

参考資料

令和元年11月19日
港湾局

<港湾の種類>

(1) 港湾法による分類

① 国際戦略港湾（港湾法第2条第2項）

長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの

② 国際拠点港湾（港湾法第2条第2項）

国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの

③ 重要港湾（港湾法第2条第2項）

国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの

④ 地方港湾（港湾法第2条第2項）

国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾（概ね地方の利害に係る港である）

⑤ 避難港（港湾法第2条第9項）

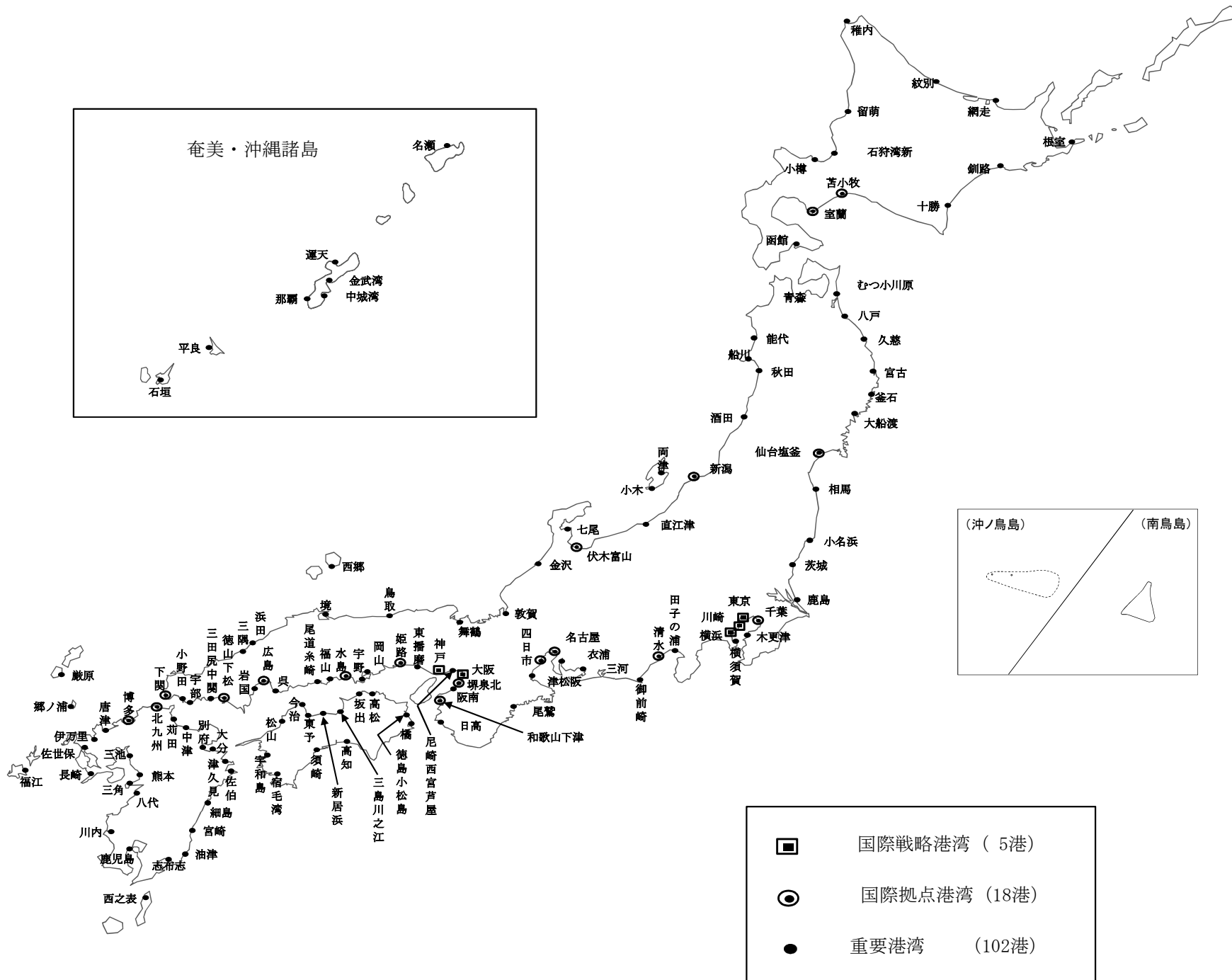
暴風雨に際し小型船舶が避難のため停泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸し又は旅客の乗降の用に供せられない港湾として政令で定めるもの

⑥ 港湾区域の定めのない港湾（港湾法第56条第1項）

港湾区域の定めのない港湾で、都道府県知事が水域を公告したもの

(2) 港湾管理者別港湾数（平成30年4月1日現在）
 港湾法第2条第1項に基づき港務局又は地方公共団体（普通地方公共団体、一部事務組合、広域連合）が港湾管理者となる。

区分	総数	港湾管理者					都道府県知事
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重要港湾	102	82	16	1	3	102	—
（うち避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
地方港湾	808	504	304	0	0	808	—
（うち避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
計	933	598	328	1	6	933	—
56条港湾	61	—	—	—	—	—	61
合計	994	598	328	1	6	933	61



- 平成30年7月豪雨や9月の北海道胆振東部地震の際には、高速道路・鉄道・航空の機能が停止する中、緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍した。
- また、トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定される中、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目され、新規就航が相次いでおり、必要なターミナルの機能強化を実施しているところ。

○災害時の高い機動性



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



平成30年9月北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送
(苫小牧港 H30.9.8撮影)

○少子高齢化と将来的な労働人口不足の懸念

トラックドライバー需給の将来予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出典：公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」(令和元年5月)

○フェリー・ROROの新規就航／就航予定の例

□博多～敦賀 新規RORO航路
(近海郵船) 平成31年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数 : 約9,800トン



□室蘭～宮古 新規フェリー航路
(川崎近海汽船) 平成30年6月就航



総トン数 : 約7,000トン

□苫小牧～東京～清水～大阪～清水/東京～仙台 新規RORO航路
(栗林商船) 平成30年5月就航
・総トン数 : 約13,000トン

●苫小牧港における取組
岸壁の改良、ふ頭用地を整備

□北九州～横須賀 新規フェリー航路
(SHKグループ新会社) 令和3年春 就航予定
・総トン数 : 約16,000トン
・所要時間 : 20時間30分



●北九州港における取組
新たに岸壁、ふ頭用地を整備

●横須賀港における取組
既存岸壁を活用し、係船柱、防舷材を整備

□大分～清水 新規RORO航路
(川崎近海汽船) 平成31年3月就航
・総トン数 : 約11,000トン

