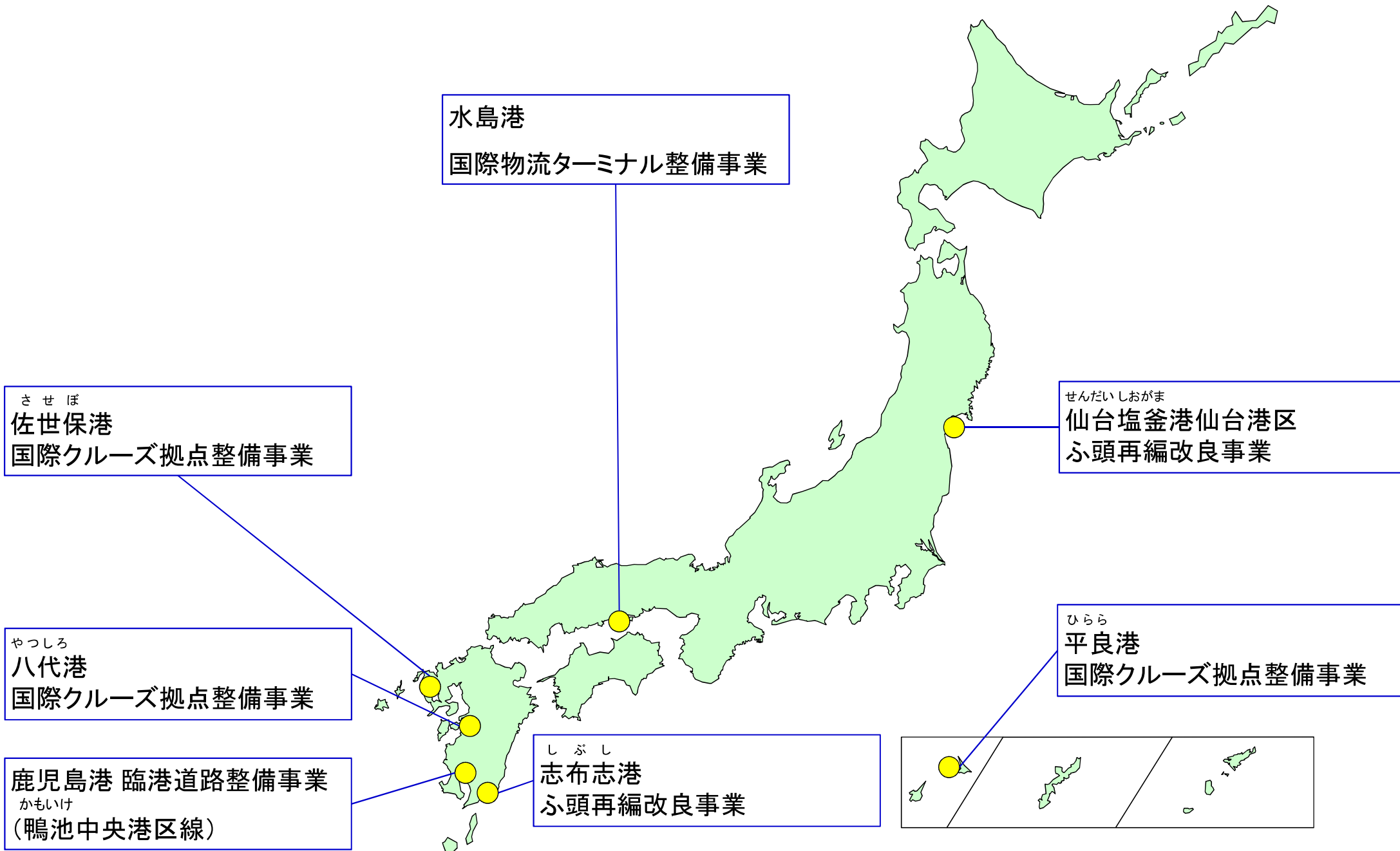


平成29年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局

平成29年度新規事業候補 位置図



平成29年度新規事業候補の概要

①水島港国際物流ターミナル整備事業

→ 中国、四国地方等の畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応

②志布志港ふ頭再編改良事業

→ 南九州地方の畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応

③仙台塩釜港仙台港区ふ頭再編改良事業

→ 東北地方で生産される自動車部品等のコンテナ貨物の増加及びそれに伴う京浜港への国際フィーダー航路便数の増加に対応

④鹿児島港臨港道路整備事業(鴨池中央港区線)

