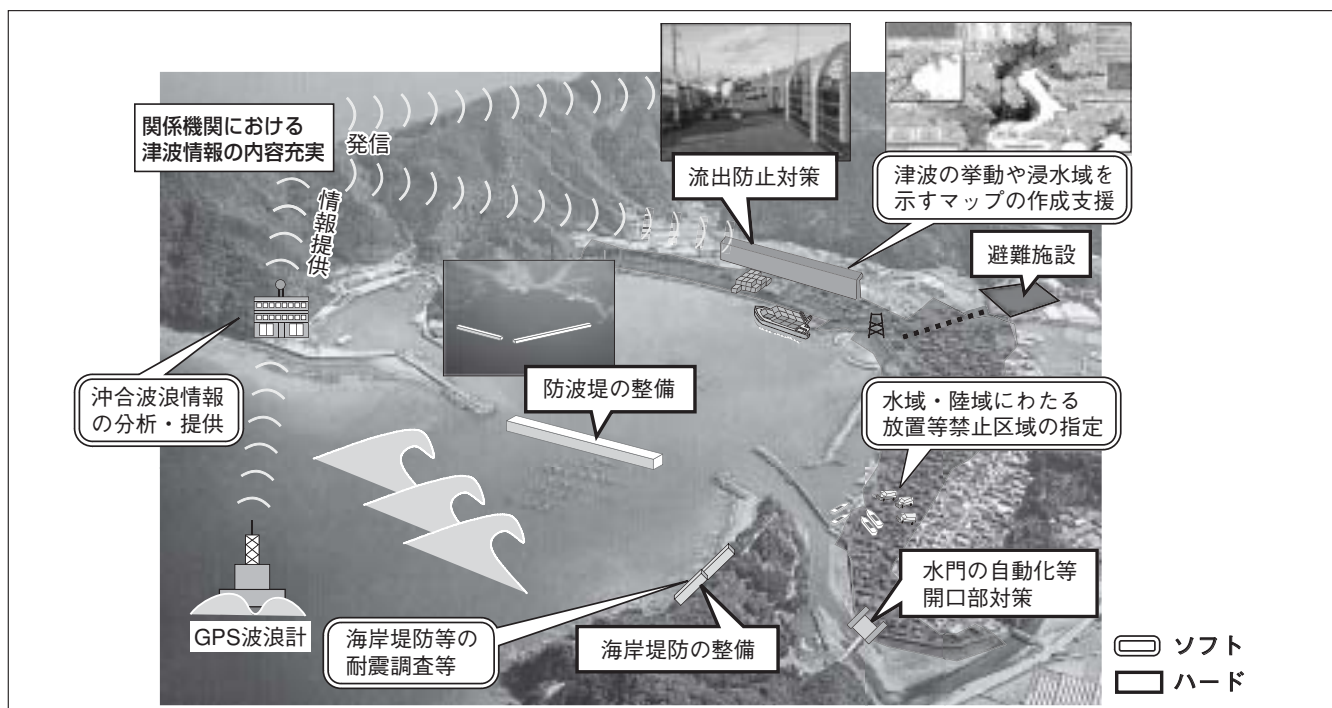


【川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点のイメージ】

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、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（嵩上げ、延伸等）
- ・津波の挙動や浸水域を示すマップの作成支援、避難緑地、避難路の整備
- ・流出防止対策、水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定
- ・GPS波浪計を活用した沖合波浪観測網による波浪情報の分析・提供

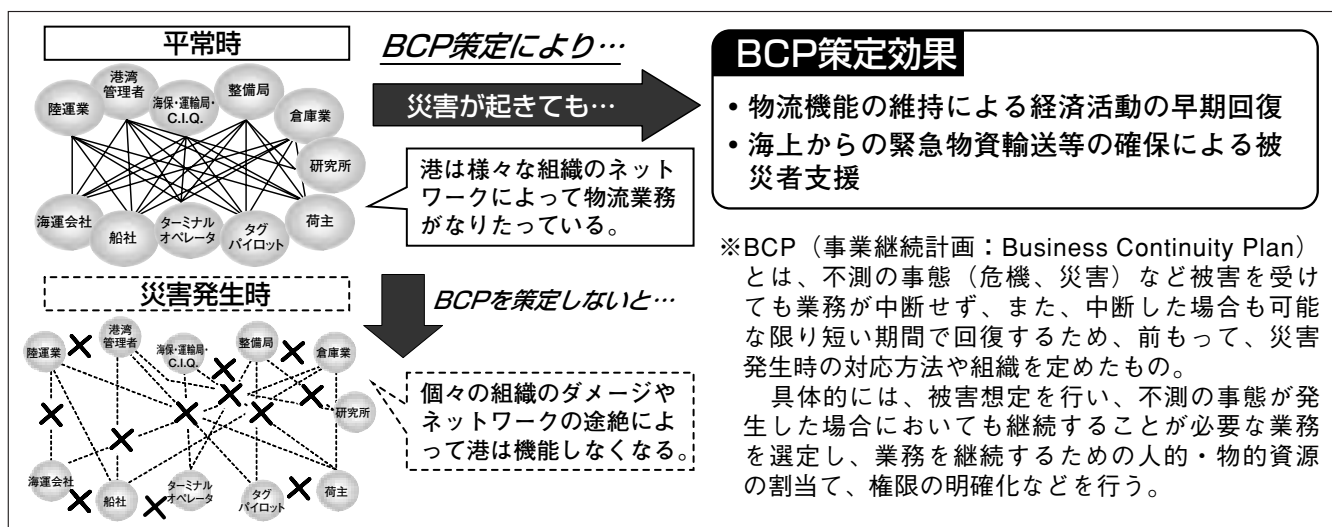


【港湾・沿岸域における総合的な津波対策のイメージ】

ハ) 港湾におけるBCP策定に向けた取り組み

災害発生時に港湾機能の継続性を確保するためには、港湾施設（航路、岸壁等）だけでなく、施設の運営管理に必要な多数の関係者の連携が不可欠であることから、関係者間で連携し、港湾における事業継続計画（BCP※）の策定に向けて検討を行う。

このうち、川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点については、平成19年度中の供用開始までに、BCPを策定する。〔行政経費〕



【BCPの策定を推進】

② 港湾・海域における保安対策の強化

イ) 物流の効率性と保安性の両立を図る出入管理の高度化（再掲）（12頁参照）

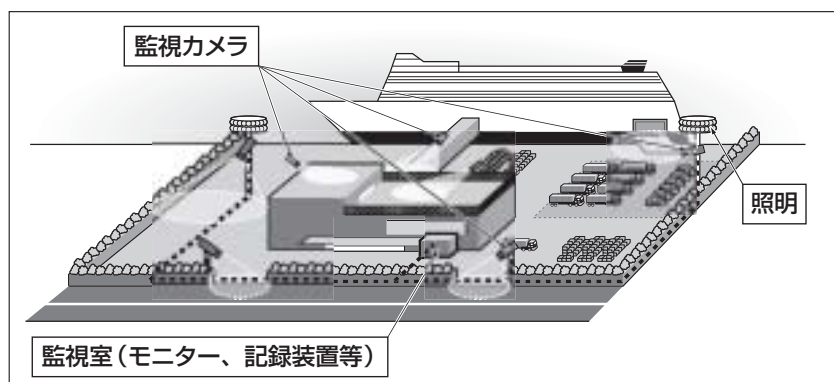
コンテナターミナルに出入りする車輛の集中によるゲート前及び周辺道路の混雑等に対応し、迅速性・利便性・保安性の向上を図るための、出入管理システムの構築を行う。

ロ) 保安規程策定のための保安措置見直しの検討

埠頭保安管理者が的確な保安規程を策定できるよう、保安設備の技術開発の進展を反映させるなど、具体的な保安措置の見直しのための調査・検討を実施する。〔行政経費〕

ハ) 国内旅客船及びフェリーターミナルにおける保安対策の強化

平成18年8月の英国での航空機爆破テロ未遂事件等を踏まえて、人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある国内旅客船及びフェリーターミナルにおける保安対策を強化するため、監視カメラを用いた保安対策の実施を支援する。〔その他施設費〕（大阪港等）



【保安施設(監視室等)のイメージ】

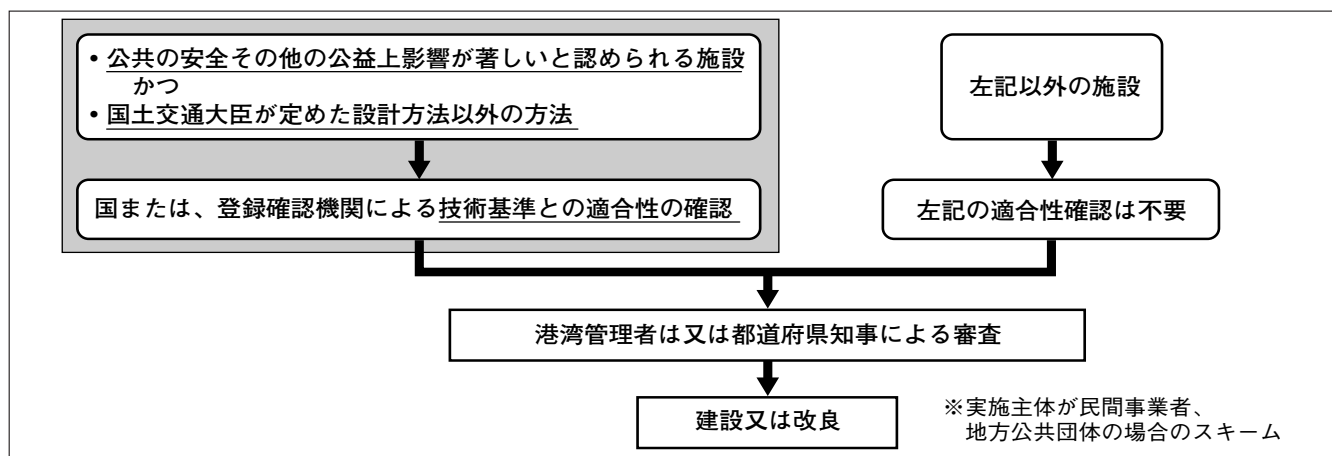
二) 国際的なセキュリティ水準向上のための国際協力の推進

東南アジア諸国の港湾セキュリティに係わる人材育成を効率的・効果的に支援するため、支援国相互あるいは被支援国間の課題や知見（ベスト・プラクティス）等情報の共有を進めるとともに港湾保安対策マニュアルの策定や港湾保安情報伝達訓練を実施する。

③ 技術基準への適合性確認制度の確実な実施

平成19年度から港湾の施設の技術上の基準（技術基準）が性能規定化され、設計者の判断により新たな設計方法の採用等が可能となることから、設計方法の妥当性の適切な評価により港湾施設の安全性を確保するため、技術基準への適合性を確認する制度を導入する。

- ・国土交通大臣又は国土交通大臣の登録を受けた者（登録確認機関）による技術基準への適合性の確認の実施
- ・登録確認機関の確認業務実施状況等について、報告、検査等を適切に実施し、適合性確認制度を適切かつ確実に運用



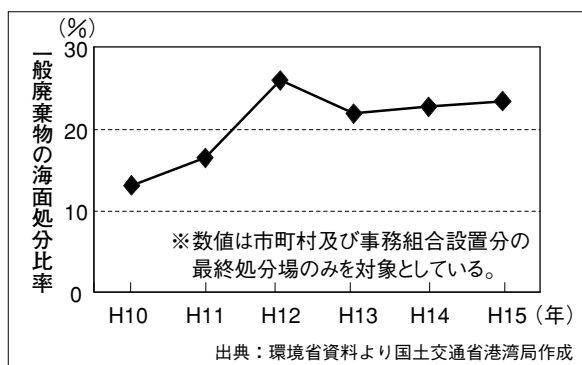
【技術基準への適合性確認制度】

4 柔軟で豊かな社会の実現『環境』『暮らし』

① 海面処分場の計画的な確保

港湾の国際競争力強化のための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。（東京港等）

- 海面処分場を計画的に確保するため、廃棄物埋立護岸の整備に対する支援を拡充
- 地方自治体等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、広域処分場の整備を推進（大阪湾フェニックス）



【一般廃棄物の海面処分比率(全国)の推移】



【東京港 海面処分場】

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%(H18以降毎年)】

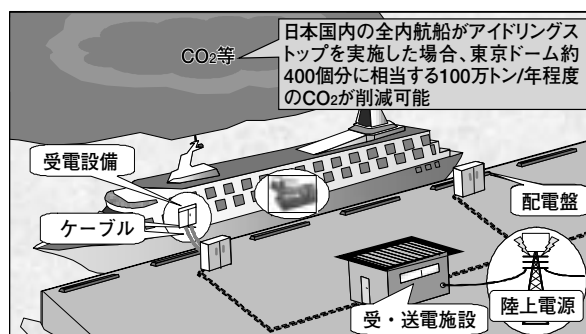
② 港湾行政のグリーン化の推進 ～環境に配慮した港湾整備～

イ) リサイクルポートプロジェクトの推進（再掲）（18頁参照）

ロ) 船舶版アイドリングストップの推進

接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設による供給へ切り替えること（船舶版アイドリングストップ）を推進することにより、港湾地域におけるCO₂等の排出ガスを削減し、大気環境の改善を図る。〔行政経費〕

