

平成25年度
港湾局関係予算概要

平成25年2月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
1 平成25年度予算の基本方針	1
2 平成25年度港湾局関係予算の規模(総括表)	2
II. 主要施策	3
1 復興・防災対策	3
(1) 東日本大震災からの復興の加速化	3
(2) 港湾施設の老朽化緊急点検等、老朽化対策の推進	4
①老朽化した港湾施設の緊急点検	4
②港湾施設の老朽化対策の推進	5
③港湾施設の長寿命化等に資する維持管理計画や港湾単位の予防保全計画の策定	5
(3) 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進	6
①海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上	7
②粘り強い構造の防波堤による港湾における災害対応力の強化	8
③三大湾における総合的な地震・津波対策	9
④広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保	10
⑤港湾施設における風水害対策	10
(4) 背後に産業と人口が集積する港湾海岸における防災・減災対策	11
2 成長による富の創出	12
(1) 国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)の機能強化	12
①国際コンテナ戦略港湾のハブ機能強化に向けたインフラ整備	12
②フィーダー輸送網強化によるコンテナ貨物集約への支援	13
③港湾運営の民営化	13
(2) 遠隔離島における活動拠点整備	14
(3) 港湾関連産業の海外展開支援	15
3 暮らしの安心・地域活性化	16
(1) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた 広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成	16
(2) 地域経済を支える港湾インフラの整備	18
①立地企業の生産活動を支える国際物流ターミナル等の整備	18
②複合一貫輸送のさらなる効率化	18
③日本海側港湾の機能別拠点化	19
④外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上	19
⑤離島交通の安定的確保	19
⑥出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進	19
(3) 循環型社会の創出に向けた環境の整備	20
①廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備	20
②港湾における総合的低炭素化施策の推進	20
③豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出	20
III. 新規事項	21
1 新規制度	21
2 税制改正	21
(参考)	
港湾位置図	23
日本経済再生に向けた緊急経済対策(平成25年1月11日閣議決定): 港湾局関係抜粋	24

I. 基本方針

1 平成25年度予算の基本方針

「日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）」、「平成25年度予算編成の基本方針（平成25年1月24日閣議決定）」を踏まえ、平成25年度予算については、平成24年度補正予算と一体的な、いわゆる「15ヶ月予算」として、『復興・防災対策』『成長による富の創出』『暮らしの安心・地域活性化』の3分野に重点化し、日本経済再生の実現に向け、以下の取り組みを強力に推進する。

(1) 復興・防災対策

被災地の復興の加速に最優先として取り組む。

事前防災・減災対策として、港湾施設の老朽化緊急点検等、老朽化対策を推進するとともに、東日本大震災の教訓を活かし、三大湾における総合的な地震・津波対策などのソフト、ハードの両面の災害対応力の強化を図る。

- ①東日本大震災からの復興の加速化
- ②港湾施設の老朽化緊急点検等、老朽化対策の推進
- ③大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進
- ④背後に産業と人口が集積する港湾海岸における防災・減災対策

(2) 成長による富の創出

我が国の国際競争力強化に資する基幹的な交通インフラである国際コンテナ戦略港湾の機能強化に取り組むとともに、海洋資源開発を支える活動拠点である遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）の整備を推進する。

- ①国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の機能強化
- ②遠隔離島における活動拠点整備
- ③港湾関連産業の海外展開支援

(3) 暮らしの安心・地域活性化

安全・安心な生活空間と環境を整備するとともに、地域がそれぞれの経済的な特色を発揮し、地域が直面している危機を突破し、地方の経済の活力を取り戻すための基盤となる港湾インフラの整備を推進する。

- ①資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成
- ②地域経済を支える港湾インフラの整備
- ③循環型社会の創出に向けた環境の整備

2 平成25年度港湾局関係予算の規模(総括表)