→ 鹿児島港において、周辺道路の交通混雑を緩和し、港内の円滑な交通の確保に対応

⑤佐世保港国際クルーズ拠点整備事業

⑥八代港国際クルーズ拠点整備事業

⑦平良港国際クルーズ拠点整備事業

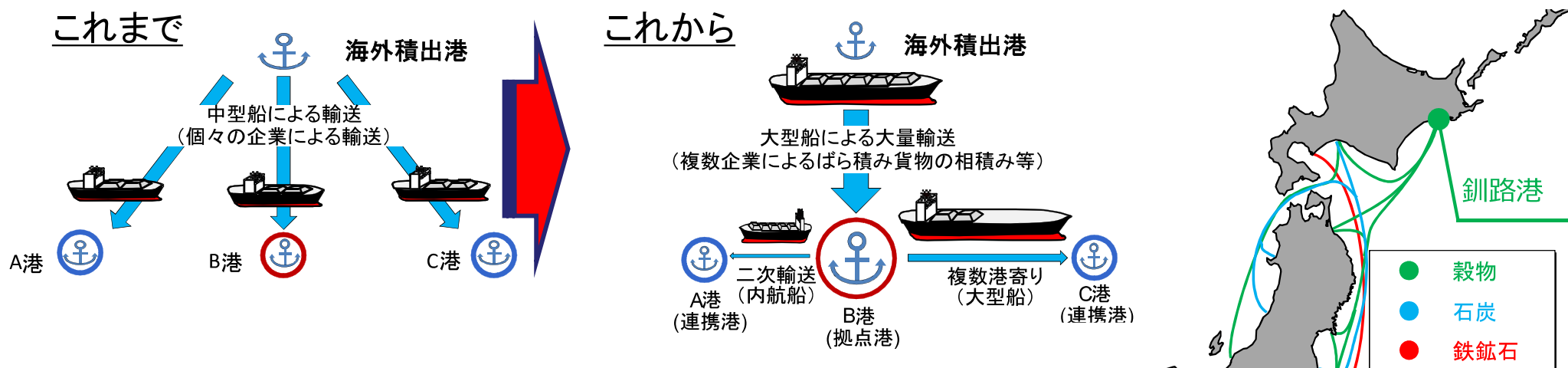
国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応

主要港湾政策と新規事業採択の経緯

主要港湾政策	国際コンテナ戦略港湾	国際バルク戦略港湾	復旧・復興	クルーズ	地域の産業競争力強化
関連事項	<ul style="list-style-type: none"> ○国際コンテナ戦略港湾選定(H22.8) ○H23 改正港湾法施行 (国際戦略港湾の種類追加等) ○H26 改正港湾法施行 (国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府出資等) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国際バルク戦略港湾選定(H23.5) ○H25 改正港湾法施行 (特定貨物輸入拠点港湾の指定、特定利用推進計画の策定 等) 		<ul style="list-style-type: none"> ○明日の日本を支える観光ビジョン(H28.3) ○H28 改正港湾法施行 (旅客施設整備の建設に係る無利子貸付等) ○「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾の選定(H29.1) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国土形成計画(H27.8) ○社会資本整備重点計画(H27.9)
平成25年度～27年度	<ul style="list-style-type: none"> ○東京港CT(Y3) ○横浜港CT(MC4) ○大阪港CT(C12延伸) ○神戸港CT(RC6,RC7) ○東京港臨港道路(南北線) 	<ul style="list-style-type: none"> ○小名浜港 国際物流T(石炭) ○釧路港 国際物流T(穀物) 	<ul style="list-style-type: none"> ○小名浜港 国際物流T(石炭)(再掲) ○相馬港 航路・泊地(再掲) ○茨城港 国際物流T(再掲) 		<ul style="list-style-type: none"> ○相馬港 航路・泊地 ○三河港 ふ頭再編 ○東予港 複合一貫輸送T ○那覇港 臨港道路(若狭港町線) ○茨城港 国際物流T ○名古屋港 ふ頭再編(金城ふ頭地区) ○広島港 ふ頭再編 ○境港 ふ頭再編
平成28年度		<ul style="list-style-type: none"> ○徳山下松港 国際物流T(石炭) 			<ul style="list-style-type: none"> ○横浜港 ふ頭再編 ○名古屋港 ふ頭再編(飛島ふ頭地区)
平成29年度(候補)		<ul style="list-style-type: none"> ○水島港 国際物流T(穀物) ○志布志港 ふ頭再編(穀物) 	<ul style="list-style-type: none"> ○仙台塩釜港 ふ頭再編 	<ul style="list-style-type: none"> ○佐世保港 国際クルーズ拠点 ○八代港 国際クルーズ拠点 ○平良港 国際クルーズ拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ○鹿児島港 臨港道路(鴨池中央港区線)

