

平成23年度
港湾局関係予算概要

平成23年1月

国土交通省港湾局

平成23年度港湾局関係予算概要

第一部 港湾関係事業

第二部 海岸事業等

目 次

平成23年度港湾関係予算の規模(総括表)	4
----------------------	---

第一部 港湾関係事業

I. 基本方針	6
1 基本方針	6
2 予算の規模	7
3 施策分野別の内訳(港湾整備事業)	7
II. 主要施策	8
1 新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行	8
(1) 国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)のハブ機能を強化するための インフラ整備と貨物集約等総合的な対策	8
①ハブ機能を強化するためのインフラの整備	8
②フィーダー輸送による貨物集約への支援	9
③国際海上コンテナ重量計設置への支援	9
(2) 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備	10
(3) 港湾運営の民営化	12
(4) 外国クルーズ船の日本寄港促進のための港湾機能の向上	13
(5) 遠隔離島における係留施設等活動拠点の整備	13
(6) 港湾関連産業の海外展開支援	13
2 国民生活の安定・安全の確保	14
(1) 大規模災害への対応力強化	14
(2) 離島等生活航路の安全性確保	14
①航路の保全・管理の強化	14
②離島交通の安定的確保	15
(3) 港湾保安対策の推進	15
①出入管理情報システムの推進	15
②メガポート・イニシアティブのパイロット・プロジェクトの実施	15
(4) 社会資本ストックの戦略的な維持管理	15
3 グリーンイノベーションの促進	16
(1) 国内海上輸送へのモーダルシフトの促進	16
(2) 循環型社会の形成	16
①リサイクルポートプロジェクトの推進	16
②廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	16
III. 効率的・効果的な事業の推進	17
港湾整備事業の「選択と集中」	17
IV. 新規事項	18
1 新規着工施設	18
2 事業化検証調査	18
3 新規制度等	19
4 税制改正	19

第二部 海岸事業等

I. 基本方針	22
1 基本方針	22
2 予算の規模	22
3 施策分野別の内訳(港湾海岸事業)	22
II. 主要施策	23
1 津波・高潮対策	23
(1) 大規模地震が切迫する地域における地震・津波対策	23
(2) 高潮・高波による再度災害の防止対策	24
2 侵食対策	25
III. 新規事項	26
1 新規着工海岸	26
2 事業化検証調査	26
(参考)	
重要港湾位置図	28
新成長戦略(港湾関係抜粋)	29
国土交通省成長戦略(港湾関係抜粋)	30

平成23年度港湾関係予算の規模(総括表)

事業区分			平成23年度 予算案 (A)	平成22年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	(499億円) 2,490億円	2,399億円	1.038	
		国費	(318億円) 1,666億円	1,655億円	1.007	
	港湾海岸事業	事業費	(11億円) 101億円	110億円	0.920	
		国費	(11億円) 103億円	102億円	1.011	
	災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	1.027	
		国費	13億円	13億円	1.000	
	合 計	事業費	(511億円) 2,606億円	2,523億円	1.033	
		国費	(329億円) 1,782億円	1,770億円	1.007	
	非 公 共	行政経費	国費	21億円	9億円	2.212
		国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業	国費	(8億円) 20億円	16億円	1.236
産業物流高度化を推進 するための社会実験		国費	—	1億円	—	
その他施設費		事業費	(8億円) 21億円	13億円	1.540	
		国費	(3億円) 11億円	7億円	1.563	
独立行政法人 港湾空港技術研究所関係		国費	14億円	15億円	0.921	
合 計		国費	(11億円) 65億円	48億円	1.346	
総 合 計	国費	(340億円) 1,847億円	1,818億円	1.016		

注1) 平成23年度予算案の上段()は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。

2) 上記計数には内閣府分を含む。

3) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成23年度予算案:1,355億円、平成22年度予算額:1,304億円)がある。

4) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

第一部

港灣關係事業

I. 基本方針

1 基本方針

「新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)」及び「国土交通省成長戦略(平成22年5月17日策定)」に基づき、我が国の「強い経済」を実現し元気な日本を復活させるための施策及び国民生活の「安定・安全」の確保のための施策について、「平成23年度予算の概算要求組替え基準について(平成22年7月27日閣議決定)」を踏まえて重点的に取り組む。

具体的には、以下の事項に重点的に取り組む。

(1) 新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行

- ① 「港湾力」を発揮し、アジア・世界からの成長を取り込むとともに、日本と世界とのヒト、モノの流れを作り出す。
 - 国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)のハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等総合的な対策
 - 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備
 - 港湾運営の民営化
 - 外国クルーズ船の日本寄港促進のための港湾機能の向上
- ② 我が国のEEZ(排他的経済水域)における資源探査等の経済活動を支える拠点を整備し、海洋権益の確保を図る。
 - 遠隔離島における係留施設等活動拠点の整備
- ③ 我が国の港湾物流・インフラ関連産業の海外市場におけるビジネス拡大を図る。
 - 港湾関連産業の海外展開支援

(2) 国民生活の安定・安全の確保

国民生活の安定・安全を確保するため、防災機能の強化等を図る。

- 大規模災害への対応力強化
- 離島等生活航路の安全性確保
- 港湾保安対策の推進
- 社会資本ストックの戦略的な維持管理

(3) グリーンイノベーションの促進

国内海上輸送へのモーダルシフト等によりグリーンイノベーション(新成長戦略)の促進を図る。

- 国内海上輸送へのモーダルシフトの促進
- 循環型社会の形成

2 予算の規模

事業区分			平成23年度 予算案 (A)	平成22年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公共	港湾整備事業	事業費	(499億円) 2,490億円	2,399億円	1.038
		国費	(318億円) 1,666億円	1,655億円	1.007
	合計	事業費	(499億円) 2,490億円	2,399億円	1.038
		国費	(318億円) 1,666億円	1,655億円	1.007
非公共	行政経費	国費	21億円	9億円	2.212
	国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業	国費	(8億円) 20億円	16億円	1.236
		国費	—	1億円	—
	その他施設費	事業費	(8億円) 21億円	13億円	1.540
		国費	(3億円) 11億円	7億円	1.563
	独立行政法人 港湾空港技術研究所関係	国費	14億円	15億円	0.921
	合計	国費	(11億円) 65億円	48億円	1.346

注1) 平成23年度予算案の上段()は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。

2) 上記計数には内閣府分を含む。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

3 施策分野別の内訳（港湾整備事業）

(単位：億円)

区分	平成23年度 予算案 (A)	平成22年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
(1) 新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行	1,726 (1,128) 67.7%	1,376 (903) 54.6%	1.25 (1.25)
うち、国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)のハブ 機能の強化 【元気な日本復活特別枠】	497 (316) 18.9%	253 (162) 9.8%	1.96 (1.95)
(2) 国民生活の安定・安全の確保	526 (420) 25.2%	725 (627) 37.9%	0.73 (0.67)
(3) グリーンイノベーションの促進	238 (118) 7.1%	298 (124) 7.5%	0.80 (0.95)
合計	2,490 (1,666)	2,399 (1,655)	1.04 (1.01)

注1) 数値の上段は事業費、中段()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) 「新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行」における平成23年度予算案には、元気な日本復活特別枠分を含む。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅲ. 主要施策

1 新成長戦略・国土交通省成長戦略の実行

(1) 国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)のハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等総合的な対策

○事業費514億円(対前年度比2.02)、国費327億円(対前年度比2.00)
(うち公共分 事業費497億円、国費316億円、非公共分 事業費17億円、国費11億円)

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ多頻度で確実に輸送できるネットワークを構築するとともに、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけ、「強い経済」を実現し元気な日本を復活させるため、「選択と集中」の考え方のもと選定された国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進する。

※ 国際コンテナ戦略港湾：「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」による検討を経て阪神港、京浜港の2地域を選定し、平成22年8月6日に公表した。

施策の位置づけ

- ①「新成長戦略(2010年6月18日閣議決定)」の実現
- ②アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大
- ③目標：2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