- 環境省等と連携し、大容量通電実験を実施等



【船舶版アイドリングストップのイメージ】

ハ) 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、百貫港等）

- 青潮等の発生と関連があるとされる深掘跡の埋戻しや干潟・海浜の保全・再生・創出等の自然再生を効率的に実施するため、浚渫土砂の品質調整手法等の実現に向けた現地試験を実施



【港湾整備により発生した良質の土砂を有効活用し、良好な水環境と多様な生物の生息場を創出】

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(H17)→約3割(H19)】
 指標：湾内青潮等発生期間の短縮【(H14)→H14比約8%減(H16)※→H14比約5%減(H19)】(※当指標は気象・海象等にも影響される)

③ 市民・民間との連携による交流空間の形成

イ)「みなとオアシス」の全国展開の推進

みなと・海岸を活用して、地域内外の人が交流することができる“賑わい交流拠点”をつくりだす「みなとオアシス」の効果をより広域的なものとするため、全国での制度化を推進する。

■「みなとオアシス」の主な支援施策

- 事業計画策定への支援
- 「みなとオアシス」シンボルマーク使用の許可
- 所管港湾・海岸事業による支援
- 整備局情報提供システム掲載等による重点PR
- 公的地図等関連事業での支援 等



登録港位置図
(現在28港)



小松島みなとオアシス
旧フェリーターミナル「小松島みなと交流センターkocolo」を拠点に地元NPOが中心に活動。



いわき小名浜みなとオアシス
交流拠点のアクアマリンパーク。市民団体・企業・行政一体となり、各種イベントの開催等。

現在、中国地方8港、四国地方10港、東北地方10港の計28港が登録中（仮登録含む・平成18年8月）

全国展開

交流拠点となる港の波及、複数の登録港の連携等を行うことによるさらなる地域活性化へ

ロ) 港湾における「巣づくり支援」の推進

少子化対策として、みなとまちづくりやみなと観光の支援など（家族で楽しめるイベント、子供が自然と触れあえる環境・イベントの提供等）、バリアフリー化などの取り組み（家族を持ち、子どもを育てるための施策）を推進する。

背景

少子高齢化の急速な進展、人口減少社会の到来を踏まえ、子供や高齢者等がいきいきとそしてのびのびと暮らせる柔軟で豊かな生活環境の創造が求められている。

■港湾における「巣づくり支援」

○官民一体となった港湾空間における交流活性化の支援

- ・イベント、クルーズ、観光に対する民間プロデュース（家族向け）
- ・企業立地による雇用促進
- ・快適で安心できるオープンスペース、景観の提供（ライトアップ等も含む）

関連施策

「みなとオアシス」認定制度 等



例) 清水港の賑わい

○美しく風格のある海辺環境の整備



子供が自然と触れあえる緑地・海浜等の整備

○旅客ターミナルにおけるバリアフリー化



段差の無い連絡橋によりベビーカーでも容易に乗降

施策の効果

みなとがより魅力ある空間になり、高度な利用が可能となる。それにより、家族が海辺で憩え、また子供が自然と触れ合いのびのびと成長できる良質な環境が提供される。

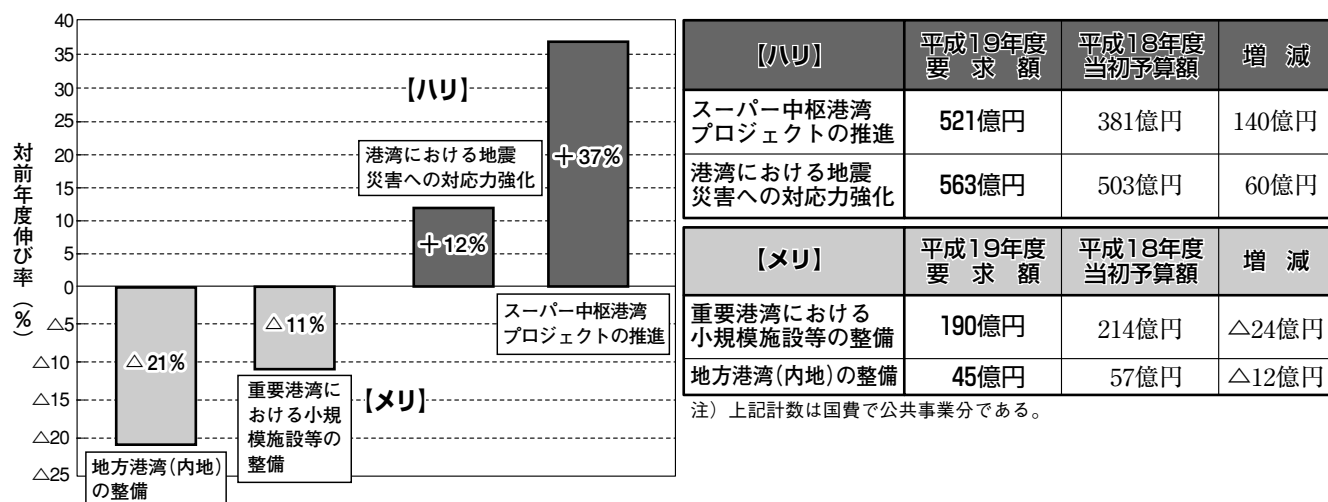
Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進

1 投資の重点化・効率化

① 投資のメリハリ

事業の「選択と集中」により予算要求の重点投資をさらに進め、より一層効率的・効果的な事業実施に努める。

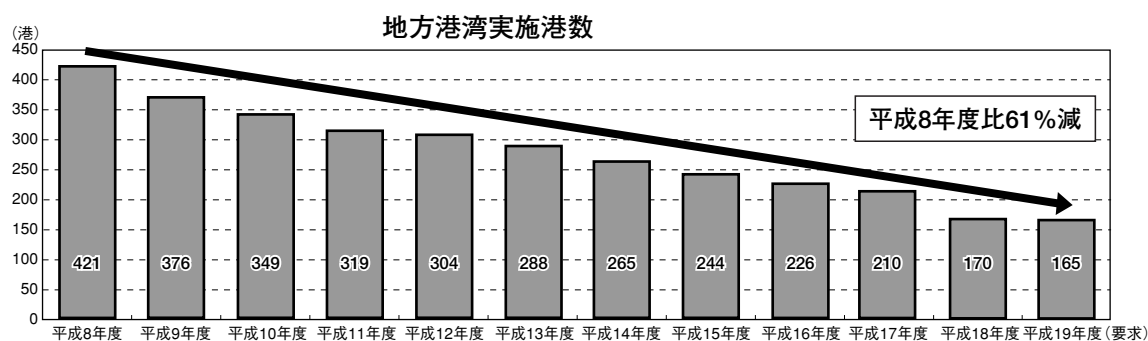
●平成19年度予算要求における投資のメリハリ



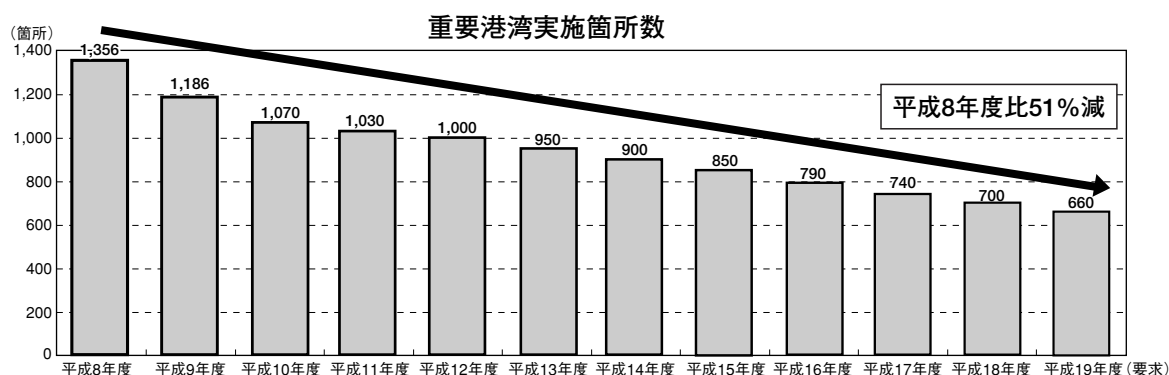
② 事業実施港数・箇所数

我が国全体での歳出改革が重要な課題となっているなか、限られた予算要求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、地方港湾への新規投資を抑制する。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の削減



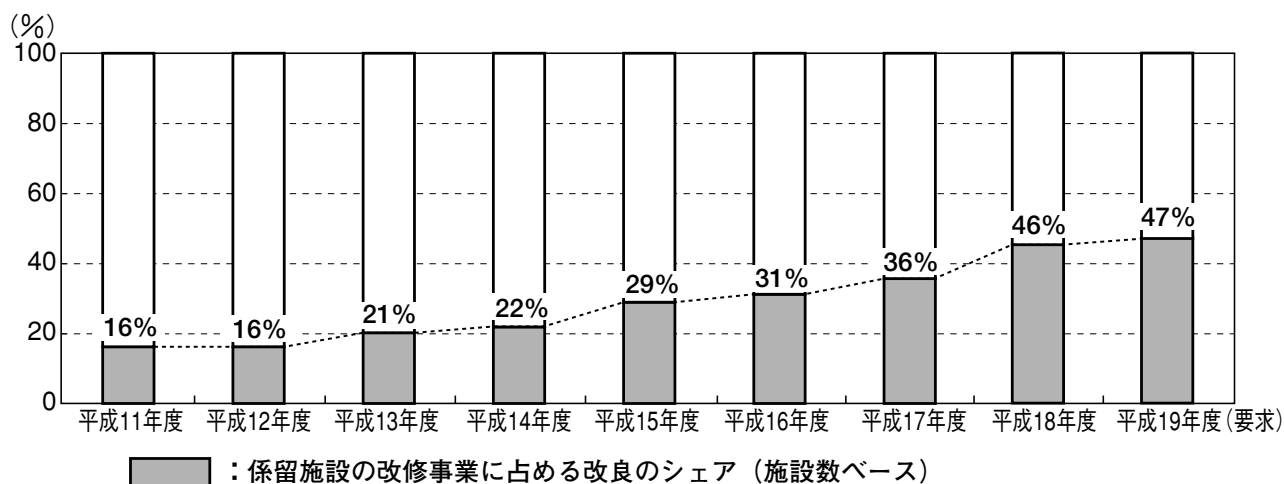
●重要港湾における事業実施箇所数の削減



③ 「改良」により既存ストックを有効に活用

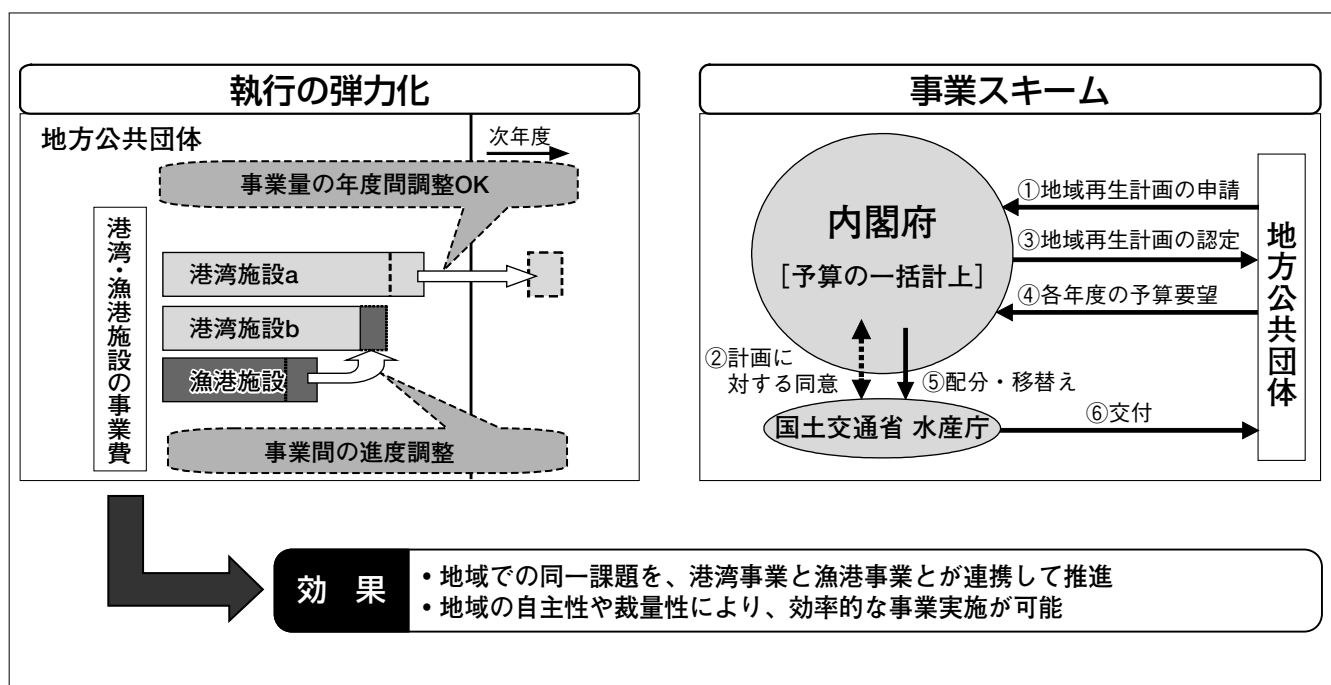
新規施設の「建設」のみならず、既存ストックを「改良」することによって、その質を減することなく有効に活用していく。