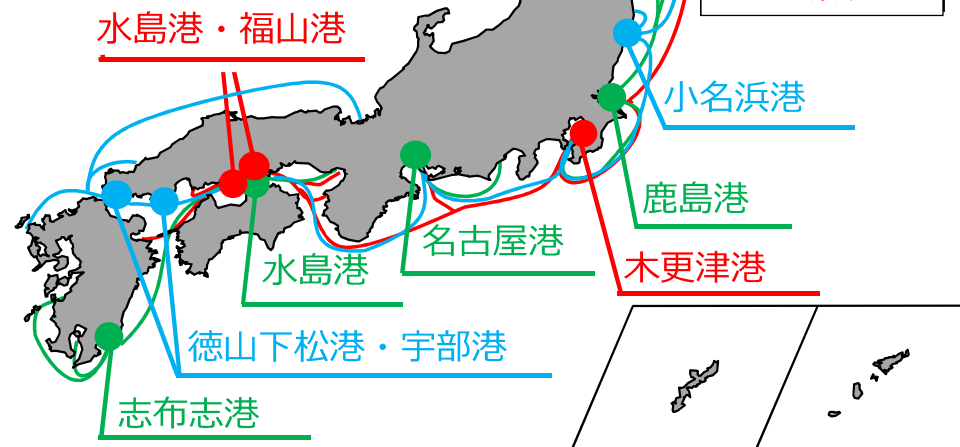
※国際物流T:国際物流ターミナル整備事業、CT:国際海上コンテナターミナル整備事業、複合一貫輸送T:複合一貫輸送ターミナル整備事業

- 我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。
- ばら積み貨物の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。
- 我が国においては、各港湾ごとの中型船による非効率な海上輸送が行われている。
- 拠点となる港湾を指定し、効率的な海上輸送ネットワーク構築のための支援措置を講じることで、各港湾単位での中型船による海上輸送(非効率)から、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送(効率的)への転換を促進。



【国際バルク戦略港湾の選定港】 (H23年5月選定)

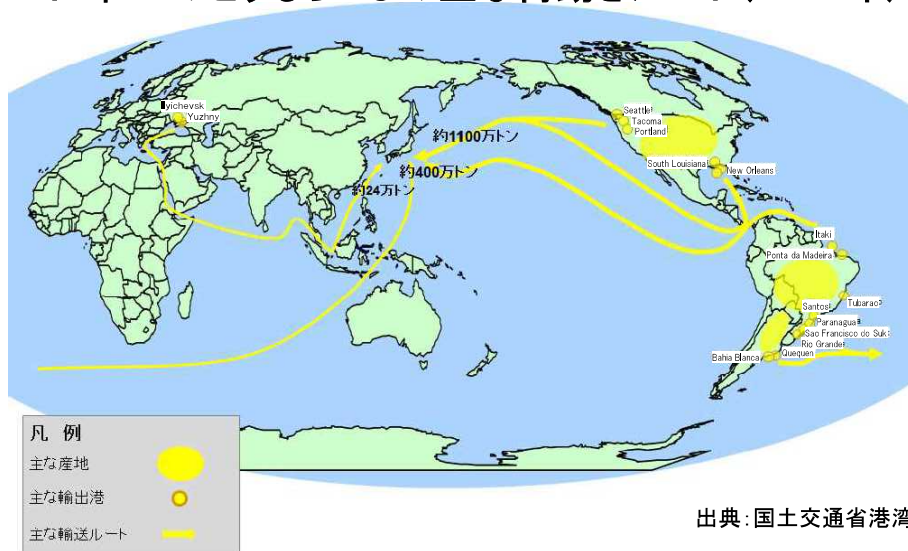
穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、 「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」 とくやまくだまつ)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)