実現の方策

- ①公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などサービスの向上
- ②内航をはじめとするフィーダー網の強化による広域からの貨物集約の促進
- ③コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナターミナルの整備
- ④民の視点により港湾の戦略的な運営を行う「港湾運営会社」の設立

①ハブ機能を強化するためのインフラの整備

国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化するため、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有するコンテナターミナルの整備を推進する。

- ・「選択と集中」の観点から、国際コンテナ戦略港湾を港湾法の港格として規定し、国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルについて直轄事業の国費負担率の引き上げ(係留施設について10分の7)及び対象施設の拡充(コンテナヤードの追加)。
- ・国際コンテナ戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等の上物施設に係る税制特例措置。
- ・港湾運営会社が行う荷役機械等の整備に対する無利子貸付制度の創設。



【神戸港 ポートアイランドコンテナターミナル(PC18)】



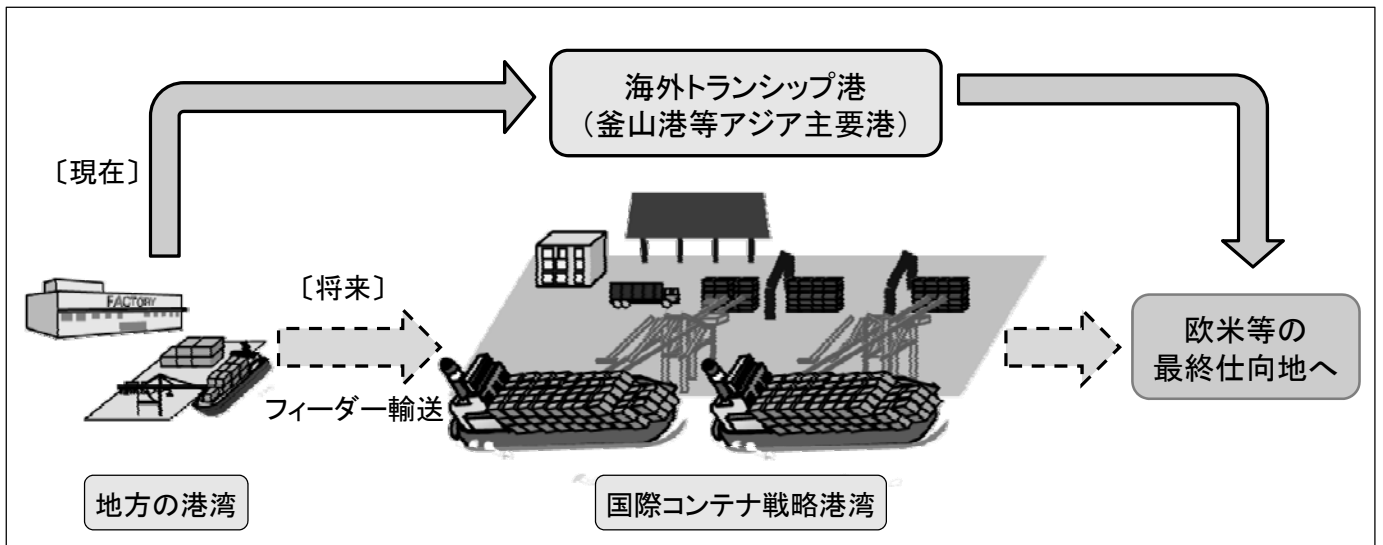
【横浜港 南本牧コンテナターミナル(MC-2)】

②フィーダー輸送による貨物集約への支援

イ) フィーダー輸送活性化のための環境整備

地方の港湾で取り扱われるコンテナ貨物には、釜山港等アジア主要港でトランシップ(中継)され、欧米等の最終仕向地へ輸送されるものが多い。我が国への基幹航路の就航の維持・拡大を図るため、これらのコンテナ貨物がフィーダー輸送により国際コンテナ戦略港湾に集約され、積み替えられて、最終仕向地へ輸送される環境を整備する。

- 国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾との間を結ぶ内航フィーダー輸送を強化するために必要な荷役機械等の整備を促進。〔その他施設費〕
- 日本内航海運組合総連合会による内航海運暫定措置事業に関する改善策。(内航フィーダー船の船舶建造負担の軽減措置)
- 内航フィーダー船等に係る石油石炭税の特例措置。



【フィーダー輸送による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のイメージ】

ロ) 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業

我が国発着貨物を民間企業や港湾管理者との協働のもと、国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換する。具体的には、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化を図るべく、新規に内航航路や鉄道ダイヤを立ち上げ、広域からの貨物集約を進める。＜拡充＞〔非公共〕

③国際海上コンテナ重量計設置への支援

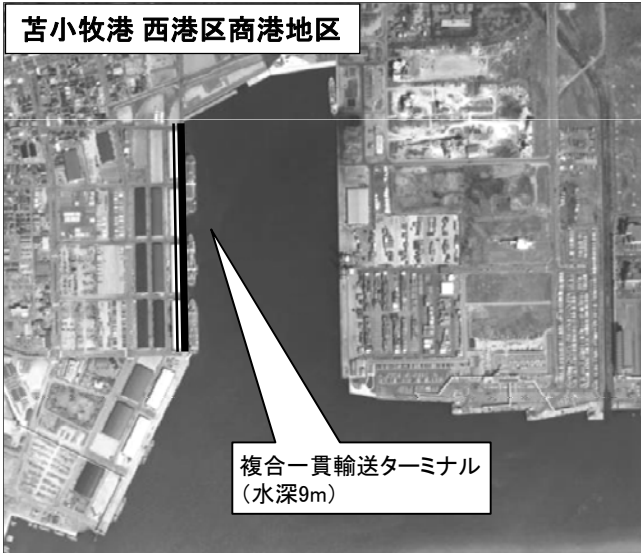
コンテナ搬出入車輛の安全で円滑な走行を確保するために、輸入コンテナの重量の計測等を行う重量計の整備を促進する。〔その他施設費〕



【コンテナ車輛の横転事故例】

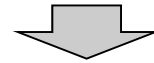
(2) 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備

資源小国、貿易立国であり、四面を海で囲まれた我が国が、国民生活や産業活動に必要な物資や製品の安定的かつ低廉な輸送を確保するため、国際・国内海上輸送ネットワークの拠点、臨海部における企業立地や企業活動に必要な輸出入の拠点となる港湾を「選択と集中」により効率的に整備する。



**苦小牧港 西港区商港地区 (北海道)
複合一貫輸送ターミナル改良事業 <新規>**

北海道における生産品の移出や生活必需品の移入を行う重要な拠点港となっている苦小牧港において、非効率な荷役形態を改善するため、ターミナルの改良を行う。



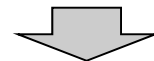
【事業の効果】

- 港湾利用者の安全と北海道と本州の間の内貿貨物の安定的な輸送の確保
- 道央地域における円滑な経済活動



**函館港 北ふ頭地区 (北海道)
複合一貫輸送ターミナル整備事業 <新規>**

北海道と本州を結ぶ青函航路(16便/日)が運航している函館港において、大型化するフェリーの安全な係留と運航の定時性を確保するため、複合一貫輸送ターミナルの整備を行う。



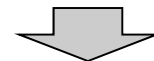
【事業の効果】

- 安全な係留と輸送の定時性が確保され、物流の効率化を促進
- 東北地方と道南地域との物流や人流を支える大動脈の維持



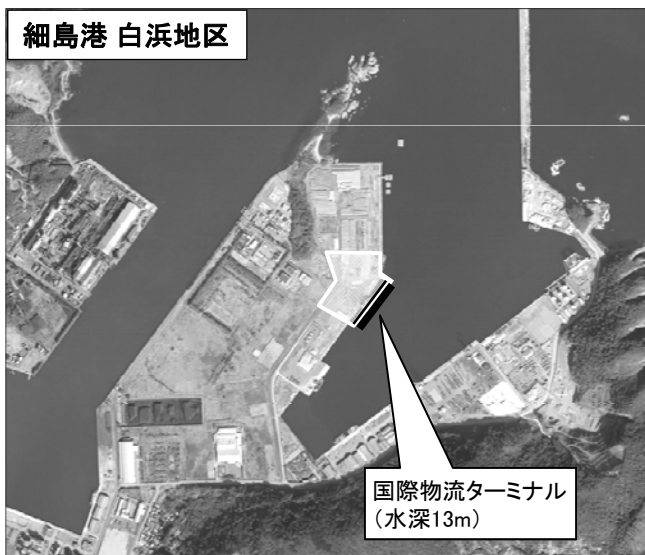
**仙台塩釜港 仙台港区中野地区 (宮城県)
国際物流ターミナル整備事業 <新規>**