改修事業に占める改良のシェア



④ 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ために、事業間での融通や年度間での事業量の変更が可能な港整備交付金（地域再生基盤強化交付金の一環として内閣府に一括計上）について、地方の実情に配慮しつつ、その一層の活用を進める。



【港整備交付金のスキーム】

⑤ コスト構造改革の推進

「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」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%の総合コスト縮減率を達成する。

港湾整備事業：平成16年度 6.6%（施策の効果による資機材等物価の縮減率：-0.9%含む）

総合コスト縮減率

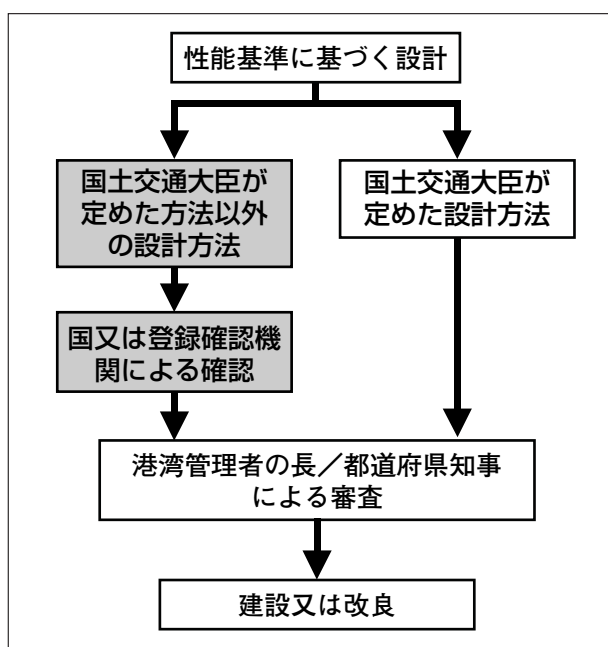
従来の工事コストの縮減に加え、次の項目も評価

- ①規格の見直しによるコストの縮減
- 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縮減

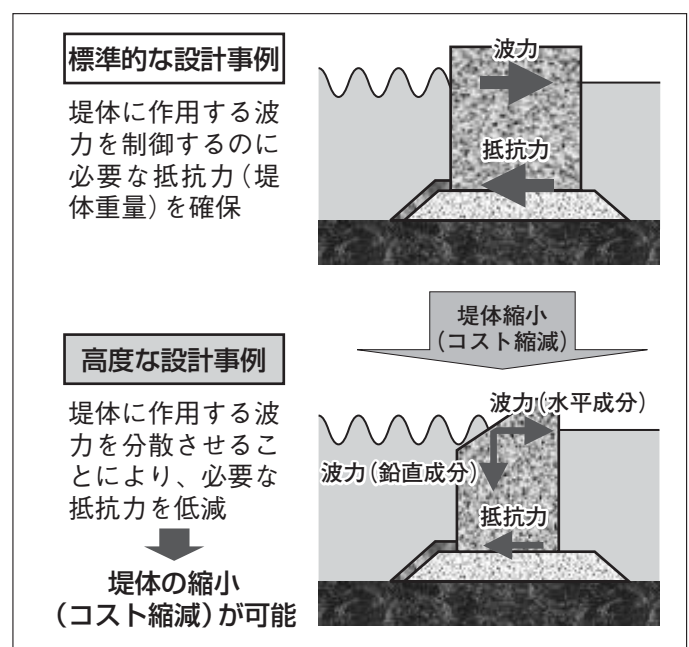
主要な施策

～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縮減を図る観点から、平成19年度より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、国土交通大臣が定めた方法以外の設計に関する技術基準との適合性を国又は登録確認機関が確認する制度を創設する。この登録確認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】



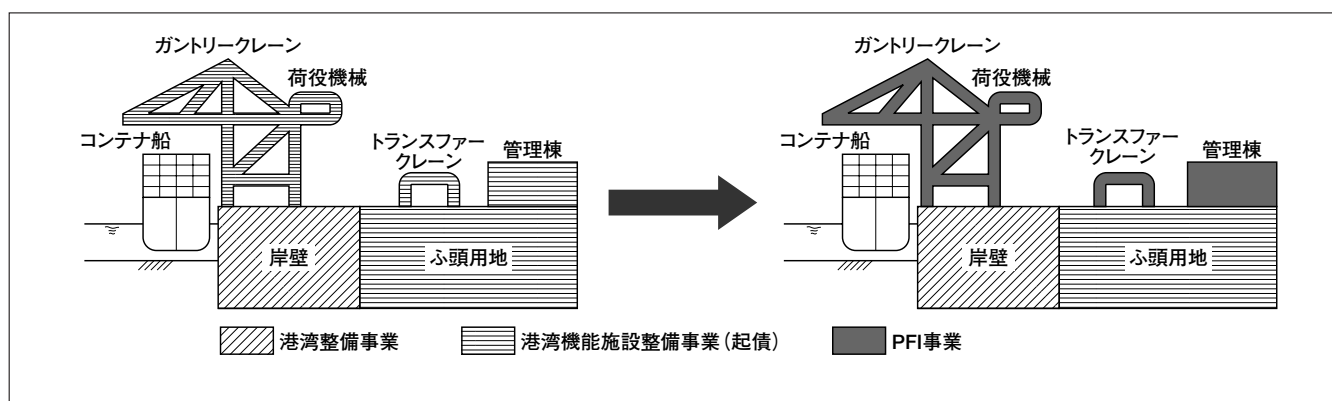
【技術基準の性能規定化のメリット】

⑥ 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・保管施設において、民間の資金、経営ノウハウを活用するPFI手法の導入による効率的な事業を推進する。

◆港湾におけるPFI事業実績例

事業名	事業主体	事業箇所	事業期間
常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル施設の整備及び管理運営事業	茨城県	東海村	平成12年6月～平成32年6月
ひびきコンテナターミナルPFI事業	北九州市	北九州市	平成16年2月～平成41年3月
広島ポートパーク整備運営事業	広島県	広島市	平成18年2月～平成39年9月
名古屋港ガーデンふ頭東地区臨港緑地整備等事業	名古屋港管理組合	名古屋市	平成16年7月～平成32年3月



【PFI事業のイメージ（コンテナターミナル）】

⑦ 入札・契約手続の改善

入札・契約手続に関して、2億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2億円未満の工事についても積極的に試行することにより、競争性の向上を図る。

また、「随意契約見直し計画」を受け、随意契約によることが真にやむを得ないもの以外は、遅くとも平成19年度から一般競争入札等に移行するなど、入札・契約手続の透明性・競争性の向上を図る。

⑧ 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」等に基づき、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、簡易型総合評価方式の活用等を図りつつ、総合評価方式の適用工事を拡大するとともに、いわゆるダンピング受注に係る公共工事の品質確保及び下請業者へのしわ寄せの排除等の対策を講じることにより、公共工事の品質確保の促進を図る。

2 主な施策・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充実・深化 ～道路局、鉄道局、海事局、関係省庁との連携～

スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の早期達成を目指し、次世代高規格コンテナターミナルの整備及び鉄道積替施設に対する支援等を実施するとともに、スーパー中枢港湾と国内海上輸送ネットワークを構成する港湾において、国内海上輸送の効率化の取り組みと連携して、国内海上輸送ネットワークの強化を図る社会実験及び施設整備に対する支援を実施し、国内から幅広く貨物を集め、スーパー中枢港湾の国際物流拠点機能を強化する。

② 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、港湾物流情報プラットフォーム構築のための輸出入業務全体の情報化の共通ルール構築、空コンテナの位置・管理等の情報化による流通効率化、既存システムとの連携を含めた電子タグの活用等運用手順を整備する。

③ 東アジア物流の準国内輸送化への対応 ～政策統括官との連携～

東アジア地域で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、国際ユニットロードターミナル等の整備、港湾ロジスティクス・ハブの形成、小口貨物積替円滑化支援施設の整備を推進するとともに、国際物流の円滑化に資するシャーシの相互乗入れを実現するための制度・実態面での問題点を抽出・調査する。

④ 主要船舶交通ルートにおける海上交通環境の整備 ～海事局、海上保安庁との連携～

浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある国際幹線航路の整備等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、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。

⑤ 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 ～海事局との連携～

利便性と安全性の高いフェリー等の複合一貫輸送システムを構築するため、国内輸送ターミナルの整備促進、国内輸送フェリーターミナル等監視施設等の整備を支援するとともに、フェリー輸送に関わる様々な阻害要因の除去方法方策についての検討等を行い、先進的なフェリー輸送システムのモデルを構築する。

⑥ 国際循環資源物流システムの構築 ～経済産業省との連携～

循環型社会の形成のため、循環資源の広域物流拠点としてのリサイクルポートの利用促進を図るため、関係機関と連携した海上輸送の円滑化を推進する。特に、増大する国際循環資源物流に対応した拠点港湾の形成を推進する。

⑦ 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

⑧ 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り組み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。

⑨ 船舶版アイドリングストップの推進 ～環境省、海事局、東京都との連携～

接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設からの供給へ切り替えること(船舶版アイドリングストップ)を推進することにより、港湾地域におけるCO₂、SO_x等の排出ガスを削減し、大気環境の改善を図る。

⑩ 全国海の再生プロジェクト ～都市・地域整備局、海上保安庁、河川局、農林水産省、経済産業省、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環境改善を図るため、関係行政機関の連携により策定した行動計画に基づき、総合的に施策を推進する。

⑪ 船旅の魅力再生等と連携したみなと観光振興の推進 ～海事局等との連携～

みなと観光交流促進プロジェクトやみなとオアシスの担い手の協議会(港湾所在市町村、地元NPO等が中心)などによる活動を持続可能な取り組みとするため、「船旅の魅力再生」などの協力主体である旅行業界や旅客船業界と連携し、みなと観光の商品化等を支援する。

⑫ 子ども体験型環境学習の推進に資する海浜等の整備 ～文部科学省との連携～

子どもたちの豊かな人間性をはぐくむため、関係機関や団体等が協働して行う体験型環境学習の場ともなる海浜等を整備する。

IV. 新規事項

1 主な新規着工施設

事業名 [事業主体]	整備期間 (年度)	港湾整備 事業費 (億円)	事業内容
東京港 中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [関東地方整備局]	H19 ～ H24	489	国際海上コンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより、約87億円/年の海上輸送費用の削減効果が得られる。
横浜港 南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業 [関東地方整備局]	H19 ～ H24	320	国際海上コンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、国際海上コンテナターミナルの整備を行う。これにより、約96億円/年の海上輸送費用の削減効果が得られる。
東京港 中央防波堤内側地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 [関東地方整備局]	H19 ～ H24	74	内貿ユニットロード貨物の増加や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送に対応した国内輸送ターミナルの整備を行う。これにより、約13億円/年の海上輸送費用の削減効果が得られる。
水島航路整備事業 [四国地方整備局]	H19 ～ H27	196	船舶の大型化や航行隻数の増加に対応するため、開発保全航路の整備を行う。これにより、約29億円/年の海上輸送費用の削減効果が得られる。
和歌山下津港 北港地区 航路・泊地整備事業 [近畿地方整備局]	H19 ～ H20	11	鉄鋼原料を輸入する大型船が安全かつ効率的に運航できる状況とするため、航路・泊地の浚渫を行う。これにより、約4億円/年の海上輸送費用の削減効果が得られる。

2 新規制度等

① スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

コンテナターミナルにおけるゲートの迅速性・利便性・保安性の向上を図るため、ゲート前及び周辺道路の混雑緩和、コンテナ貨物の搬出入情報、積載状況等の効率的チェックに資する施設整備に対する補助制度を創設する。また、国内輸送船の利用を促進し、国内海上輸送ネットワークの強化を図るため、円滑な積み卸しに資する施設整備に対する補助制度を創設する。

② 港湾施設の出入管理の高度化

コンテナターミナルに出入りする車輛の集中によるゲート前及び周辺道路の混雑等に対応し、迅速性・利便性・保安性の向上を図るための、出入管理システムを構築する。

③ 国内農産品の効率的な輸送システムの構築

国内農産品の低廉で効率的な輸送システムを構築するため、港湾に国内農産品を保管する農産品流通拠点支援施設の整備を支援する制度を創設する。

④ 海面処分場の計画的な確保のための支援の拡充

港湾整備により発生する大量の浚渫土砂を適正に処理するとともに、内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、廃棄物埋立護岸の整備に対して、国の支援を拡充することにより、海面処分場を計画的に確保する。