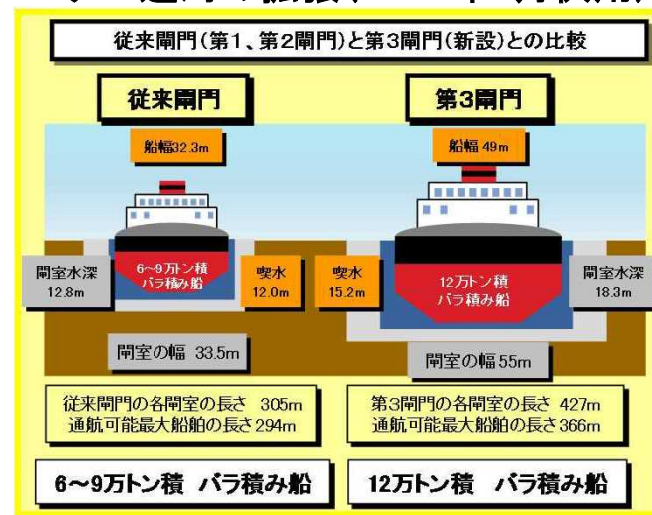
国際バルク戦略港湾政策について②

- 我が国の農業分野で最大の出荷額（約3割）を占める畜産業に不可欠な配合飼料の約半分はとうもろこし。
- パナマ運河は、拡張（2016年6月供用）により、これまでより大型の船舶が通行可能。
- とうもろこしは主に北南米から輸出され、パナマ運河を経由し日本に輸送。世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入増加に伴い、近年、バルク貨物船が大型化。
- このような状況を踏まえ、国際バルク戦略港湾に選定された港湾について、順次、バルクターミナルの整備を推進。

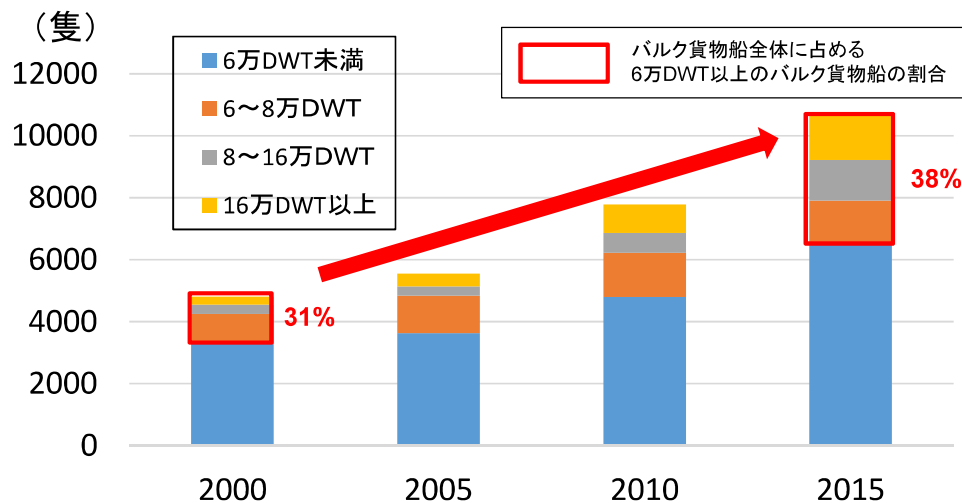
日本へのとうもろこしの主な荷動きルート（2015年）



パナマ運河の拡張（2016年6月供用）



バルク貨物船の大型化



国際バルク戦略港湾における事業実施状況

	事業期間	概要
小名浜港	H25～H30	東日本地域の石炭の輸入拠点
徳山下松港	H28～H31	西日本地域の石炭の輸入拠点
釧路港	H26～H29	北海道・東北地方の穀物の輸入拠点
水島港	H29～H33	中国・四国・近畿地方の穀物の輸入拠点
志布志港	H29～H33	南九州・沖縄地方の穀物の輸入拠点