東北地方に立地する自動車工場で組み立てられる完成自動車の積み出しや、東北地方における飼料生産のための原料輸入の拠点となっている仙台塩釜港において、完成自動車の生産台数の増加や飼料の大幅な増産と船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナルの整備を行う。



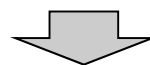
【事業の効果】

- 東北地方における自動車関連産業の立地・生産向上による民間の設備投資、雇用創出の促進
- 東北地方における畜産業の生産能力の向上



**細島港 白浜地区（宮崎県）
国際物流ターミナル整備事業 <新規>**

東九州地域の海上輸送拠点となっている細島港において、従前から立地する化学工業等の企業に加え、太陽電池等の世界的な需要拡大に伴う新規企業立地による貨物需要の増加と船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナルの整備を行う。



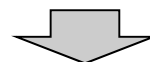
【事業の効果】

- 太陽電池等の生産における我が国企業の競争力の強化
- 東九州地域における経済活動の活性化



**鹿児島港 新港区（鹿児島県）
複合一貫輸送ターミナル改良事業 <新規>**

本土と大小様々に分布する南西諸島・沖縄を結ぶ拠点となっている鹿児島港において、安定的かつ安全な海上輸送を確保するため、ターミナルの改良を行う。



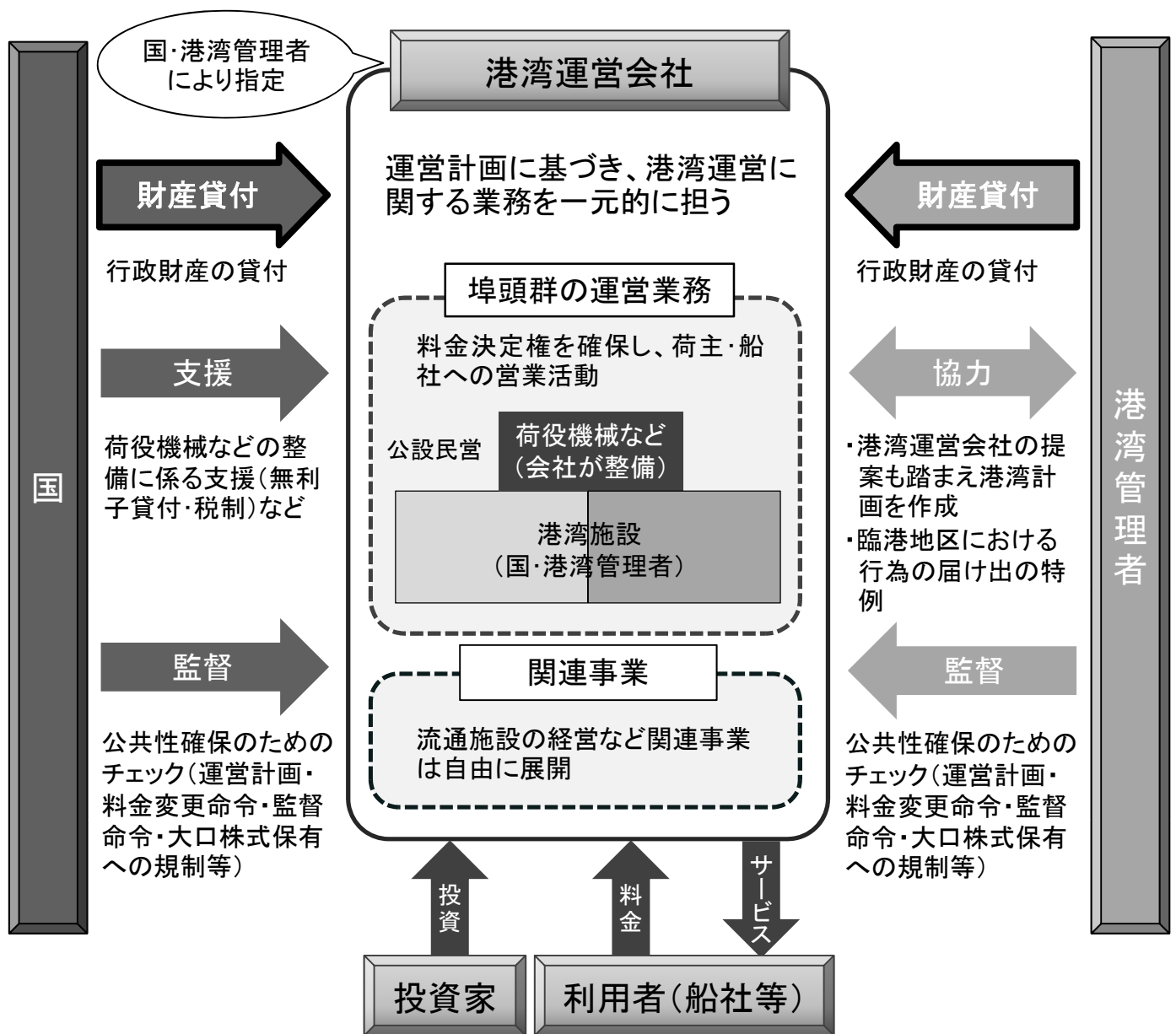
【事業の効果】

- 本土と南西諸島・沖縄を結ぶルート確保
- 港湾利用者の安全、離島の生活・経済活動の維持

(3) 港湾運営の民営化

国際コンテナ戦略港湾等において、民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を図るため、港湾運営会社制度を創設する。〈新規〉

- 港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実施。
- 港湾運営会社に対して、国有港湾施設を国又は港湾管理者から長期に貸し付ける制度を創設する。
- 国際コンテナ戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等の上物施設に係る税制特例措置。
- 港湾運営会社が行う荷役機械等の整備に対する無利子貸付制度の創設。



【港湾運営の民営化のイメージ】

(4) 外国クルーズ船の日本寄港促進のための港湾機能の向上

「観光立国」の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、我が国における観光の玄関口となる旅客船ターミナルの整備を推進するとともに、大型旅客船等の荒天時における安定的な入港を可能とする静穏度等の確保に向けた防波堤等の整備を推進する。(那覇港等)

また、クルーズ船寄港時における旅客の港湾内での安全性・快適性を確保するため、港湾におけるクルーズ船の受入環境改善の検討を行う。〔行政経費〕



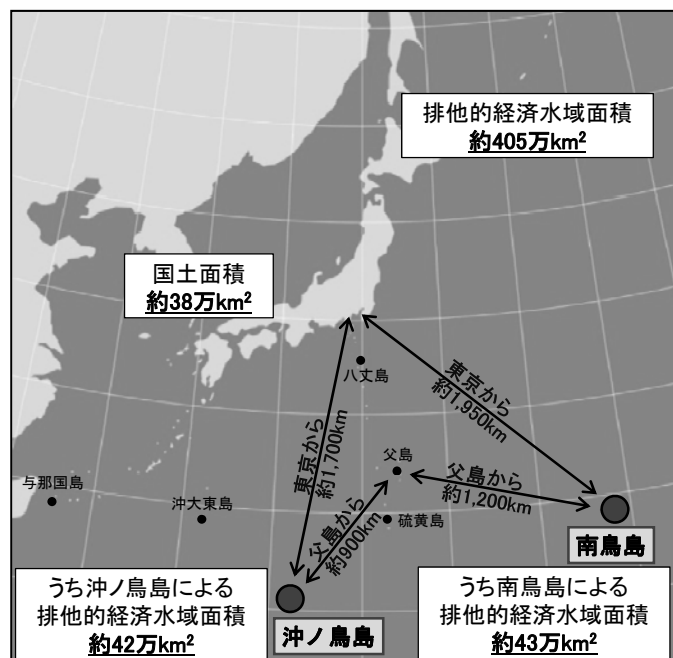
西之表港
【岸壁延長の不足による不安定な係留】



博多港
【旅客船ターミナル内で滞留するクルーズ客】

(5) 遠隔離島における係留施設等活動拠点の整備

平成22年6月に施行された「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」等に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる活動拠点(特定離島港湾施設)の整備を推進する。(南鳥島、沖ノ鳥島)