⑤ みなと振興交付金の創設

地域が自らの課題に柔軟に対応し、個性的で活力のある「みなと」づくりを促進することにより、「みなと」の振興を図るため、港湾管理者及び港湾所在市町村の裁量を大幅に拡大した「みなと振興交付金」を創設する。

⑥ 港湾関係起債事業に係る貸付条件の改定

港湾管理者の財政負担軽減を図りつつ、ふ頭用地等の利用料金を引き下げ、港湾の国際競争力強化に資するため、港湾関係起債事業の財源に充てられている政府資金（財政融資資金等）及び公営企業金融公庫資金の「償還期限（据置期間）の延長」を要求する。

また、公営企業金融公庫資金の貸付利率において「特別利率の適用」を要求する。

V. 税制改正

事 項	税 制 改 正 要 望 内 容
1. スーパー中枢港湾における荷さばき施設等に係る特例措置 ＜延長＞	○ スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において、国の無利子貸付制度（港湾法第55条の8）の適用を受けて認定運営者が取得する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。 ・固定資産税・都市計画税：課税標準1／2
2. PFI法の選定事業として整備される公共荷さばき施設等に係る特例措置 ＜延長＞	○ PFI法の選定事業として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。 ・不動産取得税：課税標準1／2
3. 倉庫用建物等に係る特例措置 ＜延長＞	○ 国際競争力の強化、物流分野での環境負荷（CO₂量）の削減及び地域の活性化に資するよう、「物流総合効率化法」に定められた総合効率化計画に基づき倉庫用建物等を取得する場合の特例措置を2年間延長する。 ・固定資産税・都市計画税：課税標準 5年間5／6（港湾上屋）

第二部

海岸事業等

I. 基本方針・要求規模

1 概算要求の基本方針

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、ハード・ソフト一体となった施策を強力に推進する。要求にあたっては、ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策に重点化を図るとともに、実施箇所を選択と集中を一層推進する。

2 概算要求の規模

事業区分	費目	平成19年度 要求額(A)	平成18年度 当初予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	498億円	451億円	1.104
	国費	292億円	264億円	1.105
災害復旧事業等	事業費	14億円	14億円	1.010
	国費	13億円	13億円	1.000

注) 要求額には内閣府分を含む。

3 重点事項の要求額（内訳）

（単位：億円）

重点事項	平成19年度 要求額	平成18年度 当初予算額	対前年度比
1 安全・安心の確保『安全』 ① ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策の推進 ② 津波・高潮防災ステーション等による海岸防災機能の高度化 ③ 災害弱者対策の推進	430 (249) 85.5%	373 (217) 82.2%	1.15 (1.15)
2 地域の活性化・都市再生『活力』『暮らし』 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 ② 地域住民、NPO等と連携した住民参加型の海辺づくり	57 (38) 12.9%	65 (41) 15.7%	0.87 (0.91)
3 柔軟で豊かな社会の実現『暮らし』『環境』 ① ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現 ② 海辺の環境の保全・創造	10 (5) 1.6%	12 (6) 2.2%	0.85 (0.83)
合 計	498 (292)	451 (264)	1.10 (1.11)

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。

Ⅱ．重点事項

重点事項のポイント

1 安全・安心の確保『安全』

①ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策の推進 ⇒ 36頁

イ) 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・ソフト一体となった取り組みを地方の裁量を活かしつつ一体的に推進する。

ロ) ゼロメートル地帯における緊急高潮対策の推進 ⇒ 37頁

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積する首都圏等のゼロメートル地帯における高潮対策を緊急に推進する。

ハ) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策 ⇒ 38頁

切迫する大規模地震と津波の発生に対し、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するために、東南海・南海地震等の地震防災対策推進地域を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。特に、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な耐震対策を要する海岸保全施設について、耐震化対策を計画的に推進する。

二) 頻発する災害への対応力の強化 ⇒ 39頁

平成16年の台風により、深刻な高潮災害を経験した災害対策重点海岸において、高潮対策を重点的に支援し、再度災害の防止を図る。また、平成16年の台風23号の高波による菜生海岸災害を踏まえ、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補強を図る。また、海岸侵食対策として、総合土砂管理の考え方による新たな技術体系の構築に向けた取り組みに着手する。

②津波・高潮防災ステーション等による海岸防災機能の高度化 ⇒ 39頁

ITを活用し、津波・高潮に関する防災情報の共有化や海岸保全施設の高度な管理制御等を行うことにより、地域の安全性の向上を図る。

③災害弱者対策の推進 ⇒ 39頁

我が国の沿岸地域は、津波・高潮等の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から子供、高齢者、障害者等の災害弱者が利用する地域が数多く存在している。このため、津波・高潮等の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。

2 地域の活性化・都市再生『活力』『暮らし』

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 ⇒ 40頁

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・美しい国づくりを通じた地域の活性化を図る。

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

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活かした海辺と人々と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。

3 柔軟で豊かな社会の実現『暮らし』『環境』

①ユニバーサルデザインによる快適な海辺の実現 ⇒ 41頁

ユニバーサルデザイン化により、海岸を訪れる全ての人々が利用しやすく、地域の教育・福祉等と連携した海岸整備を推進する。

②海辺の環境の保全・創造 ⇒ 41頁

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生活環境の向上に資する海岸づくりを積極的に進める。

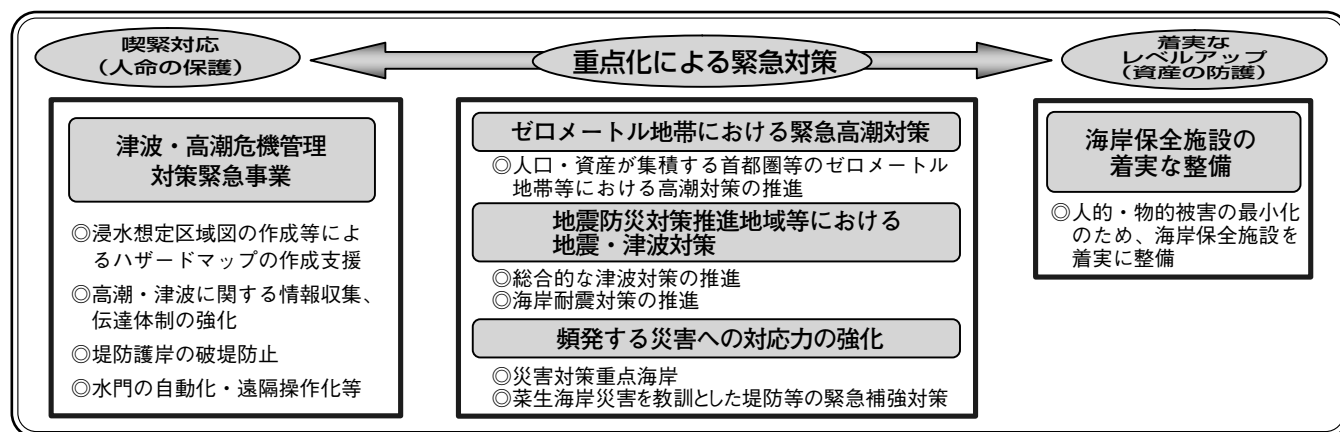
1 安全・安心の確保『安全』

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12.4万ha(H17)→約10万ha(H19目標値)】
 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11,100ha(H17)→約10,000ha(H19目標値)】

○事業費約430億円（対前年度比1.15）、国費約249億円（対前年度比1.15）

① ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策の推進

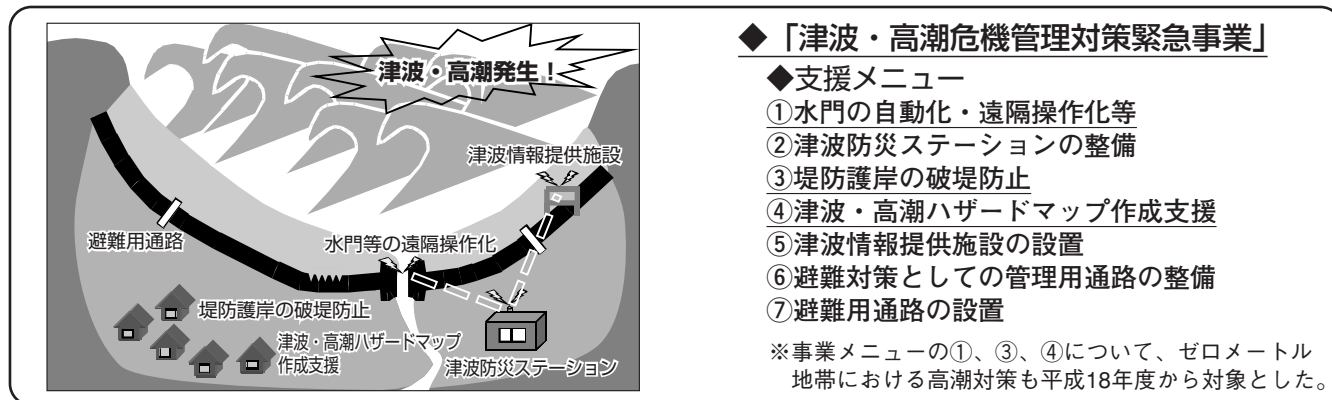
大規模地震による津波被害や昨今頻発している高潮被害の発生が危惧される中、重要沿岸域や人口・資産が集積しているゼロメートル地帯等における浸水被害の軽減を図るため、ハード・ソフトを適切に組み合わせつつ、緊急的・重点的に津波・高潮対策を推進する。



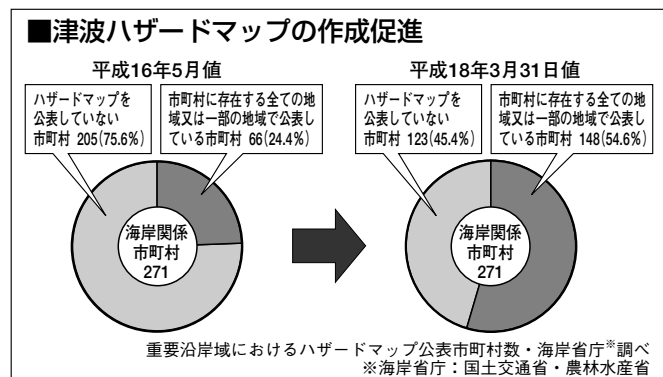
イ）津波・高潮に対する人命優先防護の危機管理対策

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、地方の裁量を活かしつつハード・ソフトの取り組みを一体的に推進する。（師崎港海岸等）

●津波・高潮危機管理対策緊急事業による対策のイメージ



●津波ハザードマップの整備状況



津波ハザードマップ（高知県須崎市）

ロ) ゼロメートル地帯における緊急高潮対策の推進

平成17年8月末の米国でのハリケーン・カトリーナによる災害を教訓とし、人口・資産が集積する首都圏等のゼロメートル地帯における高潮対策を緊急に推進する。
(東京港海岸等)

- ◎頻発する大型台風
- ◎三大湾沿岸のゼロメートル地帯・低平地には人口・機能が集積



ひとたび浸水が起これば、大規模な災害につながる恐れ



ハリケーン・カトリーナによるニューオリンズ市の浸水状況

『ゼロメートル地帯の今後の高潮対策のあり方について』 (平成18年1月、ゼロメートル地帯の高潮対策検討会)

- 防護施設の中には、老朽化の進行しているものや、大規模地震に対して耐震性を十分有していないものもある。
- 浸水防止に万全の対策を講じるため、防護施設の着実な整備および信頼性の確保に最も重点を置く。
- ➡堤防等防護施設の耐震性・老朽化等の再点検に基づき、緊急的に対策を講じる必要がある施設については、応急対策計画を策定し計画的に実施。



応急対策計画に基づき、ゼロメートル地帯における老朽化対策・耐震対策を重点的に実施

- ①ゼロメートル地帯の高潮対策に対する予算の重点配分
- ②首都圏等のゼロメートル地帯等、特に緊急対策が必要な施設への対応



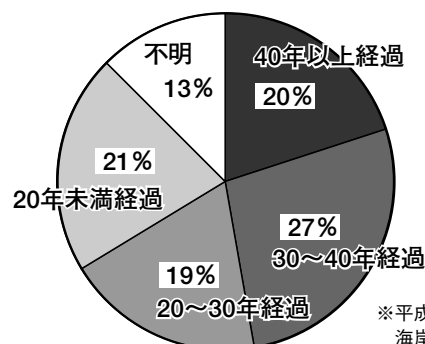
ゼロメートル地帯の水門(東京港海岸)

●東京湾沿岸のゼロメートル地帯の現状



※人口、面積は、東京湾における満潮面以下の数値

■海岸保全施設の老朽化(東京湾(横浜市～千葉市)を対象)