事業区分			平成25年度 予算 (A)	平成24年度 予算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公 共	港湾整備事業	事業費	<2,639億円> 2,587億円	<2,733億円> 2,528億円	<0.966> 1.023
		国費	<1,732億円> 1,696億円	<1,818億円> 1,685億円	<0.952> 1.007
	港湾海岸事業	事業費	<105億円> 95億円 【106億円】	<137億円> 94億円	<0.768> 1.008 【0.775】
		国費	<105億円> 95億円 【106億円】	<137億円> 94億円	<0.767> 1.006 【0.774】
	災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	1.045
		国費	13億円	13億円	1.000
	合 計	事業費	<2,760億円> 2,697億円	<2,884億円> 2,636億円	<0.957> 1.023
		国費	<1,850億円> 1,803億円	<1,968億円> 1,792億円	<0.940> 1.006
非 公 共	行政経費	国費	22億円	20億円	1.104
	港湾海岸 受託工事費	事業費	1億円	-	皆増
		国費	1億円	-	皆増
	国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業等	国費	11億円	15億円	0.750
	その他施設費	事業費	37億円	38億円	0.974
		国費	14億円	13億円	1.077
	独立行政法人 港湾空港技術研究所関係	国費	13億円	14億円	0.933
合 計	国費	62億円	63億円	0.989	
総 合 計	国費	<1,911億円> 1,865億円	<2,031億円> 1,854億円	<0.941> 1.006	

注1) 数値の上段< >は、「全国防災関係経費」分を含む。

2) 港湾海岸事業の下段【 】は「港湾海岸受託工事費」分を含む。

3) 本表のほか、東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業として、676億円(国費)がある。

4) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

5) 特定離島港湾施設整備に係る予算は港湾整備事業に計上している。

6) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成25年度予算案:1,140億円、平成24年度予算額:1,310億円)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。

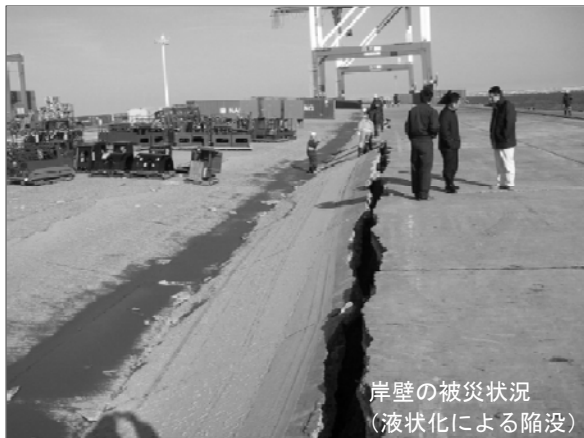
Ⅱ. 主要施策

1 復興・防災対策

(1) 東日本大震災からの復興の加速化

- 復旧：国費517億円（対前年度比3.04）
- 復興：国費159億円（対前年度比1.05）
（うち 港湾整備事業 国費154億円、港湾海岸事業 国費6億円）

各港の「産業・物流復興プラン」に基づき、産業・物流上、特に重要な港湾施設については、復旧の目処がついた。その他、復旧に期間を要する湾口防波堤、海岸保全施設については、震災後概ね5年以内での復旧を目指すとともに、経済復興の礎となる岸壁・防波堤等の整備や、がれき・堆積土砂を受け入れるための廃棄物埋立護岸の整備を行う。（小名浜港、仙台塩釜港等）