【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】



【沖ノ鳥島】



【南鳥島】



【南鳥島の現状】
港湾施設が整備されていないことにより
台船に積み替えて物資等を陸揚げ

(6) 港湾関連産業の海外展開支援

すぐれた技術を有する我が国の港湾物流・インフラ関連産業の海外展開を支援し、我が国の高質かつ安定的な国際物流ネットワークの構築や関連産業の海外進出機会を拡大するため、情報収集や案件形成支援等による官民協働体制の構築や関連技術の国際標準化の推進を図る。〔行政経費〕

2 国民生活の安定・安全の確保

(1) 大規模災害への対応力強化

○事業費218億円（対前年度比1.25）、国費140億円（対前年度比1.21）

○被災時の広域的な社会経済活動への影響の最小化

イ) 港湾施設の耐震強化の推進

大規模地震等の災害発生時における避難者や緊急物資等の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁や緑地等のオープンスペースの整備、臨港道路の耐震強化を推進するとともに、我が国の産業や経済への影響を最小限に抑えるため、一定の輸送機能を確保できるよう、国際海上コンテナターミナル等の耐震強化を推進する。（徳島小松島港等）

ロ) 基幹的広域防災拠点の整備及び運用体制の強化

東南海・南海地震や近畿圏の直下型地震等の大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプを確保するため、堺泉北港堺2区において基幹的広域防災拠点の整備等を推進する。〔その他施設費〕

また、川崎港東扇島地区において、関係機関と連携し、首都直下地震（マグニチュード7.3）を想定した訓練を実施する。〔行政経費〕

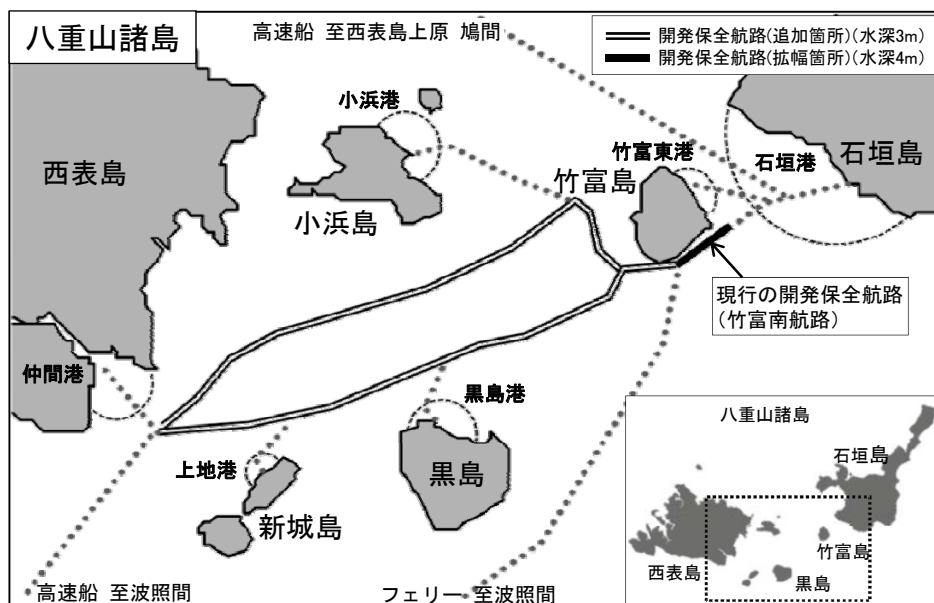
(2) 離島等生活航路の安全性確保

①航路の保全・管理の強化

船舶の大型化・高速化が進む中、船舶航行量が多く、国際・国内海上輸送ネットワークの根幹を形成している開発保全航路において、船舶の航行に重大な障害が発生することのないよう、航路の拡幅・増深、航路標識の設置及び必要水深の維持などの適切な開発・保全・管理を推進する。

（関門航路等）

また、八重山諸島の地域住民や来訪者が日常的に利用する船舶の航行安全を確保するため、事業化に向けた検証調査の結果を踏まえ、現行の竹富南航路（開発保全航路）の指定範囲の追加・拡幅及び航路の整備を行う。〈新規〉



【竹富南航路における指定範囲の追加・拡幅位置図】

②離島交通の安定的確保

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や大型化に対応するための離島ターミナルの整備を推進する。(名瀬港等)



両津港(佐渡島)



宮之浦港(屋久島)



西郷港(隠岐島)

【港内静穏度確保のための防波堤】

【船舶の大型化に対応した岸壁】

【バリアフリーに配慮した客船ターミナル】

(3) 港湾保安対策の推進

①出入管理情報システムの推進

セキュリティ水準の高い効率的な国際物流を実現するため、ターミナルゲートにおける人の出入りを確実かつ円滑に管理することが可能な出入管理情報システムについて、全国展開に向けた検証を行う。(神戸港、横浜港等)

※出入管理情報システム：国が発行する、高度に偽造防止が施された全国共通の身分証明書であるPSカードの情報をターミナルゲートに設置されたカードリーダーで読み取ることにより、本人確認等を確実に行うシステム（国が設置及び管理を行う）。

②メガポート・イニシアティブのパイロット・プロジェクトの実施

平成21年3月より横浜港南本牧地区国際海上コンテナターミナルのコンテナゲートに設置している放射線検知施設に関して、輸出入コンテナに対する放射線検知のための検査方法、運用体制の検討等を財務省関税局等と協力しつつ行う。

※メガポート・イニシアティブ：平成15年から米国エネルギー省が中心となって推進している取り組みであり、世界の主要港に放射線検知施設を設置することにより、港における積荷の検査能力を強化し、もって核物質その他の放射性物質の拡散を防止することを目的としている。

(4) 社会資本ストックの戦略的な維持管理

○既存施設の計画的かつ適切な維持管理の推進

必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、施設の長寿命化等に資する計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

- 既存の国有港湾施設に関する、国土交通大臣による長寿命化計画の策定。（平成24年度までの時限措置）

3 グリーンイノベーションの促進

(1) 国内海上輸送へのモーダルシフトの促進

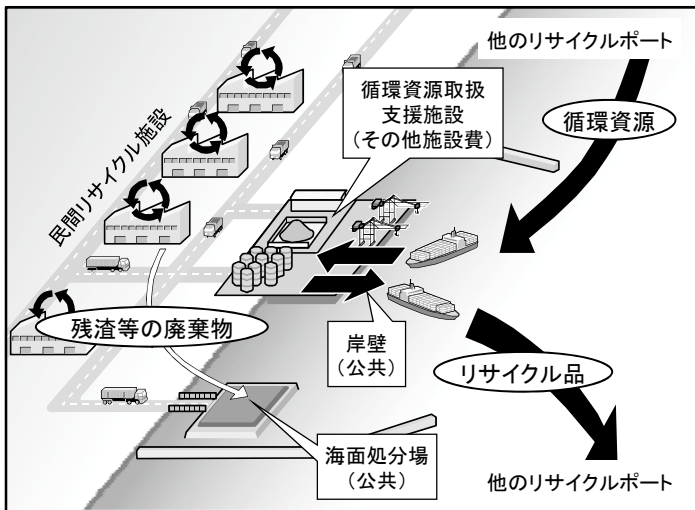
○低環境負荷の港湾・物流システムの構築

総合的な地球温暖化対策等を推進するため、複合一貫輸送ターミナルの整備等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進する。(北九州港 等)