①被災した防波堤等の計画的な復旧

○平成29年度末までに復旧を終える予定。

＜八戸港八太郎地区北防波堤＞（平成25年度復旧完了）



＜相馬港本港地区防波堤(沖)＞（平成29年度末までに復旧完了）



②復興を支える港湾の整備

○早期復興を図るため、被災地域の経済を支える物流拠点、エネルギー輸入拠点の形成等に必要な施設整備を推進。

＜小名浜港国際物流ターミナル整備事業(石炭)＞
（平成24年度新規採択時評価）

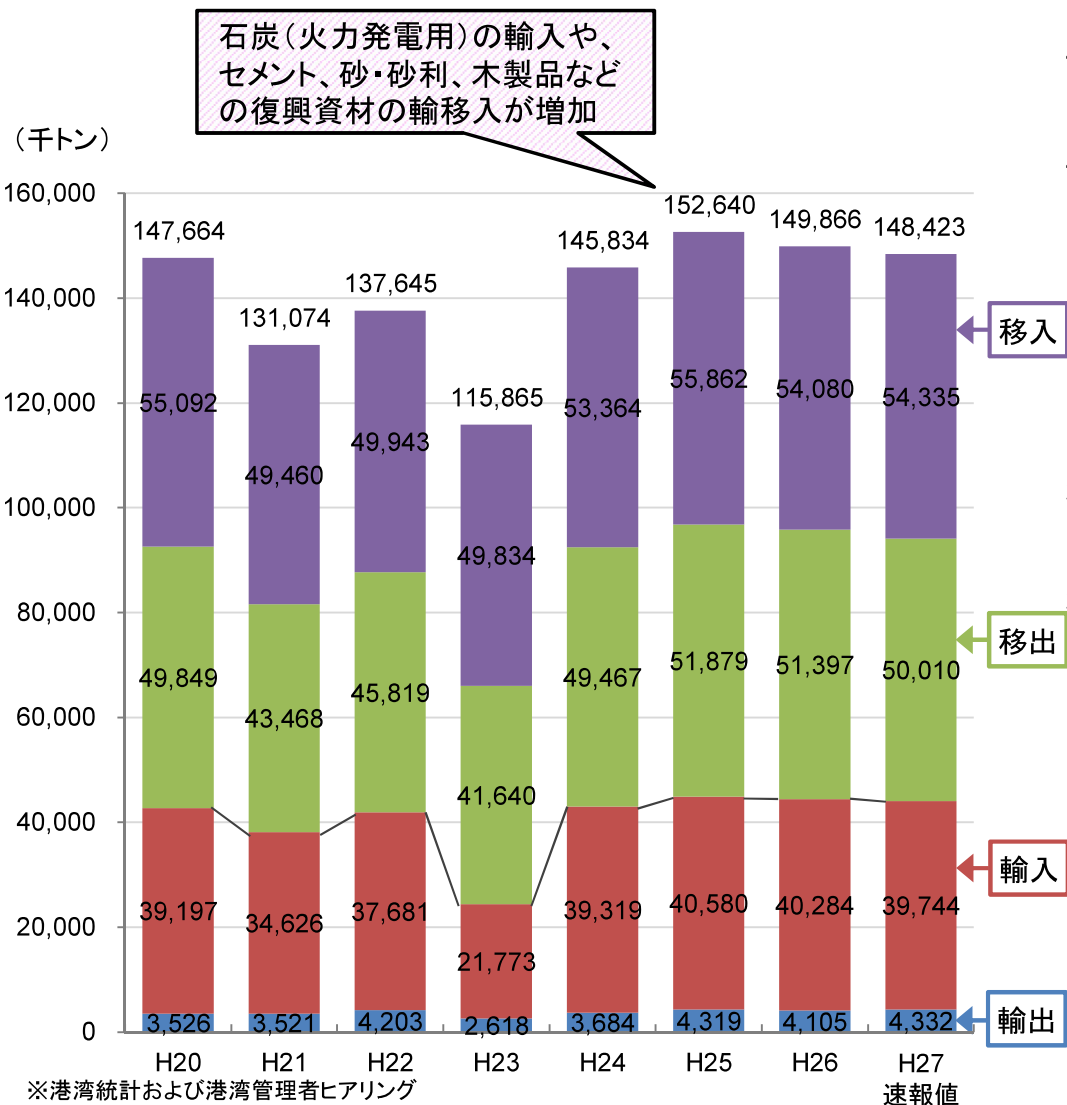
＜相馬港航路・泊地整備事業(LNG)＞