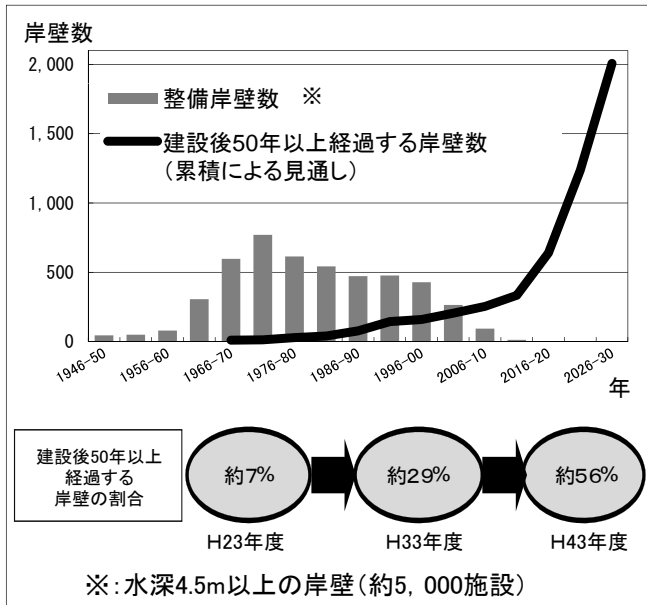
【茨城港(常陸那珂港区)の復旧状況】



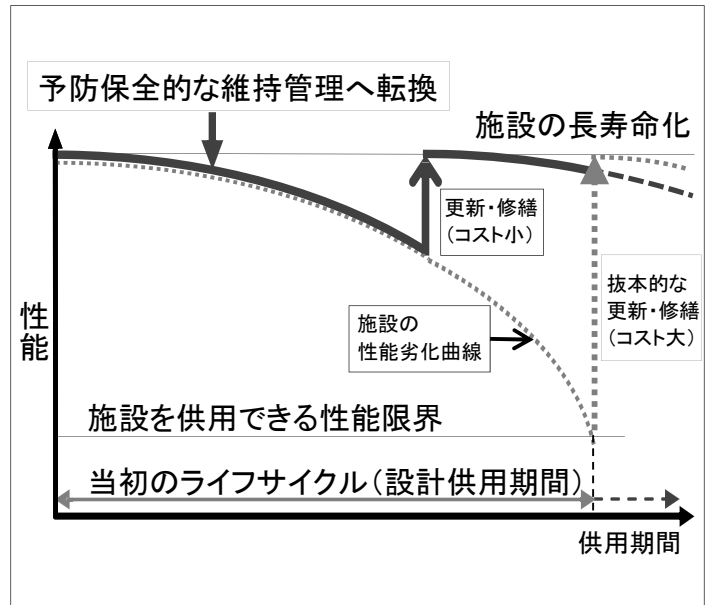
【経済復興の礎となる港湾施設】

(2) 港湾施設の老朽化緊急点検等、老朽化対策の推進

既存港湾ストックの老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮できるように予防保全的な維持管理の考え方を踏まえつつ、国民の命と暮らしを守るため、港湾施設の緊急点検を行い安全性を確認するとともに、ハード・ソフト両面から計画的かつ戦略的に港湾施設の老朽化対策を実施する。



【建設後50年以上経過する岸壁数の見通し】

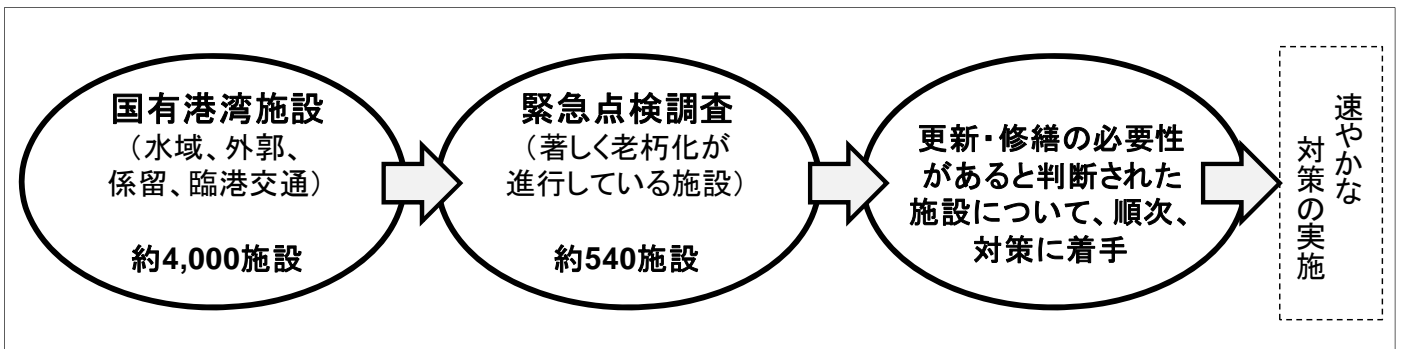


【予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図】

①老朽化した港湾施設の緊急点検（平成24年度補正予算）

港湾施設の老朽化の進行、中央道笹子トンネル事故を始めとする既存社会資本ストックの老朽化による機能不全等に適切に対応するとともに、将来に渡る社会資本ストックの効率的、効果的な更新を計画的に進めるため、全国有港湾施設約4,000施設のうち、著しく老朽化が進行していると過去に判断された外郭施設、係留施設、臨港交通施設の約540施設を対象に緊急点検等を実施する。