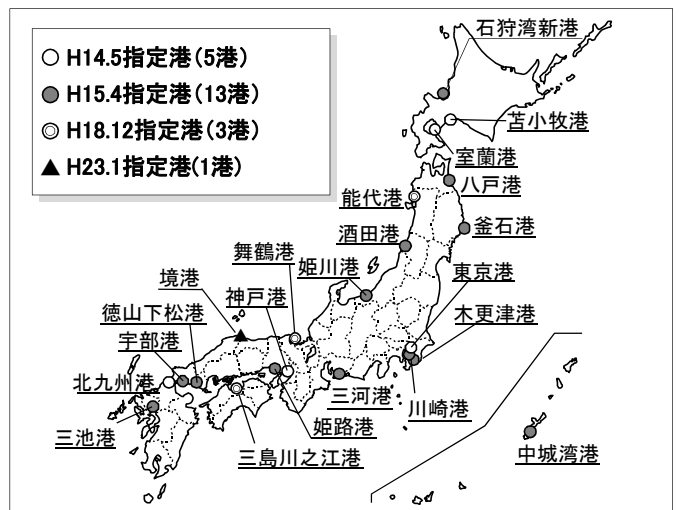
(2) 循環型社会の形成

①リサイクルポートプロジェクトの推進

循環型社会の形成を促進するため、循環資源の全国規模での広域的な流動を担う海上静脈物流ネットワークの拠点として、循環資源を取り扱う岸壁、循環資源取扱支援施設、民間リサイクル施設等からなるリサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の形成を推進する。(姫川港 等)



【リサイクルポートのイメージ】



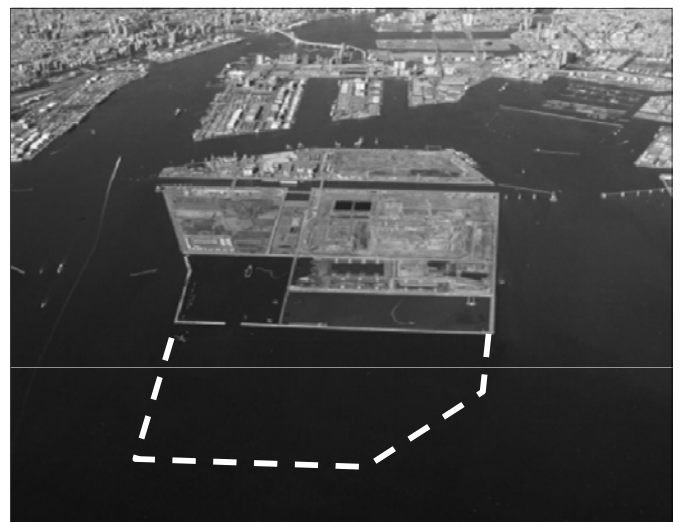
【リサイクルポートの指定状況】

②廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

港湾の整備に伴う浚渫土砂や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整備する。(東京港 等)



【複合一貫輸送ターミナルの整備】



【東京港 海面処分場】

Ⅲ. 効率的・効果的な事業の推進

港湾整備事業の「選択と集中」

人口減少、少子高齢化の進展、財政状況の逼迫により、社会資本整備が抑制的にならざるを得ない中で、我が国の成長に必要不可欠な港湾整備の効果の早期発現を図るため、今までの港湾整備事業のあり方を根本的に見直し、港湾整備事業の「選択と集中」を進める。

(1) 国際コンテナ戦略港湾のハブ機能の強化

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国の「強い経済」を実現するため、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定(平成22年8月6日)し、投資を重点化する。

(2) 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備

国民生活や産業活動に必要な物資や製品の安定的かつ低廉な輸送を確保するため、国際・国内海上輸送ネットワークの拠点、臨海部における企業立地や企業活動に必要な輸出入の拠点となる港湾を効率的に整備する。

(国費)

事 項	平成23年度 予 算 案 (A)	平成22年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A) / (B)
港湾整備事業	1,666億円	1,655億円	1.007
国際コンテナ戦略港湾のハブ機能の強化【元気な日本復活特別枠】	316億円	162億円	1.948
地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備	900億円	822億円	1.095

IV. 新規事項

1 新規着工施設

(1) 港湾整備事業

事業名 [事業主体]	事業期間 (年度)	総事業費 (億円)	事業内容
1. 苫小牧港 西港区商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 [北海道開発局]	H23～H29	94	複合一貫輸送ターミナルの非効率な荷役形態を改善するため、同ターミナル（水深9m）の改良を行う。
2. 函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 [北海道開発局]	H23～H27	30	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送ターミナル（水深6.5m）の整備を行う。
3. 仙台塩釜港 仙台港区中野地区 国際物流ターミナル整備事業 [東北地方整備局]	H23～H26	69	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナル（水深14m）の整備を行う。
4. 細島港 白浜地区 国際物流ターミナル整備事業 [九州地方整備局]	H23～H26	44	貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応するため、国際物流ターミナル（水深13m）の整備を行う。
5. 鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 [九州地方整備局]	H23～H27	108	複合一貫輸送ターミナルの非効率な荷役形態を改善するため、同ターミナル（水深9m等）の改良を行う。
6. 竹富南航路整備事業 [沖縄総合事務局]	H23～H25	35	航行船舶の安全を確保するため、開発保全航路（水深3～4m）の指定範囲の追加整備を行う。

(2) 低潮線保全法^{注)}による特定離島港湾施設の整備

事業名 [事業主体]	事業期間 (年度)	総事業費 (億円)	事業内容
沖ノ鳥島 活動拠点整備事業 [関東地方整備局]	H23～H28	750	海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において活動拠点の整備を行う。

注) 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律

2 事業化検証調査

境港（外港中野地区）国際物流ターミナル整備事業の事業化検証調査を実施する。

3 新規制度等

事 項	新規制度等概要
【国際コンテナ戦略港湾】 1. 直轄事業の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充	「選択と集中」の観点から、国際コンテナ戦略港湾を港湾法の港格として規定し、高規格コンテナターミナルについて直轄港湾整備事業の国費負担率の引き上げ（係留施設について10分の7）及び対象施設の拡充（コンテナヤードの追加）を行う。
【国際コンテナ戦略港湾・民営化】 2. 港湾運営会社制度の創設	国際コンテナ戦略港湾等において、民の視点を取り込んだ港湾運営の一層の効率化を図るため、港湾の一体的な運営を行う港湾運営会社制度を創設する。
(1) 港湾運営会社への国有港湾施設の貸付	港湾運営会社に対して、国有港湾施設を国又は港湾管理者から長期に貸し付ける制度を創設する。
(2) 無利子貸付制度の対象事業者の拡大	荷役機械等の整備に対する国の無利子貸付制度について、港湾運営会社も対象となるよう、対象事業者を拡大する。
【国際コンテナ戦略港湾・民営化】 3. 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業	我が国発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換するため、国際コンテナ戦略港湾を核としたフィーダー輸送網を構築する。

4 税制改正

事 項	税制改正内容
1. 国際コンテナ戦略港湾における外貨埠頭公社の民営化に係る登録免許税の軽減措置 ＜新設＞	外貨埠頭公社が民営化した場合の不動産所有権移転に係る登録免許税の軽減措置（20/1000→15/1000）を創設（平成24年度まで）
2. 港湾運営の民営化のための港湾運営会社に係る固定資産税等の軽減措置 ＜新設＞	港湾運営会社が平成24年度までに新規取得した荷さばき施設等に係る固定資産税等の軽減措置を創設 ①国際コンテナ戦略港湾（阪神、京浜）10年間1/2 ②上記以外の港湾で一定の要件を満たす港湾（苫小牧、仙台塩釜、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多）10年間2/3
3. 内航フィーダーコンテナ船等に係る石油石炭税の特例措置 ＜新設＞	内航フィーダー船等に利用される重油等について、「地球温暖化対策のための課税の特例」による上乘せ税率に係る免税・還付措置を創設（平成24年度まで）