（平成25年度新規採択時評価）



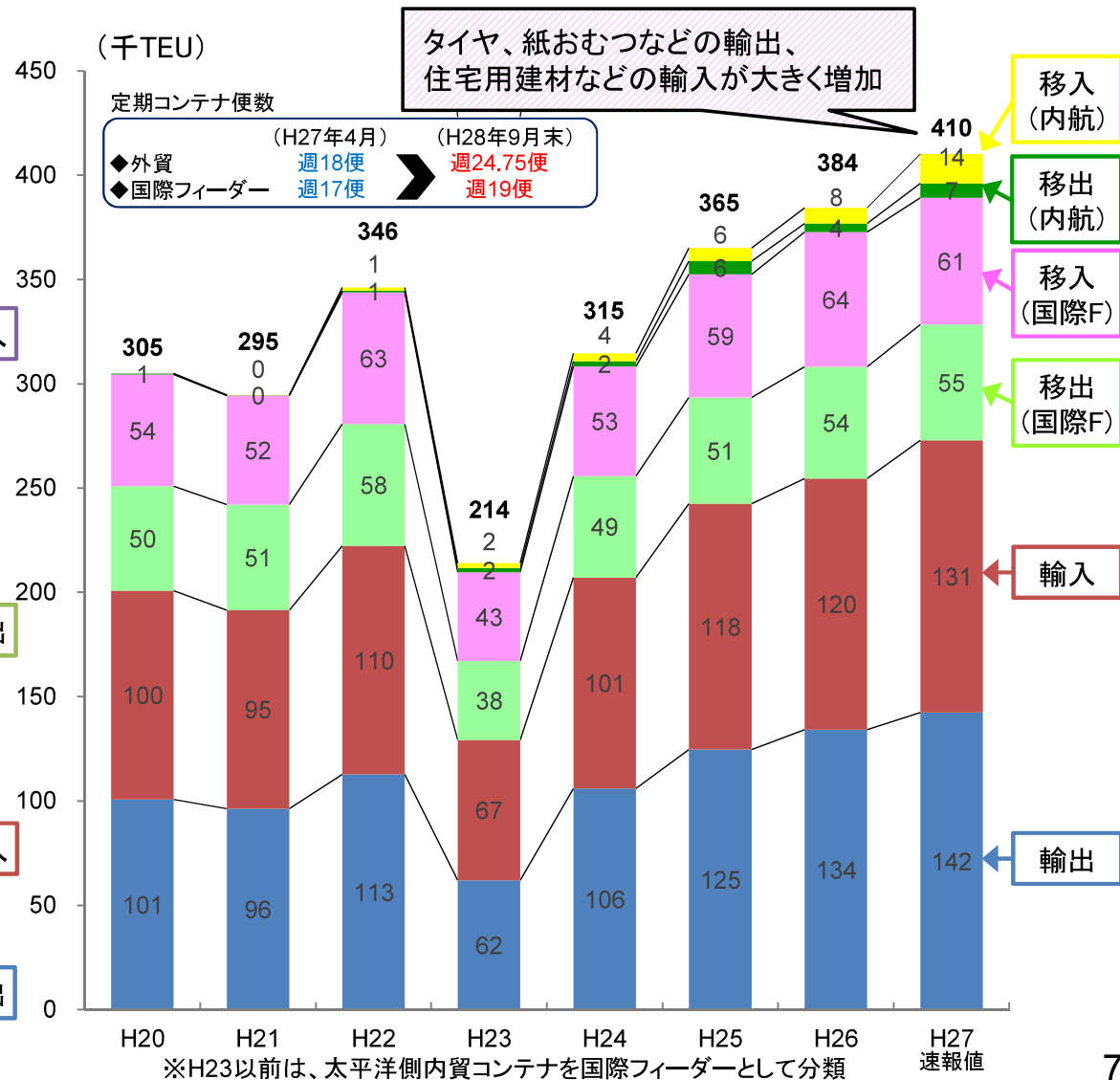
東日本大震災からの復旧・復興について②

- 震災の影響で平成23年の全貨物量は減少したが、港湾施設の計画的かつ迅速な復旧で、概ね震災前の水準に回復。
- コンテナは平成27年に仙台塩釜港、八戸港、釜石港、酒田港の各港及び東北地整管内合計も約41万TEUと過去最高を更新。
- 港湾の復旧が復旧工事を支え、石油や電力などのエネルギー供給、地域産業原材料や製品の輸送など、東北の復旧・復興に貢献している。