なお、港湾管理者所有施設についても、防災・安全交付金により支援する。



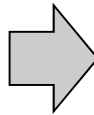
【港湾施設の緊急点検の実施】

②港湾施設の老朽化対策の推進

老朽化による機能不全等に対して適確な対応を図るため、港湾施設の老朽化対策を推進する。



老朽化し陥没した岸壁



対策を実施し再供用した岸壁

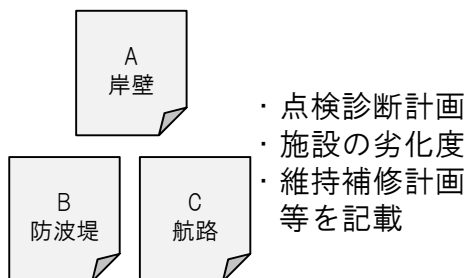
【港湾施設の老朽化対策例】

③港湾施設の長寿命化等に資する維持管理計画や港湾単位の予防保全計画の策定

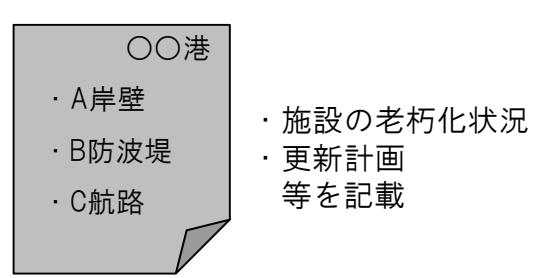
港湾施設単位で作成する個々の施設の長寿命化等に資する計画（維持管理計画）や港湾単位で費用の平準化を図りつつ各種施設を更新するための予防保全計画を策定し、活用することにより、港湾施設のライフサイクルコストの低減を図る。

- 港湾施設単位で策定する「維持管理計画」の策定を引き続き推進。
- 施設単位の維持管理計画の内容を踏まえ、各港湾単位で「予防保全計画」を策定し、港湾施設の計画的な更新・修繕の実施および更新・修繕費用の平準化を図る。

維持管理計画の策定（施設単位）



予防保全計画の策定（港湾単位）



【維持管理計画および予防保全計画の策定】

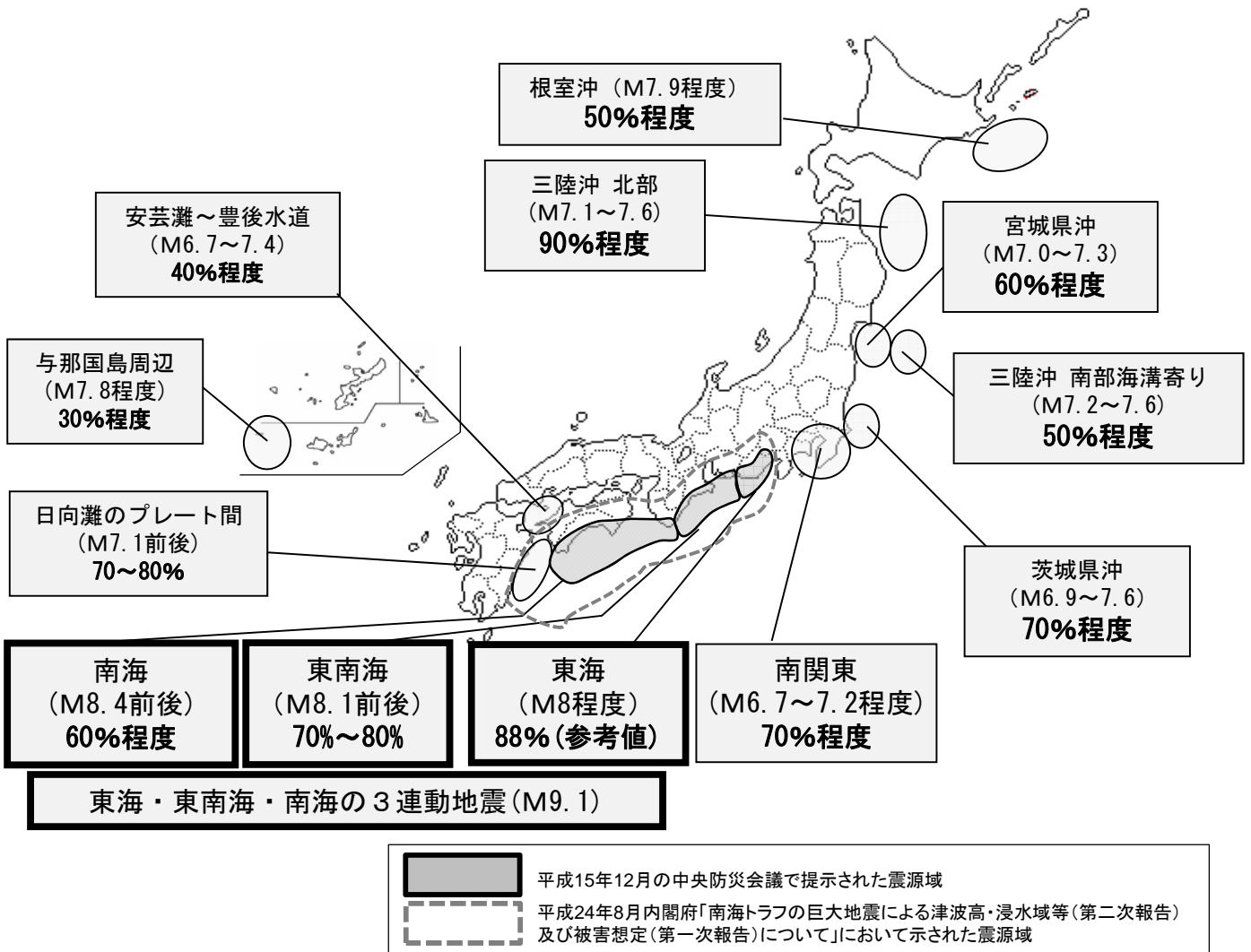
- 国有港湾施設（港湾施設長寿命化計画費）
 - ー 東日本大震災により被災した施設に限り、平成25年度まで時限措置を1年間延長。
- 補助港湾施設（防災・安全交付金等）
 - ー 平成24年度までの時限措置であった計画策定補助について、平成26年度まで時限措置を2年間延長。
(但し、被災した港湾の港湾管理者を除き、国費率は1/3。被災した港湾の港湾管理者については国費率4/10。)