第二部

海岸事業等

I. 基本方針

1 基本方針

「平成23年度予算の概算要求組替え基準について（平成22年7月27日閣議決定）」を踏まえ、背後に産業・人口が集積する港湾海岸において「国民生活の安定・安全」を確保し、元気な日本を復活させるため、切迫する大規模地震・津波災害や頻発する深刻な高潮災害等に対する施策に重点的に取り組む。

2 予算の規模

事業区分		平成23年度 予算案 (A)	平成22年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
港湾海岸事業	事業費	(11億円) 101億円	110億円	0.920
	国費	(11億円) 103億円	102億円	1.011
災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	1.027
	国費	13億円	13億円	1.000
合計	事業費	(11億円) 116億円	124億円	0.932
	国費	(11億円) 116億円	115億円	1.010

注1) 平成23年度予算案の上段（ ）は元気な日本復活特別枠分。下段は元気な日本復活特別枠分を含む。

2) 上記計数には内閣府分を含む。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

3 施策分野別の内訳(港湾海岸事業)

(単位：億円)

区分	平成23年度 予算案 (A)	平成22年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
(1) 津波・高潮対策	75 (75) 72.7%	72 (67) 65.2%	1.04 (1.13)
うち、特に産業・人口が集積する地域における緊急防災対策 【元気な日本復活特別枠】	11 (11) 11.1%	- (-) -	皆増 (皆増)
(2) 侵食対策	25 (25) 24.0%	35 (29) 28.2%	0.70 (0.86)
(3) その他(補助率差額等)	1 (3) 3.3%	2 (7) 6.6%	0.45 (0.51)
合計	101 (103)	110 (102)	0.92 (1.01)

注1) 数値の上段は事業費、中段（ ）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) 「津波・高潮対策」における平成23年度予算案には、元気な日本復活特別枠分を含む。

3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ. 主要施策

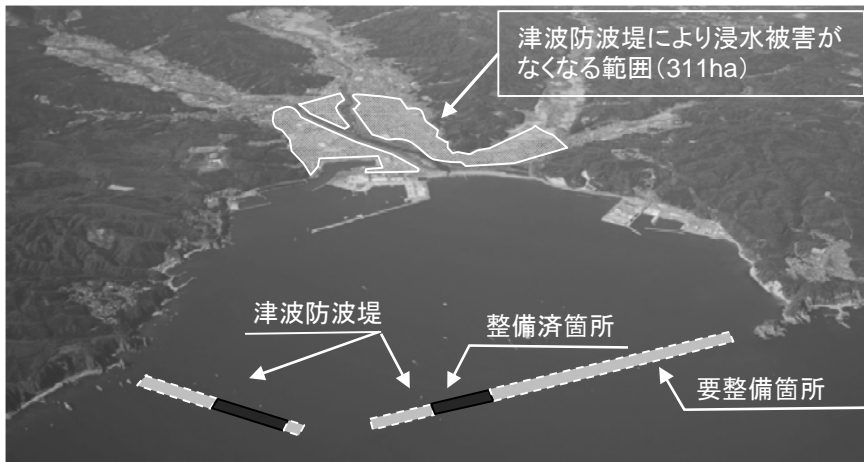
1 津波・高潮対策

○事業費75億円(対前年度比1.04)、国費75億円(対前年度比1.13)

(1) 大規模地震が切迫する地域における地震・津波対策

切迫する大規模地震と津波の発生に備えて、津波防波堤の整備、海岸保全施設の耐震化等を推進する。
(久慈港海岸等)

■久慈港海岸



	防波堤なし	防波堤あり	防波堤設置効果
浸水区域面積	370ha	59ha	▲311ha
浸水区域人口	7,450人	1,128人	▲6,322人

注) 想定地震は明治三陸地震(明治29年 M8.2)

■久慈港海岸における津波被災状況(昭和35年チリ地震津波)



【津波による家屋の浸水状況】



【陸上に打ち上げられた漁船】

■切迫する大規模地震と直轄海岸事業実施箇所

地震名	地震規模 (マグニチュード)	今後30年以内の 発生確率	事業実施海岸名	所在地	事業概要
三陸沖 北部地震	M7.1~M7.6	90%程度	久慈港海岸	岩手県	津波防波堤
東南海地震 南海地震	M8.1前後 M8.4前後	60~70% 60%程度	和歌山下津港海岸	和歌山県	津波防波堤 護岸(改良)等
			撫養港海岸	徳島県	堤防(改良) 水門(改良)等
			須崎港海岸	高知県	津波防波堤

(2) 高潮・高波による再度災害の防止対策

平成17年8月に発生した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・資産が集積するゼロメートル地帯等において高潮・高波災害の再発防止対策を推進する。

(別府港海岸、広島港海岸 等)

■別府港海岸(北浜地区)



【現在の状況】

■別府港海岸(餅ヶ浜地区)



【整備前(平成16年度)】



【整備後(平成21年度)】

■広島港海岸



【被災した海岸堤防(平成16年度)】



【整備後(平成21年度)】

■近年の台風による被害と直轄海岸実施箇所(平成元年以降)

台風発生年	台風名	全国の浸水戸数	事業実施海岸名	所在地	事業概要
平成5年	13号	3,770戸	別府港海岸	大分県	護岸(改良)
平成11年 平成16年	18号 18号	19,644戸 21,086戸	下関港海岸	山口県	護岸等
			広島港海岸	広島県	護岸(改良) 堤防(改良)等

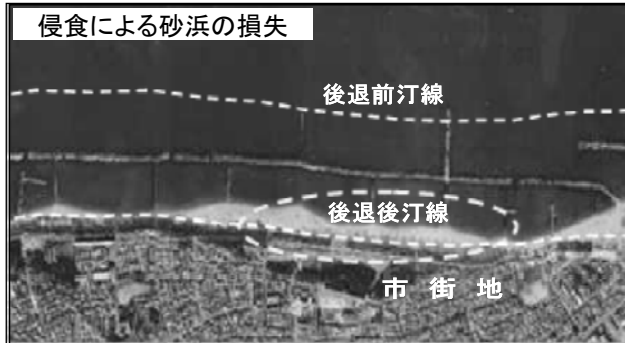
2 侵食対策

○事業費25億円(対前年度比0.70)、国費25億円(対前年度比0.86)

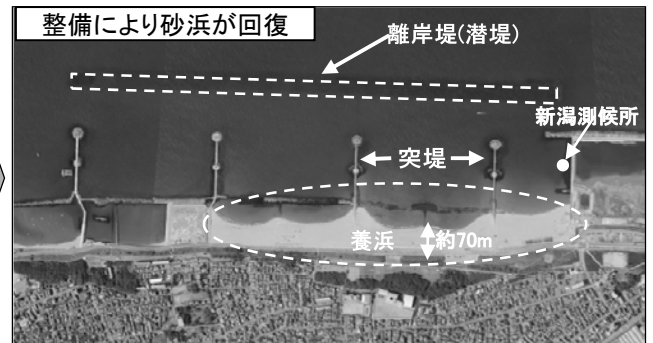
冬季波浪等により深刻な侵食を受けている海岸において侵食対策を推進する。

(新潟港海岸 等)