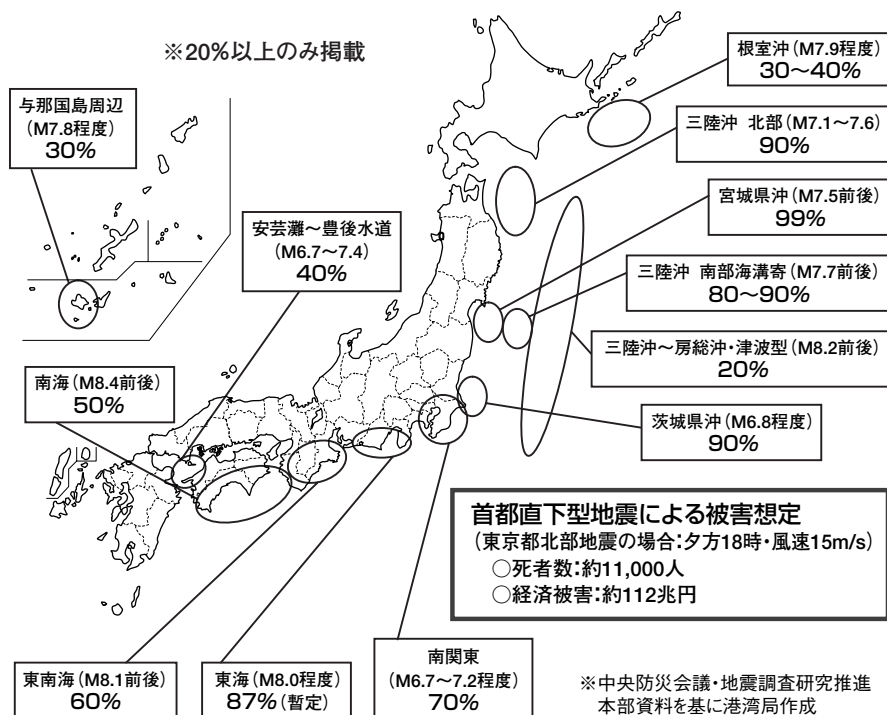
東京港海岸(東京都)

八) 地震防災対策推進地域等における地震・津波対策

切迫する大規模地震と津波の発生に対し、人口や産業が集積する港湾背後の安全・安心を確保するために、東南海・南海地震等の地震防災対策推進地域を中心として港湾における総合的な津波対策を推進する。特に、海岸保全施設の耐震化が遅れていることから、緊急的な耐震対策を要する海岸保全施設について、耐震化対策を計画的に推進する。

(津松阪港海岸等)

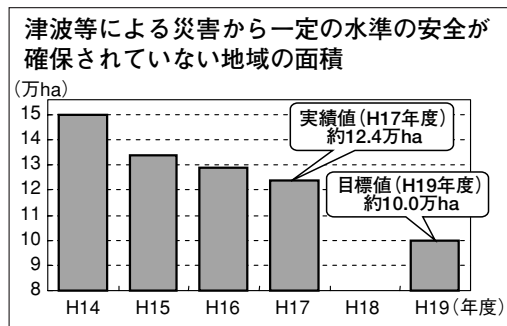
【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】



●津波防波堤の整備 (和歌山県湯浅広港海岸)

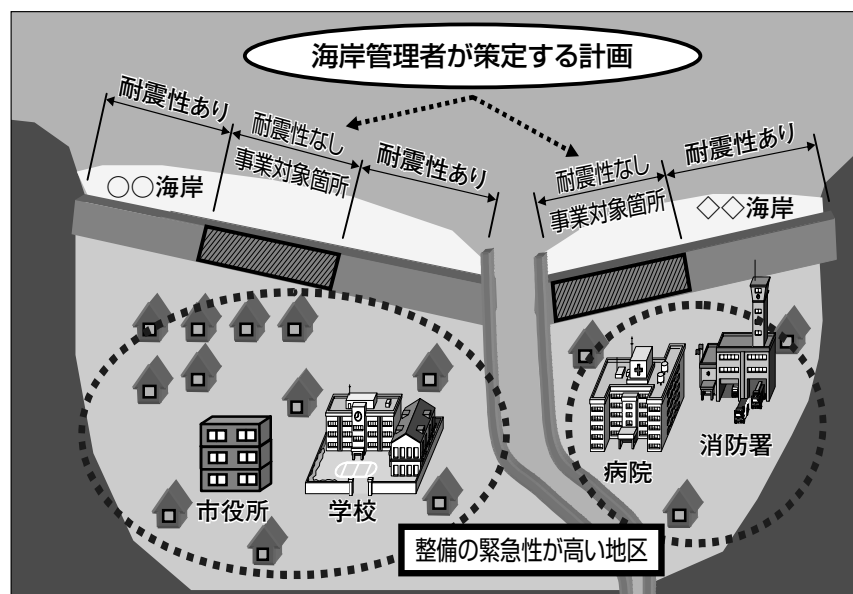


●海岸保全施設の整備効果

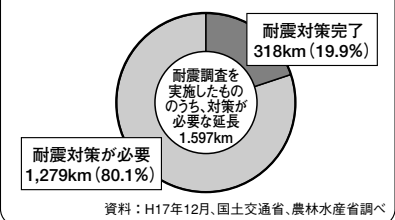


●海岸保全施設の耐震化の推進

地震防災対策推進地域等やゼロメートル地帯において緊急かつ効率的に海岸保全施設の耐震化を行うため、海岸管理者が策定する計画に基づき、耐震対策を推進する。



■海岸堤防等の耐震性 (全国)



●耐震補強 (三重県津松阪港海岸)



二) 頻発する災害への対応力の強化

平成16年の台風により、深刻な高潮災害を経験した災害対策重点海岸において、高潮対策を重点的に支援し、再度災害の防止を図る。また、平成16年の台風23号の高波による菜生海岸災害を踏まえ、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補強を図る。また、海岸侵食対策として、総合土砂管理の考え方による新たな技術体系の構築に向けた取り組みに着手する。(神戸港海岸等)

高潮被害の再発防止のための緊急対策 ～災害対策重点海岸に対する重点対策～

- 平成16年に観測史上最多の10個の台風が上陸し、全国各地で高潮災害が発生。
- 広島では60.2m/sなど過去最大の瞬間最大風速を記録。
- 全国で21,086棟の床下・床上浸水被害が発生。



災害対策重点海岸に対する重点支援

ハード：概ね5年程度の予算の重点配分（国土交通省）
ソフト：高潮ハザードマップの策定（地方公共団体）



【兵庫県神戸市の浸水状況】

菜生海岸災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策

- 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棟が崩壊し、3名が死亡、4名が負傷。



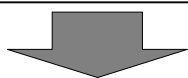
菜生海岸災害と同様な危険性を有する施設において、概ね5年間で壊滅的被害の防止対策を実施。



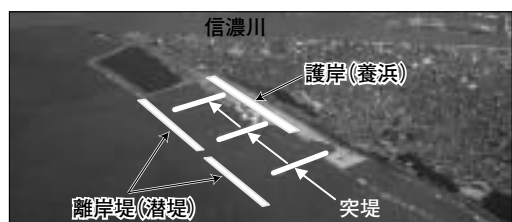
【高知県室戸市 菜生海岸】

侵食対策の推進：総合土砂管理概念の導入に向けた新たな取り組み

- 激しい冬季風浪等による深刻な侵食被害に対する面的防護工法による侵食対策。



- 侵食対策に関して、総合土砂管理を実現するための新たな技術体系を構築。



【新潟県 新潟港海岸】

② 津波・高潮防災ステーション等による海岸防災機能の高度化

ITを活用し、津波・高潮に関する防災情報の共有化や海岸保全施設の高度な管理制御等を図ることにより、地域の安全性の向上を図る。

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から子供、高齢者、障害者等の災害弱者が利用する地域が数多く存在している。このため、津波・高潮等の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。

2 地域の活性化・都市再生『活力』『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6,790km(H17)→約6,800km(H19目標値)】

○事業費約57億円（対前年度比0.87）、国費約38億円（対前年度比0.91）

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・美しい国づくりを通じた地域の活性化を図る。

●景観に配慮した海岸整備

●日本三景 宮島



厳島港海岸（広島県）



（大島居）

●日本三景 天橋立

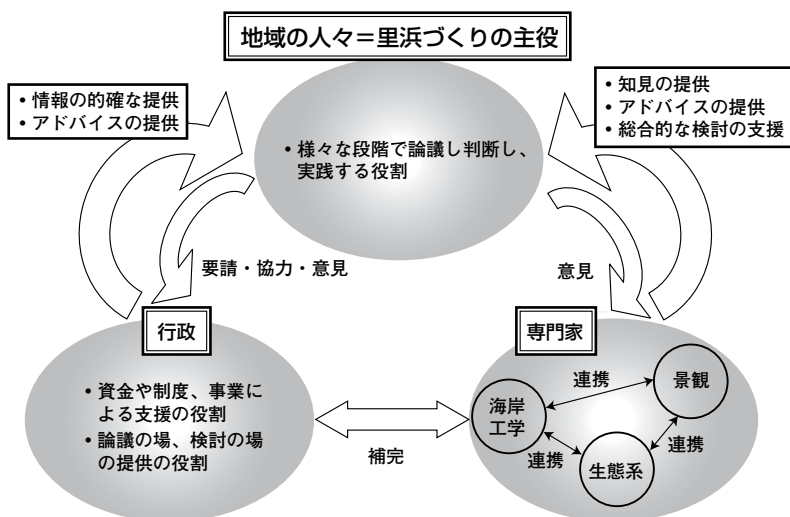


宮津港海岸（京都府）

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活かした海辺と人々と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



●地元住民等の海岸清掃への参加



竹原港海岸（広島県）

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。

3 柔軟で豊かな社会の実現 『暮らし』『環境』

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6,790km(H17)→約6,800km(H19目標値)】
 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)→約11%(H17)→H19までに約2割再生】

○事業費約10億円（対前年度比0.85）、国費約5億円（対前年度比0.83）

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化により、海岸を訪れる全ての人々が利用しやすく、地域の教育・福祉等と連携した海岸整備を推進する。

●利用しやすく、海辺へのアクセスがしやすいバリアフリーに配慮した海岸づくり



浦港海岸（兵庫県）

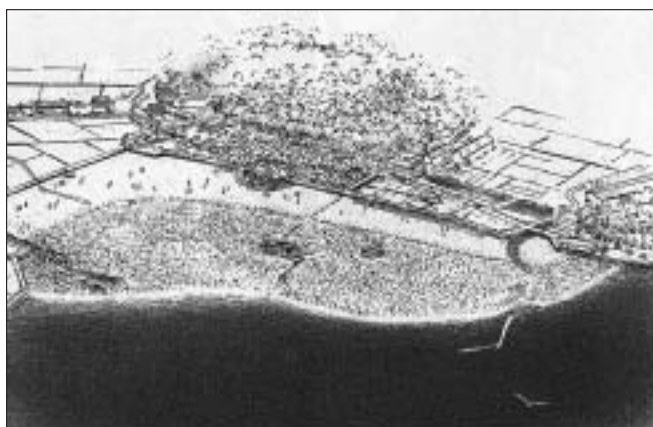


北九州港海岸（北九州市）

② 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に別に変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）

Ⅲ. 効率的・効果的な海岸事業の推進

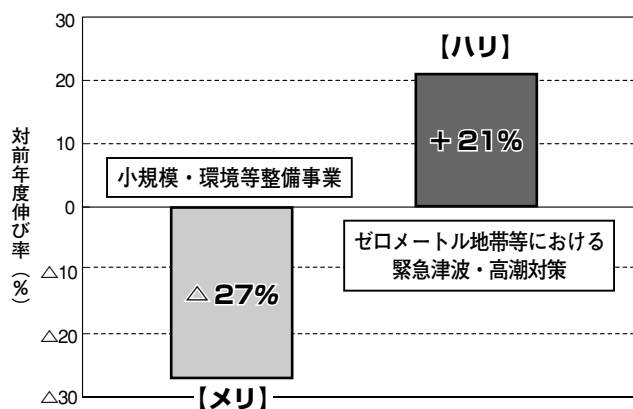
1 人命の優先防護に向けたソフト対策等の充実

津波・高潮危機管理対策緊急事業の積極的な活用により、ハード整備中心の海岸行政から、ハザードマップの作成や避難対策等のソフト対策の充実を図る海岸行政への転換を一層推進する。

2 事業実施の効率化による供用効果の早期発現

ゼロメートル地帯等における緊急津波・高潮対策への予算の重点要求など、メリハリある要求を行うとともに、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19年度予算要求における投資のメリハリ