東北地整管内の港湾における全貨物量の推移

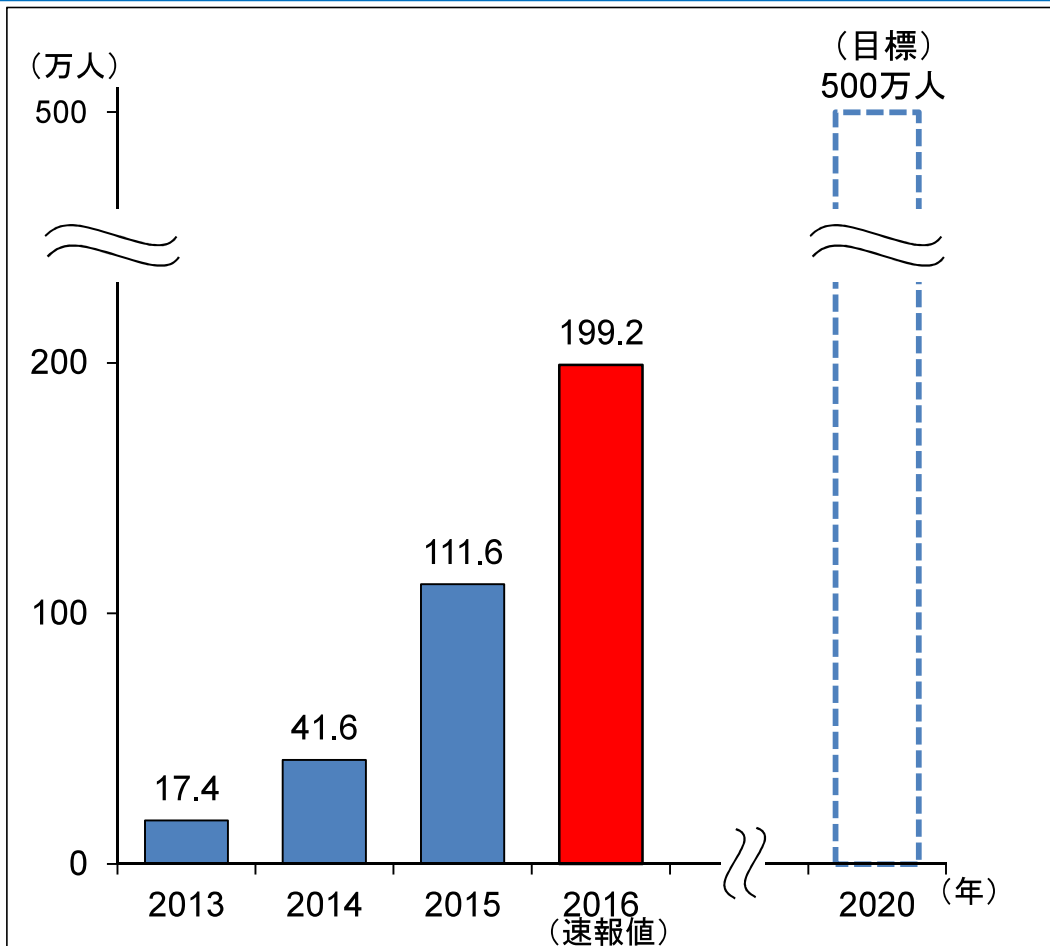


東北地整管内の港湾におけるコンテナ貨物量の推移



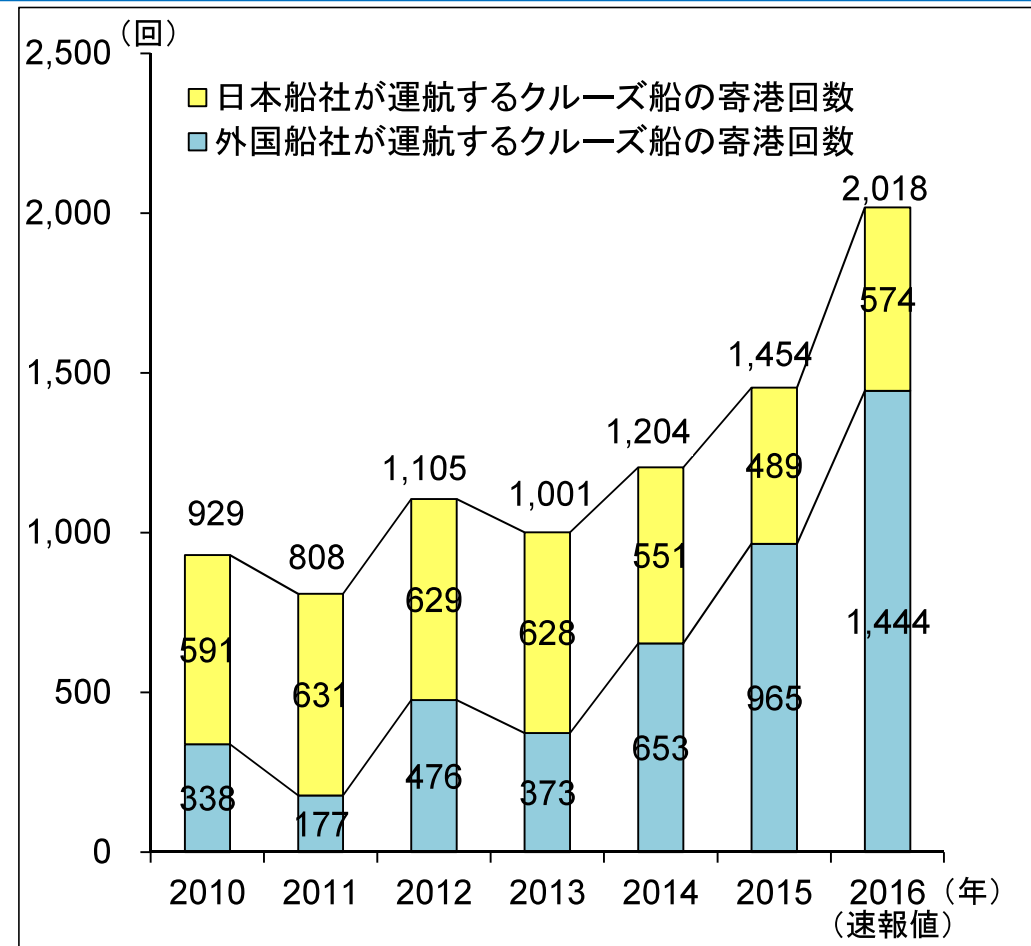
我が国に寄港するクルーズ船寄港実績

- 2016年の訪日クルーズ旅客数は前年比78.5%増の199.2万人(概数)。
- 2016年の我が国港湾への寄港回数は前年比38.8%増の2,018回(外国船社1,444回、日本船社574回)となり、過去最高。
- ※クルーズ:レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。




注) 2016年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある

「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾について 国土交通省

- 学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し(第1回 平成28年9月)、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討中。
- 港湾管理者及びクルーズ船社から「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画(目論見)」を募集したところ、6港湾(横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港)から応募があり、同委員会での評価結果を受けて、平成29年1月31日に、これら6港湾を「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定。

港湾名 (港湾管理者)	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)
船社名						
カーニバル・コーポレーション&plc	○		○			○
ロイヤル・カリビアンクルーズ				○		
ゲンティン香港		○			○	
郵船クルーズ	○					



※ カーニバル・コーポレーション&plc: 世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。

※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ: オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社。

※ ゲンティン香港: 傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、我が国に寄港する台湾発着クルーズのシェアは8割強を占めるクルーズ会社。

※ 郵船クルーズ: 飛鳥IIを所有する邦船社。

政府の計画・方針等【抜粋】

国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）

- ◆企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。
- ◆穀物、鉄鉱石及び石炭については、国際バルク戦略港湾を核とした安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するため、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、石炭にあってはケーブサイズ級の船舶が、鉄鉱石にあってはVLOC級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保
- ◆地域の産業・生産基盤を担い、国民生活の安定を支える港湾の整備及び拡充を通じて、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげる。

第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

- ◆地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。
- ◆地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠である。このため、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要である。

政府の計画・方針等【抜粋】

明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）

◆クルーズ船受入の更なる拡充

北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに）。

- ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現（クルーズ船受入環境緊急整備（2015年度・10港）、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等）
- ・世界に誇る国際クルーズの拠点形成（旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設 等）
- ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航
- ・新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
- ・全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション

経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日閣議決定）

◆観光の基幹産業化

観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、観光関係の規制・制度の総合的な見直し、官民ファンドの活用による観光地の再生・活性化、世界水準のDMOの形成、政府レベルの支援体制の構築によるMICE誘致等を行う。また、羽田空港の飛行経路見直しやコンセッション等による空港の機能強化、地方空港のLCC等の受入れ促進、クルーズ船受入れの更なる拡充を図る。

◆（地域の活性化）

地域の基幹産業の国際競争力を確保するため、造船業等における地域発のグローバルイノベーションの創出を推進するとともに、港湾等のロジスティクス機能の強化を図る。

I 今後の港灣の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 海上輸送網の基盤の強化

① 国際海上コンテナ輸送網の強化

我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港灣において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路(国際戦略港灣と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港灣管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港灣運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。

② バルク貨物等の輸送網の強化

臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境不可の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。

資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物については、需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中で、大量一括輸送によるスケールメリット追求の観点から、船舶の大型化が進展しており、近隣諸国では船舶の大型化への対応が進んでいる。

これらの貨物のほぼ全てが港灣を通じて輸入される我が国においては、国全体としての当該貨物の需要は大きいものの、その需要が全国に分散しており、各港灣単位の輸入量が小さく、船舶の大型化による海上輸送の効率化が進んでいない。このため、物流の効率化などを通じて我が国産業の国際競争力を強化する観点から、拠点となる港灣を核とした共同輸送などの企業間連携の促進や既存ストックの活用を図りつつ、大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成する。

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 海上輸送網の基盤の強化

⑤ 地域の暮らしを支える機能の確保

離島及び地方における日常生活や地場産業を支える港湾は、周辺の港湾と相互に連携しつつ効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成して、地域の暮らしを支えられるように、地域の特性に配慮した機能を確保する。特に、離島においては港湾が地域の生活に不可欠な交通基盤であることから、就航率の向上等、輸送の安定性の確保に努める。

4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成

観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。また、観光立国の水深、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。