■新潟港海岸



【平成元年度】

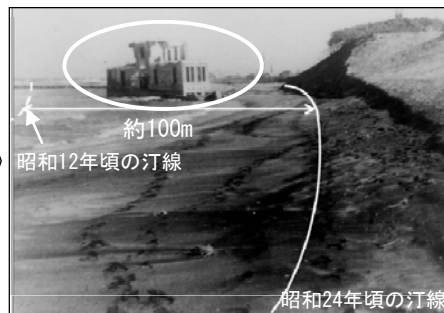


【平成21年度】

<新潟測候所の侵食状況>



【昭和12年頃】



【昭和24年頃】



【昭和30年頃】

注) 新潟測候所を○印に示す。

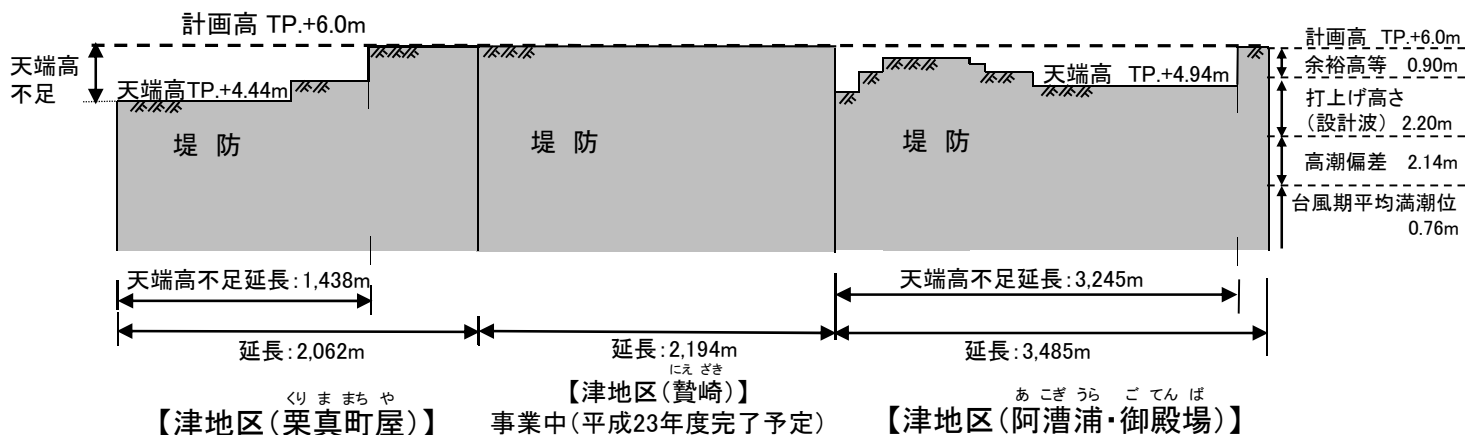
Ⅲ. 新規事項

1 新規着工海岸

事業名 [事業主体]	事業期間 (年度)	総事業費 (億円)	事業内容
津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業(津地区 (栗真町屋、阿漕浦・御殿場)) [中部地方整備局]	H23~H35	135	海岸堤防の天端高さが不足し、老朽化が進行していることから、再び高潮による甚大な浸水被害が懸念されている。このため、堤防の整備を行う。

■津松阪港海岸

<海岸に沿った堤防の高さ>



【昭和28年 台風13号】

2 事業化検証調査

指宿港海岸において、海岸侵食の原因となっている漂砂の発生機構を解明し、効率的・効果的な侵食対策を検討するため、事業化検証調査を実施する。

参 考

重要港湾位置図 (平成23年1月1日現在)

■ 港湾数一覧

(平成23年1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)	126 (23)	95 (12)	24 (8)	1 (-)	6 (3)	126 (23)	- (-)
地方港湾	871	507	303	-	-	810	61
計 (うち避難港)	997 (35)	602 (29)	327 (6)	1 (-)	6 (-)	936 (35)	61 (-)

資料：国土交通省港務局調べ

- 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871港には、56条港湾61港が含まれる。



凡例
 ○ 特定重要港湾(23港)
 ● 重要港湾(103港)

新成長戦略（港湾関係抜粋）

第1章 新成長戦略－「強い経済」「強い財政」「強い社会保障」の実現

世界に先駆けて、課題を解決するモデルを提示することで、アジア市場の新たな需要に応えるとともに、こうした需要を捉えるため、海外との人的交流の強化、ハブ機能を強化するインフラ整備や規制改革を進める。

第2章 新たな成長戦略の基本方針－経済・財政・社会保障の一体的建て直し－ 政策の優先順位の判断基準

(i) 需要・雇用創出基準

海外需要を発掘し、対外競争力を高める効果の高い政策・事業を重視するとともに、グローバル化に対応し得る規制・制度の改革やハブ空港、ハブ港湾等への重点化した投資を進める。

第3章 7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果

(2) アジア経済戦略

～「架け橋国家」として成長する国・日本～

(アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増)

ヒト・モノ・カネの日本への流れを倍増させることを目標とし、例えば、その流れの阻害要因となっている規制を大胆に見直すなど、日本としても重点的な国内改革も積極的に進める。具体的には、羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。

(4) 観光立国・地域活性化戦略

～地域資源の活用による地方都市の再生、成長の牽引役としての大都市の再生～

(訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人に)

観光立国にとって不可欠な要素として、交通アクセスの改善と合わせて安全・安心なまちづくりを進める必要がある。

(大都市の再生)

成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。

《21世紀日本の復活に向けた21の国家戦略プロジェクト》 フロンティアの開拓による成長

IV. 観光立国・地域活性化における国家戦略プロジェクト

(11. 「総合特区制度」の創設と徹底したオープンスカイの推進等)

アジア・世界からのヒト・モノ・カネの流れ倍増を目指し、羽田の「24時間国際拠点空港化」、首都圏空港を含めた徹底したオープンスカイを進めるとともに、港湾の「選択と集中」を進め、民間の知恵と資金を活用した港湾経営の実現等を図る。

国土交通省成長戦略(港湾関係抜粋)

1. 海洋分野

I. 港湾力の発揮

1. コンテナ

1) 将来の姿、指標

- ・アジア諸国を含めた世界の成長を取り込み、我が国の成長に結び付けていくためには、世界各地との間に低コストでスピーディかつ多頻度、確実な輸送ネットワークを構築する必要がある。
- ・2015年を目標に、国際コンテナ戦略港湾において、アジア主要港並みのサービスを実現させる。そのための具体的な指標として、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減することを目指す。また、2020年を目標として、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

2) 現状の課題・問題点

(略)

3) 課題に対応した政策案(港湾管理者等の提案を踏まえ、今後内容の充実を図る。)

- ①「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定(1乃至2港に絞り込み) ※平成22年6月頃
 - ・国において、「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿や選定基準を2月に提示。現在、港湾管理者等により計画書の作成が進められており、6月頃に国際コンテナ戦略港湾を選定予定
 - ・現在の取扱貨物量よりも「民」の視点の港湾経営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の「伸びしろ」を重視する選定基準を採用
- ②選定された国際コンテナ戦略港湾において以下の総合対策を実施し、荷物の集約を図る。
 - 1) 「民」の視点による戦略的経営を実現し、港湾コストの低減
 - ・コンテナ物流を一元的に経営し、民営化された埠頭公社を中心に民間企業が出資・融資するとともに、民間の有為な人材を擁する「港湾経営主体」を設立、コンテナ物流を一元的に経営(埠頭公社の民営化は一部先行実施)
 - ・荷役機械の相互融通、作業体制の共同化等による複数ターミナルの一体運営の推進(「調整会議」の設置等)
 - ・民による創意工夫をこらした、国際競争力を有する港湾経営を実現するための環境整備(公設民営化の推進等)
 - ・港湾経営主体が整備するガントリークレーン・ロジスティクス基地等に対する支援
 - ・港湾経営主体の国際競争力強化のための支援(基幹航路誘致、広域貨物集荷強化、24時間化推進、コスト低減施策等の実施に対する支援)
 - 2) 外貿と内貿が一体となって活用されるターミナルの形成促進
 - ・戦略港湾において外貿と内貿が一体となった利用を推進するため、外貿ターミナルと内貿ターミナルが隣接するとともに一体運営を行うターミナルを確保
 - ・埠頭間横持ち流動等の円滑化を図るため、ハード・ソフトの埠頭間アクセスを強化
 - 3) フィーダー網の抜本的強化に向けた施策
 - 国際コンテナ戦略港湾のメリットを最大限生かせるようにフィーダー網の充実を図り、コストの大幅な低減につながるような、各種の抜本的な施策を行う。また、フィーダー網間の連携を図るとともに、関係者の総力を結集し、協同した取り組みを進める。
 - 特に、内航フィーダーについては、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。よって、国際コンテナ戦略港湾における取り組みに遅れることなく内航フィーダーのコストが低減するように、行政をはじめ、海上輸送、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が、総合的な取り組みを行う。
 - ・内航フィーダーコストの引き下げを促進するために、日本内航海運組合総連合会による、暫定措置事業に関する改善策(内航フィーダー船の船舶建造負担軽減の特例措置)の実施、内航フィーダーに係る燃料費や船舶関係経費の負担軽減(石油石炭税・固定資産税の軽減措置等)、あわせて輸送を担う内航フィーダー船、バージに対する経営効率化に対する支援を強化
 - ・あわせて、内航フィーダーに係る港湾コスト低減を図るため、国際コンテナ戦略港湾とその港湾に貨物を集中させる地方の港湾双方の内航船用のターミナルへの支援強化
 - ・鉄道フィーダーの抜本的強化のために、インランドデポ等を形成
 - ・トラックフィーダーの抜本的強化に向けて、トラック輸送のアクセス強化を図るとともにインランドデポ等を形成
 - ・海上コンテナ貨物の円滑な輸送に資するロジスティクス基地・インランドデポ等の抜本的強化(料金の低廉化等)