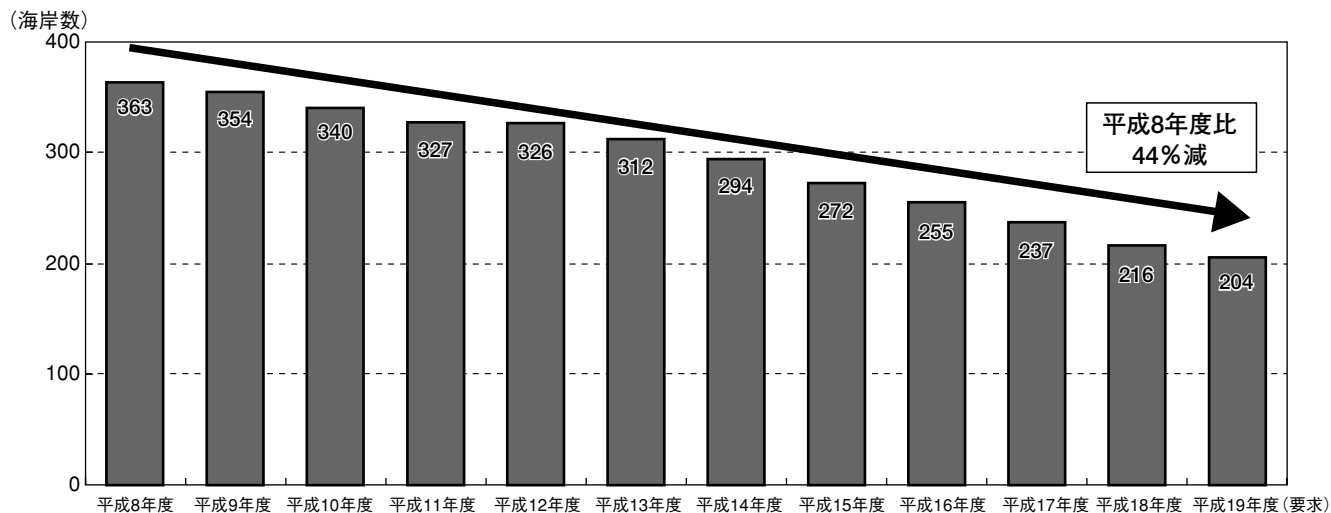


【ハリ】	平成19年度 要 求 額	平成18年度 当初予算額	増 減
ゼロメートル地帯等における 緊急津波・高潮対策	181億円	150億円	31億円

【メリ】	平成19年度 要 求 額	平成18年度 当初予算額	増 減
小規模・環境等整備事業	10億円	14億円	△4億円

注) 上記計数は国費で公共事業分である。

●海岸事業実施海岸数の削減



3 事業間連携の強化

所管の異なる隣接海岸における事業について、所管の一元化（海岸法第40条第2項の活用）を推進し、効率的な海岸整備に努める。

また、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。

IV. 新規事項

1 直轄事業の新規着工要求海岸

津波・高潮から首都機能を防護することを目的に、直轄事業として新たに東京港海岸を要求する。

海岸名	事業期間	総事業費	防護延長	防護人口	防護面積
東京港海岸	<H19～H27>	約100億円	約8,200m	約16万人	約1,600ha

新規着工理由

東京港海岸背後のゼロメートル地帯には、首都中枢機能や多くの人口・資産が集積しているが、既存の海岸保全施設の多くは老朽化が進み、耐震性も不足している。近年各地で深刻な被害を発生させている高潮や中央防災会議において被害想定が発表された首都直下地震に対する安全性を確保するために、海岸保全施設の老朽化対策及び耐震対策が急務である。加えて、ゼロメートル地帯の高潮対策検討会による提言「ゼロメートル地帯の今後の高潮対策のあり方について」（平成18年1月）においては、ゼロメートル地帯の高潮対策は国土防衛として認識すべき重大な課題であるとされている。また、中央防災会議により決定された「首都直下地震の地震防災戦略」（平成18年4月）においては、首都地域のゼロメートル地帯における海岸堤防・護岸の耐震化対策の10年後の概成を目指すとしている。このため、海岸管理者や民間部門における対策等と密接に連携しつつ、首都機能や人口・資産が集積した高潮危険度の高いゼロメートル地帯の第一線防護のうち、特に大規模かつ緊急対策を要する内水排除対策施設の改良を早急に行う。

2 補助事業の新規着工要求海岸

高潮や海岸侵食等からの防護、老朽化した海岸保全施設の改良等を目的に、補助事業として新たに11海岸を要求する。

事 項	合 計
高 潮 対 策	10
侵 食 対 策	1
合 計	11

3 新規制度等

(1) 海岸耐震対策緊急事業（新規）〔海岸省庁共同要求〕

地震防災対策推進地域等やゼロメートル地帯において緊急的かつ効果的に海岸保全施設の耐震化を推進するため、海岸管理者が策定する5ヵ年程度の「海岸耐震対策緊急事業計画」に基づき、短期間に集中して耐震対策を行う海岸耐震対策緊急事業を創設する。

(2) 直轄海岸災害関連緊急事業（新規）〔河川局・港湾局共同要求〕

災害により被災した直轄海岸において、再度災害の防止を図るため、被災箇所の災害復旧事業に併せて、同様の災害が繰り返されるおそれがある隣接箇所において災害関連緊急事業として必要な対策を実施する直轄海岸災害関連緊急事業を創設する。

(3) 災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充〔海岸省庁共同要求〕

海岸に漂着した大規模漂着ゴミについて、堤防・砂浜等の消波機能の低下、水門の防潮機能への障害等、海岸保全施設の機能を阻害する場合に、緊急的に処理を行うことができるよう災害関連緊急大規模漂着流木等処理事業の対象を「流木等」に限らず「漂着ゴミを含む流木等」に拡充する。

(4) 直轄港湾等災害復旧事業の対象範囲の拡充

発災時において、国が整備する基幹的広域防災拠点の所要の機能を確保するため、被災箇所の迅速な応急復旧や周辺港湾の施設の応急復旧等を円滑に実施できるよう、直轄港湾等災害復旧事業の対象範囲の拡充を要求する。

参 考

事業別要求内訳

◆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19年度要求額		平成18年度当初予算額		H19/H18 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
中枢国際港湾	(116) 1,504	(77) 858	1,297	692	(皆増) 1.24
うち、スーパー中枢港湾プロジェクト	(116) 826	(77) 521	621	381	(皆増) 1.37
うち、港湾における地震災害への対応力強化	35	18	22	11	1.64
国際幹線航路・その他重要港湾	2,326	1,534	2,183	1,365	1.12
うち、港湾における地震災害への対応力強化	233	144	186	111	1.29
地方港湾（避難港を除く）	516	360	535	364	0.99
うち、港湾における地震災害への対応力強化	12	8	8	5	1.46
合 計	(116) 4,347	(77) 2,752	4,015	2,421	(皆増) 1.14

注1) () 内は、経済成長戦略推進要求額で内数である。 注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

2. 所管毎の予算配分計数表

(単位：億円)

区 分	平成19年度要求額		平成18年度当初予算額		H19/H18 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	(116) 4,011	(77) 2,453	3,725	2,164	(皆増) 1.13
港湾局（内地）	(116) 3,219	(77) 1,854	3,055	1,649	(皆増) 1.12
北海道局（北海道）	433	326	359	280	1.16
都市・地域整備局	359	273	311	235	1.16
うち（離島）	274	200	239	172	1.16
うち（奄美）	86	73	72	63	1.16
内閣府	335	299	290	257	1.16
沖縄振興局（沖縄）	335	299	290	257	1.16
合 計	(116) 4,347	(77) 2,752	4,015	2,421	(皆増) 1.14

注1) () 内は、経済成長戦略推進要求額で内数である。 注2) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

◆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19年度要求額		平成18年度当初予算額		H19/H18 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
海岸保全施設整備事業	427	252	378	223	1.13
高潮対策	340	198	287	167	1.18
侵食対策	67	47	70	48	0.97
局部改良	9	3	9	3	1.00
補修費統合補助	11	4	12	4	0.95
海岸耐震対策緊急事業	0.4	0.2	—	—	皆増
津波・高潮危機管理対策緊急事業費統合補助	38	19	30	15	1.27
海岸環境整備事業	31	10	41	14	0.76
その他	2	11	2	13	0.84
合 計	498	292	451	264	1.11

注1) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。 注2) その他とは「海岸事業調査費」、「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19年度要求額		平成18年度当初予算額		H19/H18 (国費)
	事業費	国 費	事業費	国 費	
国土交通省	487	282	442	256	1.10
港湾局（内地）	455	264	413	241	1.10
北海道局（北海道）	6	3	5	3	1.16
都市・地域整備局	27	15	24	13	1.16
うち（離島）	24	13	21	11	1.16
うち（奄美）	3	2	4	2	1.16
内閣府	10	9	9	8	1.16
沖縄振興局（沖縄）	10	9	9	8	1.16
合 計	498	292	451	264	1.11

注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

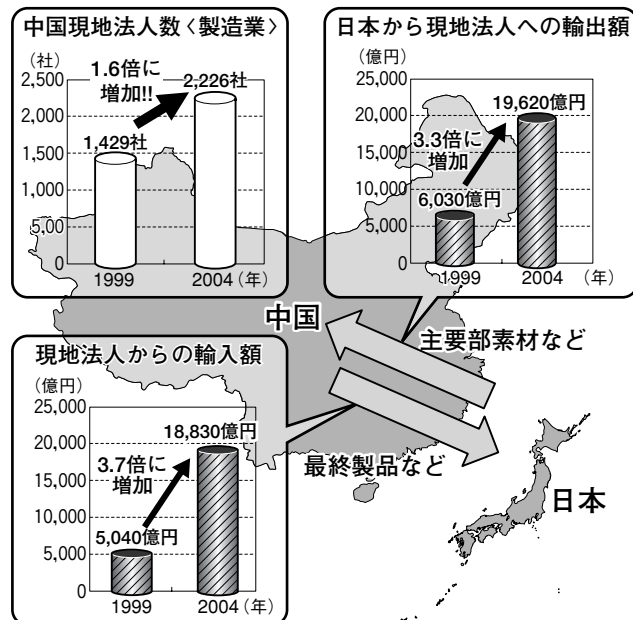
港湾関連データ

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

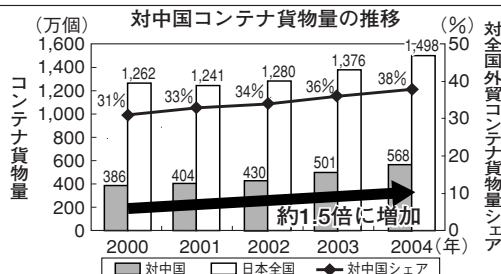
- 多くの日系企業が中国に進出した結果、中国国内の現地法人数(製造業)は5年間で1.6倍に増加
- 中国国内の日系企業現地法人の増加に伴い、日本からの現地法人への輸出額(調達額)は5年間で3.3倍に増加
- 同様に現地法人からの輸入額は5年間で3.7倍に増加



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

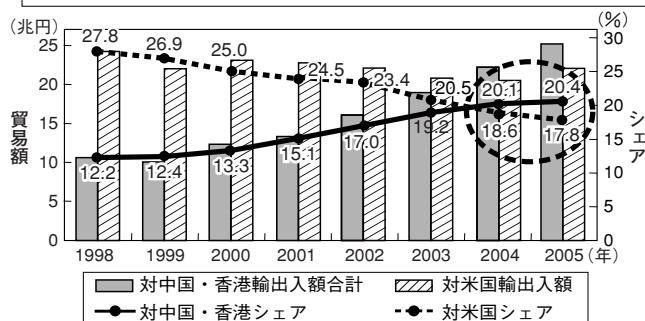
- 中国に進出した日系企業による貿易量の増加や日中間の経済交流の拡大により、対中国コンテナ貨物量は4年間で約1.5倍に増加した



「貿易統計(年報)」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

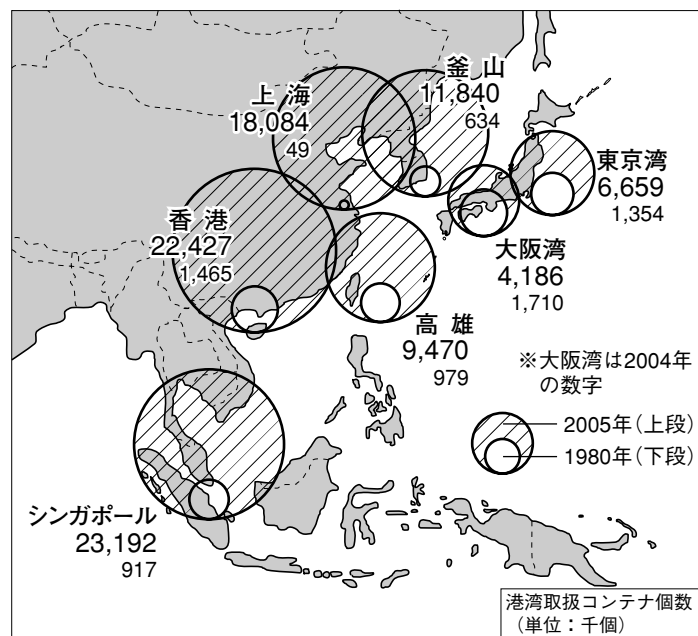
- 中国との貿易量の急激な増加により、2004年には我が国と中国の貿易額が米国との貿易額を上回った



「貿易統計」より国土交通省港湾局作成

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
March 2006 Containerisation International