- 4) その他荷主へのサービス向上
- ・ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進
 - ・ 電子化の推進による港湾手続きの更なる円滑化及びAEO制度など貿易手続の円滑化
 - ・ コンテナ物流情報を一元的に情報提供する「コンテナ物流情報サービス(Colins)」の中でコンテナ動静情報をインターネット上で共有するシステムを開発中(一部先行実施中)。
- 5) 将来のコンテナ船大型化の進展と我が国における顕在化を見据えた、少なくとも現在就航している最大級のコンテナ船への対応が可能なターミナルの整備。

[クリアすべき問題点]

- ・ 「港湾経営主体」の経営の自由度と港湾の公共性確保の双方を担保するための公的主体の関与のあり方について、今後検討が必要
- ・ 港湾コストの低減や戦略的港湾経営の実現等については、関係者調整、必要な機能の確保、必要に応じた制度改正等が必要

2. バルク

1) 将来の姿、指標

- ・ バルクについても、大型船舶の活用等によりアジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な資源・エネルギー・食糧等の物資を安定的かつ安価に供給する。これにより、国際バルク貨物輸送における我が国産業の国際競争力を強化し、我が国での産業の立地と雇用を確保する。

2) 現状の課題・問題点 (略)

3) 課題に対応した政策案

- ① 当面扱うべき国際バルク貨物として、穀物(とうもろこし、大豆)、鉄鉱石、石炭とすることを国際バルク戦略港湾検討委員会において選定済。
- ② 国際バルク貨物輸送については、穀物、資源といった貨物ごとにその荷主のおかれる競争環境などから事情がまちまちであり、それぞれに効果的な対応施策を精査していく必要がある。そのため、平成22年末ごろに、「選択」と「集中」に基づいた国際バルク戦略港湾の選定を行うとともに、国際バルク貨物の大量一括調達のための企業連携を促進する。(平成22年度「産業物流高度化を推進するための社会実験」も活用)。
上記の施策を踏まえ、その後の「国際バルク戦略港湾」としての整備や全国でそのメリットを享受できるように必要な対応を展開していく。

[クリアすべき問題点]

具体的には、以下の諸点をポイントとして、必要な政策を展開していく。

- (1) 輸入の効率化のための企業連携の促進
 - ・ 現行の商取引等の改善を促すための取り組み。
 - ① 複数の企業が岸壁や荷役機械を共用化し、大型船の一度の着岸で複数企業に輸入物資を配分する。
 - ② 国際バルク戦略港湾政策の効果を幅広く裨益させるため、異なる企業の拠点間での複数寄港を実現する。
 - ③ コールセンターでの小口荷主への内航フィーダー輸送サービスを促進する。
- (2) 大型船に対応した港湾機能の拠点的確保
 - ・ 現在就航している、または今後登場する、最大級の輸送船が満載で入出港可能な港湾施設を、対象品目に応じて、国際バルク戦略港湾に整備するとともに、大型船への対応とターミナル全体の運用効率改善のため、荷役機械の高規格化の促進と、サイロ・野積み場等保管施設の容量・機能確保するなど必要な措置。
- (3) 「民」の視点での効率的な運営体制の確立
 - ・ 民間企業が効率的にオペレーションを行いうる新しいスキームを構築。
- (4) 船舶の運行効率改善のための入出港制限の緩和等
 - ・ 気象や航行に係る情報提供網の充実など十分な航行安全対策を講じた上で、夜間入港を可能とする措置等に取り組む。

3. 旅客

1) 将来の姿、指標

- ・瀬戸内海等の豊かで風光明媚な自然や、個性的な文化、歴史遺産、風土等の活用により、海外のクルーズ客にとって魅力的な寄港地を形成し、世界のクルーズ船が我が国に多数寄港するとともに訪日外国人が増大し、我が国における観光立国の実現に貢献できるような港湾サービスを目指す。
- ・旅客船やフェリーの安全かつ安定的な入港が確保され、乗船客の快適な港の利用が実現することで賑わいのある港湾空間を形成し、港湾訪問客数の大幅な増加を目指す。
- ・四面環海の日本においては、海も海外との交流にとって重要なルートであり、観光振興策とあいまって、海のルートによる訪日外客数増大を図る。

2) 現状の課題・問題点 (略)

3) 課題に対応した政策案

上記の問題に対して、以下の諸点について、ハード・ソフト両面について必要な施策を行う。総合調整が必要な問題については、関係府省や港湾管理者、地元自治体、関係事業者、市民等が連携できるような体制づくりを行い、総合的に取り組む。また、観光振興策に対応し、観光関係事業者等と連携しつつ旅客利便の増進を図る。

- ① 快適な利用のためのクルーズ専用ターミナルの確保等、港湾内での旅客利用と貨物利用との分離
- ② 入港時のCIQ等の諸手続の迅速化・円滑化
- ③ 旅客への情報案内施設や快適な上下船のための乗降施設、下船後に利用するチャーターバス等のための十分な駐車場等、旅客の快適な利用のためのターミナル機能の充実
- ④ 大型旅客船等の荒天時における安定的な入港を可能とする港湾の静穏性等の確保

[クリアすべき問題点]

- ・関係する諸手続の見直しや、そのための関係府省間での連携・推進体制の構築
- ・快適性や安全性確保のために必要な施設整備の推進
- ・各港での関係者間によるクルーズ振興の取組のための連携体制の構築

Ⅲ. 造船力の強化及び海洋分野への展開

1) 将来の姿、指標

- ・造船分野では技術開発等で国際競争力を強化し、その技術を基盤に国際海運における地球温暖化対策等の国際ルール化を日本が主導するとともに、広大なEEZを有する我が国として海洋の利活用促進に貢献。

2) 現状の課題・問題点 (略)

3) 課題に対応した政策案

- ④ 我が国EEZ等における海洋資源エネルギー・鉱物資源について、自律型潜水調査機器（AUV）等により迅速な海底地形調査を行い、そのポテンシャルを把握・検証し、必要な技術開発や経済評価等を実施するとともに、これらの活動を支える拠点の整備やEEZ等の監視強化を行い、権益の確保を図る。

4. 国際展開・官民連携分野

2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用（PPP/PFI など）

(1) PPP/PFI 導入の重点分野

国際展開も見据えた経済的インフラでの活用という観点も踏まえ、空港事業、港湾事業、鉄道事業、道路事業、下水道事業を重点分野としてPPP/PFIを積極的に導入する。

(3) 港湾経営の民営化等

- ① 港湾経営の民営化
 - ・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化を図り、公設民営などによる民間の視点を取り込んだ港湾の効率的運営を実施。このため、国有港湾施設の港湾管理者に対する管理委託義務の見直しを行う。
- ② 官民連携による港湾緑地等の整備・運営
 - ・PPP(港湾管理者、地元自治体、民間)の活用により、大規模な港湾緑地や観光施設等を一体的に整備・運営し、賑わいの創出による地域の活性化と運営コストの縮減を図る。