【我が国の主要港の相対的地位の低下】

1980年 (単位:千個)			2005年速報値 (単位:千個)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク-ジャージ	1,947	1(2)	シンガポール	23,192
2	ロッテルダム	1,901	2(1)	香港	22,427
3	香港	1,465	3(3)	上海	18,084
4	神戸	1,456	4(4)	深圳	16,197
5	高雄	979	5(5)	釜山	11,840
6	シンガポール	917	6(6)	高雄	9,470
7	サンファン	852	7(7)	ロッテルダム	9,300
8	ロングビーチ	825	8(9)	ハンブルク	8,050
9	ハンブルク	783	9(10)	ドバイ	7,619
10	オークランド	782	10(8)	ロサンゼルス	7,485
12	横浜	722	21(20)	東京	3,759
16	釜山	634	27(29)	横浜	2,900
18	東京	632	32(32)	神戸	2,177
39	大阪	254	36(36)	名古屋	2,155
46	名古屋	206	41(41)	大阪	2,009

※は、31位以下のため、具体的順位は不明
() 内は2004年の順位

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1980
March 2006 Containerisation International

超大型コンテナ船の出現 ～8,000個(TEU※)超積コンテナ船の出現～

発注者	船型×隻数	竣工
日本郵船(日本)	8,100TEU×4、8,120TEU×4	2006年末～2007年末
商船三井(日本)	8,100TEU×4、8,000TEU×4	2007年後半以降
川崎汽船(日本)	8,120TEU×8	2006年後半～2007年初め
A. P. Moller-Maersk (デンマーク)	8,000TEU×4、8,450×8、8,600TEU×5、9,000TEU×4、9,930TEU×6、12,000TEU×6	2006年～2011年
OOCL (中国)	8,063TEU×12	2003年～2007年
CMA-CGM (フランス)	8,500TEU×5、9,000TEU×4、10,000TEU×4	2004年～2009年
現代商船(韓国)	8,600TEU×2、9,000TEU×9	2008年
陽明海運(韓国)	8,200TEU×4、8,236TEU×5	2006年～2009年
MSC (スイス)	8,300TEU×4、8,200TEU×7、9,200TEU×4、9,600TEU×8	2005年～2009年
Hapag-Lloyd (ドイツ)	8,400TEU×2、8,750TEU×10	2005年～2009年
MISC (マレーシア)	8,000TEU×2	2006年～2007年
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU×8	2006年～2007年
シーSPANコンテナラインズ(カナダ)	9,600TEU×8、8,468TEU×5	2004年～2007年
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
CPオフフェン(ドイツ)	9,200TEU×9、8,200TEU×5、8,400TEU×2、9,700TEU×12	2004年～2009年
ノードドイチェ・ファーマーゲン(ドイツ)	8,400TEU×5	2005年～2006年
ZO. Schifffahrt(ドイツ)	8,100TEU×4	2007年
コスタマーレ(ギリシャ)	9,400TEU×5	2006年
CSC (中国)	8,530TEU×7	2007年～2009年
Danaos Shipping Co., Ltd. (ギリシャ)	9,600TEU×2	2006年～2007年
COSCO (中国)	10,000TEU×8	2008年～2009年
Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	8,200TEU×4、10,000×4	2009年
Zodiac Maritime Agencies Ltd. (イギリス)	8,600TEU×4	2009年
CSAV (チリ)	8,000TEU×2	不明
E. R. Schifffahrt (ドイツ)	8,200TEU×9	2004年～2006年

合計264隻

(2006年6月末時点で69隻竣工済み)

注) 2006年6月現在

※TEUとは、20ft(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位
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諸元

積載能力(TEU)	載荷重量(トン)	全長(m)	船幅(m)	喫水(m)
9,600	115,000	337	45.6	15.0

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時間

【諸外国の状況】

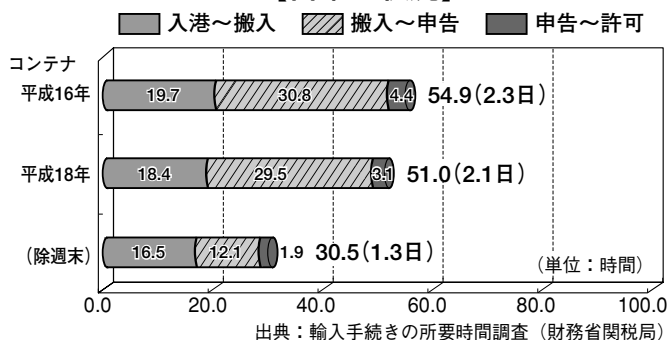
米 国 : 1～2日程度
英国・オランダ : 2～3日
ドイツ : 2日
シンガポール : 24時間以内
韓 国 : 2日以内

(社)日本物流団体連合会調査、
I T と国際物流に関する懇談会資料(H13.3・4月)より

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間を1日程度に短縮する。

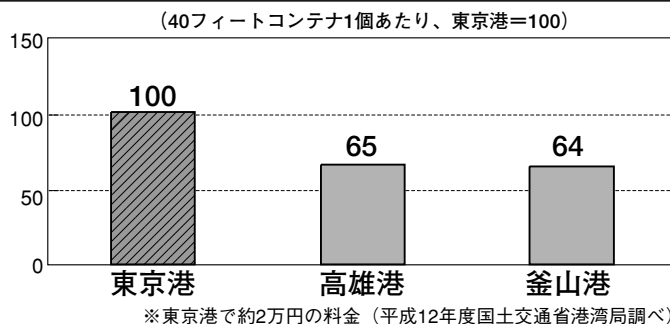
【日本の状況】



コンテナ取扱総料金の国際比較

スーパー中枢港湾の目標

2010年度までに港湾コストを約3割低減し、アジアの主要港並みとする。



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（H13年以前）	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）



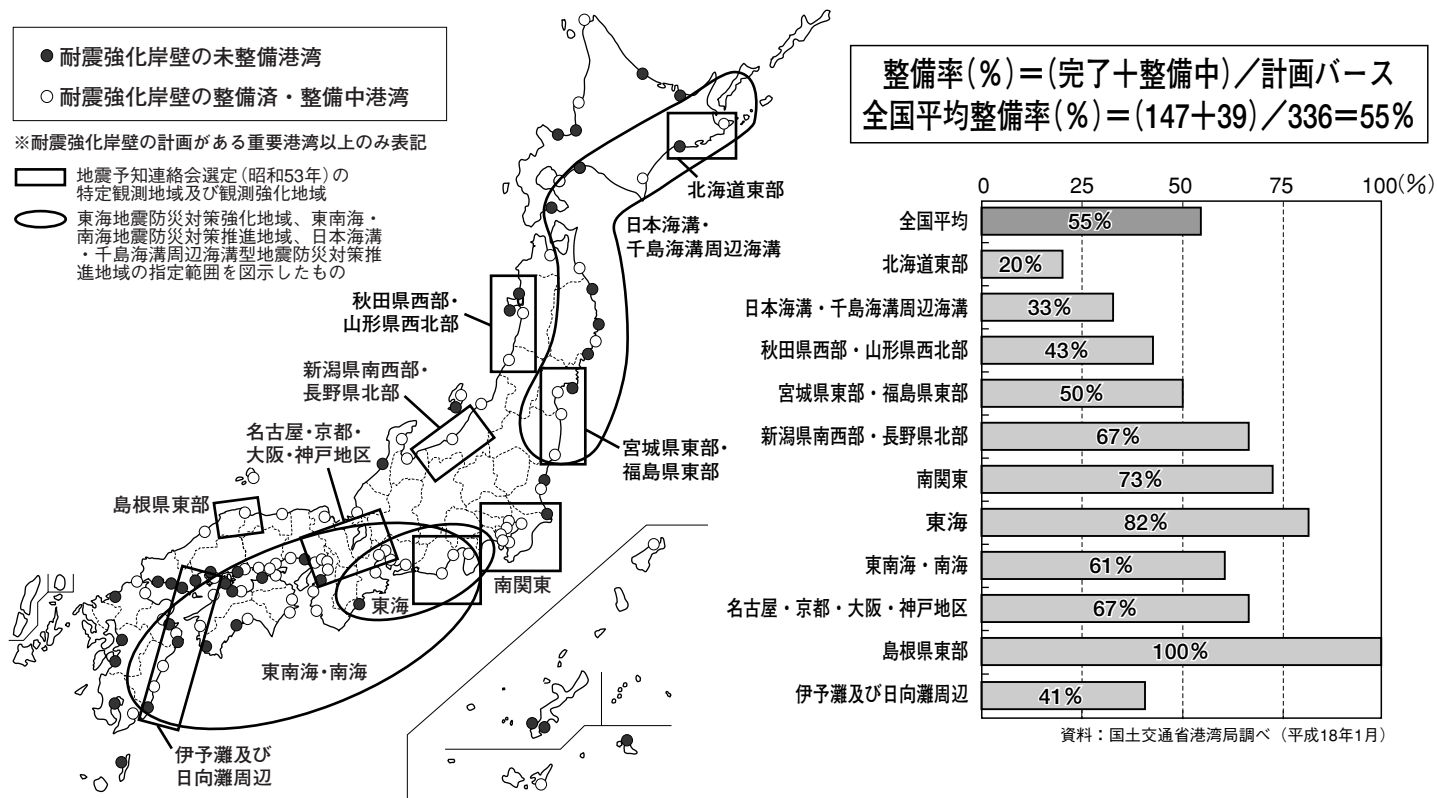
平成13年11月29日の港運労使間の合意

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

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

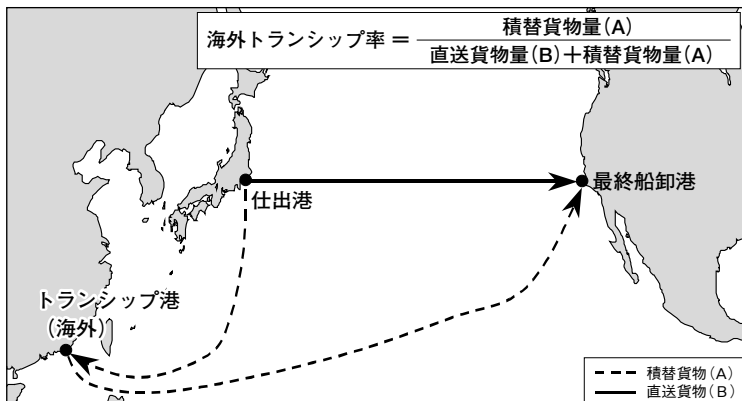


日本の港湾のフィーダー化 ～海外に依存する日本の港湾～

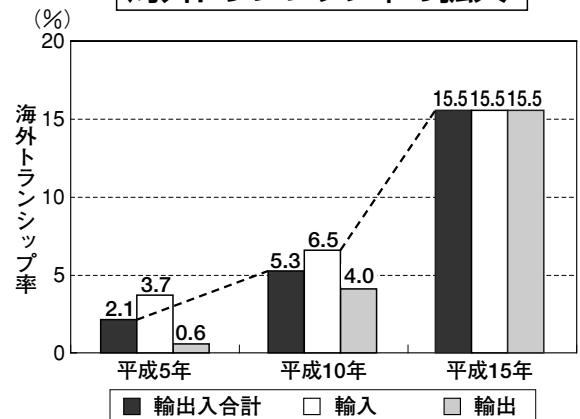
- 日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積替られ諸外国へ（諸外国から）輸送される貨物量が増大。
- 平成10年当時と比較して約4倍に拡大。全体貨物量に占める割合も5%から15%へと大きく拡大。
- 日本の港湾のフィーダー化※が進み、海外の主要港への依存度が高まっている。

※日本の港湾のフィーダー化とは、北米・欧州航路の直接寄港が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又は諸外国から輸送される貨物の割合が増加していること。

直送輸送・積替輸送のイメージ

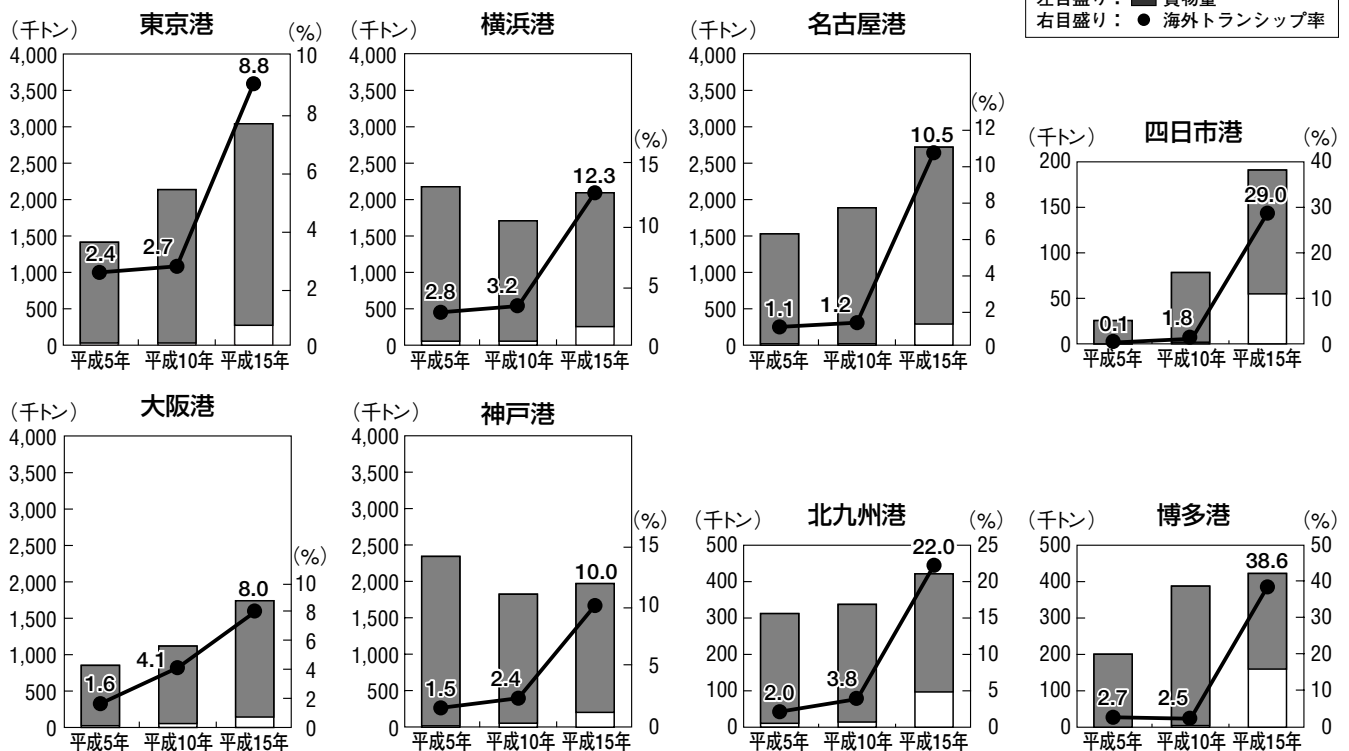


海外トランシップ率の拡大



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



※ここでいう海外トランシップ率とは、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又は諸外国から輸送される貨物。

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

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。
- ※企業活動の調整・生産・販売の一連のモノの流れを統合管理し、その全体最適化を図ること。



<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

※RORO船とは、貨物を積んだトラックなどが自走で乗船し、車体ごと輸送できる貨物船
 （Roll On Roll Off：ロールオンロールオフ船の略）



東京～上海間の輸送コスト及び所要時間

- ・トータルコスト：海上は航空の約3分の1
- ・輸送時間：海上…約4～5日、航空…約3日

主要な商品

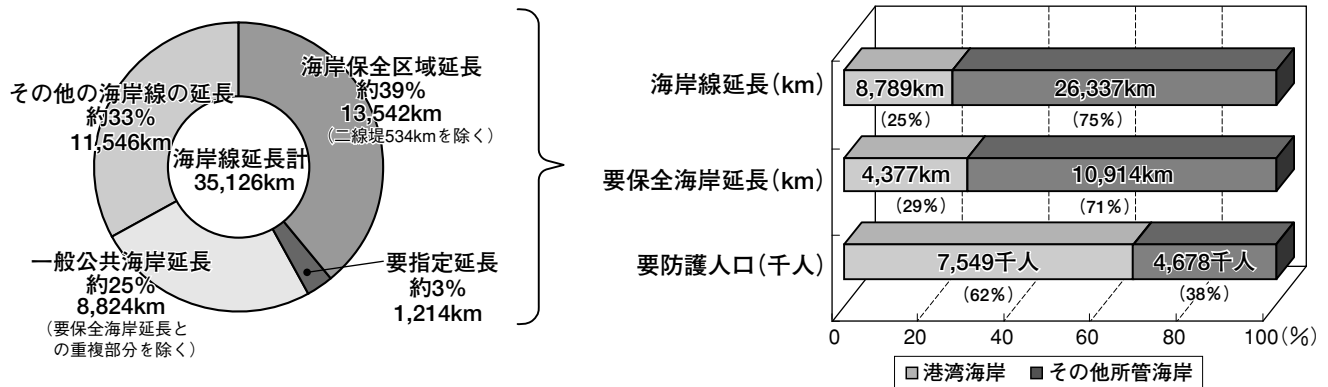
- ・アパレル、生鮮食品、電子部品、自動車部品等を主要な商品とし、航空貨物を利用している商品のシフトを視野に開拓

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29%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。

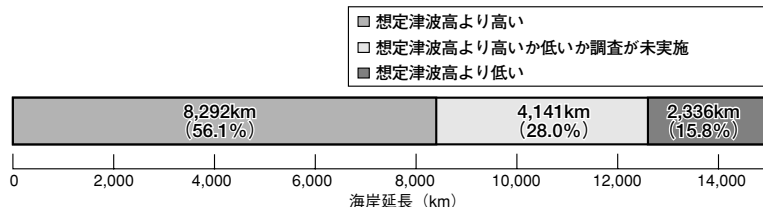


- ・海岸保全区域延長：海岸保全区域に指定されている海岸線延長
- ・要指定延長：都道府県知事が今後5年以内程度の間に新たに海岸保全区域を指定し、海岸の保全をしたいとしている延長
- ・要保全海岸延長：海岸保全区域延長に要指定延長を加えた延長

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16%の海岸堤防・護岸が想定津波高よりも低く、また、約28%の海岸堤防・護岸が想定津波高より高いか低いかわからない調査が未実施



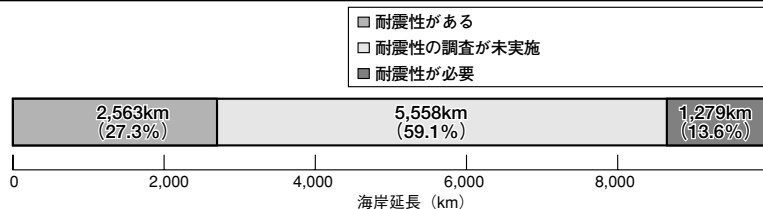
南海地震(1946年)による津波被害 (高知県 須崎港)



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14%の海岸堤防が耐震化の必要があり、約59%の海岸堤防は耐震調査が未実施



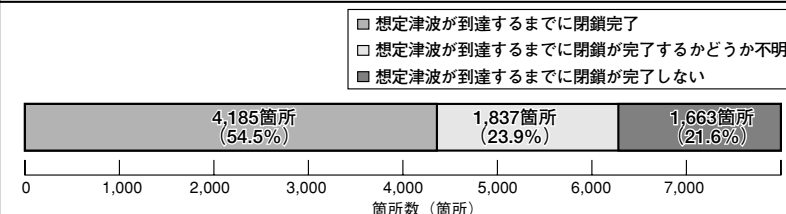
地震による堤防の被災状況



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22%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24%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



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12月に海岸省庁で調査を実施した結果による。

政府の取組における港湾関連施策の位置づけ

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（閣議決定）

（抜粋：平成18年7月7日）

第2章 成長力・競争力を強化する取組

1. 経済成長戦略大綱の推進による成長力の強化

（1）国際競争力の強化

①我が国の国際競争力の強化

「総合物流施策大綱」に基づき、ハード・ソフトの物流インフラの戦略的・重点的な整備、原油価格高騰の影響を受けにくい効率的な物流の実現に取り組む。

（3）地域・中小企業の活性化（地域活性化戦略）

①地域経営の活性化

地域性をいかした取組に必要な道路、港湾、地域公共交通等を戦略的に整備する。

（5）生産性向上型の5つの制度インフラ

②モノ：生産手段・インフラの革新

国際競争力強化等に資する社会資本について、中長期的に見た我が国経済社会の姿を念頭に、ストックの重要性・必要性も踏まえ、真に次世代に必要な整備を重点的・効率的・戦略的に行うとともに、適切な維持管理・更新を効率的・戦略的に行う。

第3章 財政健全化への取組

1. 歳出・歳入一体改革に向けた取組

（4）第Ⅱ期目標の達成に向けて

②歳出改革

ii. 各分野における歳出改革の具体的内容

公共事業関係費

（中略）現在実施中のコスト縮減努力（5年間で15%のコスト縮減）の継続や今後は廃止・終了する事業の存在などを織り込んだ対応を行う必要がある。また、今後5年間の幅の中では、これまでのデフレ下の状況とは異なり、資材価格や賃金等のコスト増が生じうることを考慮するとともに、改革を継続する中で、国際競争に勝ち抜くためのインフラ整備、また、国民生活の質的向上や安全・安心の確保につながる社会資本整備など我が国の将来を見据えつつ各年度の社会資本整備を判断していく必要もある。

経済成長戦略大綱（財政・経済一体改革会議）

（抜粋：平成18年7月6日）

第1．国際競争力の強化

1．我が国の国際競争力の強化

（4）産業競争力を支える国際物流競争力の強化

アジア地域の経済一体化を踏まえ、企業の国際競争力強化の観点から、「総合物流施策大綱（2005-2009）」（平成17年11月15日閣議決定）に基づき、ハード・ソフトの物流インフラを、官民がスピード感をもって戦略的・重点的に整備する。

第3．地域・中小企業の活性化（地域活性化戦略）

1．地域経営の活性化

（2）地域の自立や競争力強化と戦略的な基盤づくり

地域の自立と競争力強化に向けて頑張る地域を応援するとともに、地域間競争の条件整備に資するため、地域の産業活性化、生活環境の向上など地域特性をいかした取組を進める。また、地域経済の活性化や地域の活力の再生のために必要な道路、港湾等の基盤への戦略的投資や地域公共交通の整備を推進する。

第5．生産性向上型の5つの制度インフラ

2．モノ：生産手段・インフラの革新

（2）アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備

我が国の国際競争力の強化等に資する社会資本整備については、ストックの観点も踏まえ、中長期的（20～30年）に見た我が国経済社会の姿を念頭に、真に次の世代に必要な社会資本整備を行う。（中略）スーパー中樞港湾において、2010年度までに、港湾コストを約3割低減、リードタイム（船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間）を1日程度に短縮し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。（中略）また、アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能向上、港湾・空港アクセスを含む、国際物流に対応した道路網・鉄道網の戦略的な構築、物流結節点におけるロジスティクス機能の高度化、ITSの活用等による国内外一体となった物流ネットワークの構築に取り組む。

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、119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。

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	H17(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%(H16) 80.3%(H16)	7割強(H19) 8割強(H19)
	アメニティ豊かな生活 環境の形成	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6,790km	約6,800km(H19)
		都市域における水と緑の公的空間確保量	12m ² /人(H14)	約8%増 (速報値)	13m ² /人(H19) (12m ² /人を約1割増)
安全 防災の高度化の 推進と交通安全 対策の強化	水害等による被害の 軽減	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12.4万ha	約10万ha(H19)
	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11,100ha	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2,040万人	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)	45%(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)	11%	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1,400ha (速報値)	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8%減(H16)	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%	100% (H18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 3.3%減	H14年度比 5%減(H19)
		船舶航行のボトルネック解消率	75%(H12)	83%	90%(H18)
	物流の効率化	複合一貫輸送に対応した国内輸送ターミナ 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 2.3%減	H14年度比 4%減(H19)
共通の政策課題	I T 革命の推進	※ 港湾EDIシステムの普及率	22.0%(H13)	87.9%	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)	33,000km	33,000km(H17)

注1) □ 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

3) ※ EDIシステムは、導入が困難な港湾を除いてほぼ導入しており、実質的には当初の目標を達成している。

重要港湾位置図

■港湾数一覧

(2006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	128	97	24	1	6	128	—
(うち特定重要港湾)	(23)	(12)	(8)	(—)	(3)	(23)	(—)
地方港湾	942	515	365	—	—	880	62
計	1,070	612	389	1	6	1,008	62
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(—)	(—)	(35)	(—)

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942港には56条港湾62港湾が含まれる。



●港湾局ホームページ

平成19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の話題を
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。

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。

The screenshot shows the official website of the Port and Waterways Bureau of Japan. The header includes the title '港湾局ホームページ' and navigation links like 'トップページ', '報道発表資料', '港湾行政の概要', '海岸行政の概要', '統計・データ', 'サイトマップ', and '関連リンク'.

Annotations with arrows point to specific sections:

- 最新のお知らせ (Latest News):** Located at the top right, featuring a list of recent news items with dates, such as '特定地域港湾の管理運営に関する法律施行令案について (2006.8.14)'.
- 主な施策等 (Main Policies):** A vertical list of policy areas including 'スーパー中核港湾プロジェクトの推進', '輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化', '国際船舶・港湾保安法に基づく港湾保安管理等の推進', '安心・安全な地域づくり', 'リサイクルポート', 'みなとまちづくり', '里みづり', 'みなとの技術(港湾技術研究開発)', '社会資本整備重点計画', '政策評価', '港湾行政マネジメントに関する研究会', '組織', '予算', and '委員会決定事項、港湾局における新たな取組み等'.
- 報道発表資料 (Press Releases):** A section for official statements and reports.
- 統計・データ (Statistics and Data):** A section providing data on port activities, including container handling and trade volumes.
- 過去のお知らせ (Past News):** A section for older news items.

At the bottom, there is a footer with the Ministry of Land, Infrastructure and Transport logo and the text '国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure and Transport'.