【維持管理計画策定に係る予算措置の延長】

(3) 大規模地震・津波に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

東日本大震災の教訓として、我が国の経済活動の維持・継続の観点から港湾物流機能の確保が極めて重要であることが再認識された。切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力の強化を図ることが喫緊の課題となっている。

このため、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じ、既存ストックを活用しつつ港湾の災害対応力の強化とともに、広域ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性の向上を図ることにより、事前防災・減災対策を推進する。



参考: 内閣府資料及び地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要」(算定基準日: 平成25年1月1日)

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】

①海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上

被災時における我が国の経済活動への影響を最小限とするため、全国的な観点から海上輸送ネットワークの核となる港湾施設（国際海上コンテナターミナル、エネルギー輸入基地等）について、耐震強化岸壁の整備等を行い、港湾の耐震・耐津波性能の向上を図る。

（横浜港、徳島小松島港 等）

具体的な取組内容

岸壁・荷さばき地の耐震化・液状化対策

臨港道路の耐震化・液状化対策

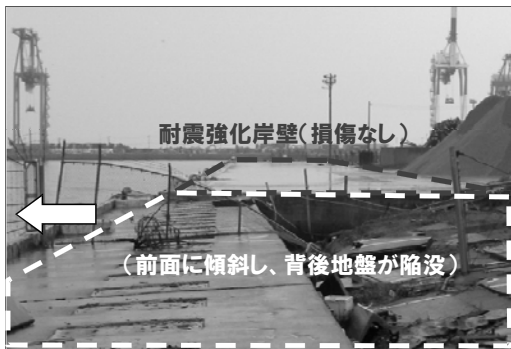
広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保



【名古屋港(エネルギー輸入基地)】



【横浜港(国際海上コンテナターミナル)】

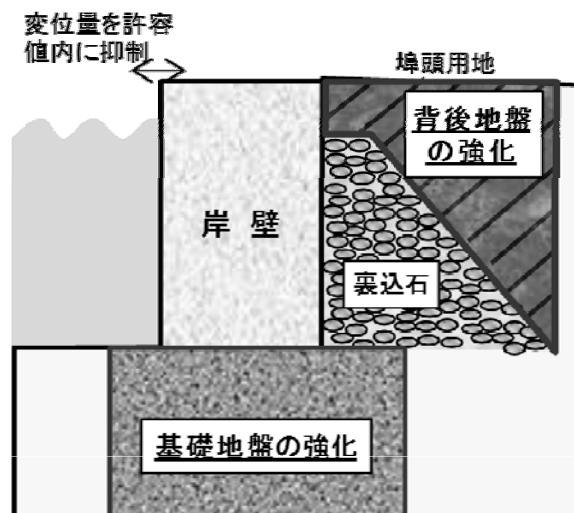


被災状況(仙台塩釜港)



仙台塩釜港では、耐震強化岸壁が発災後速やかに利用できる状態であったため、食料等の緊急物資輸送に活用。

【東日本大震災における耐震強化岸壁の活用事例】



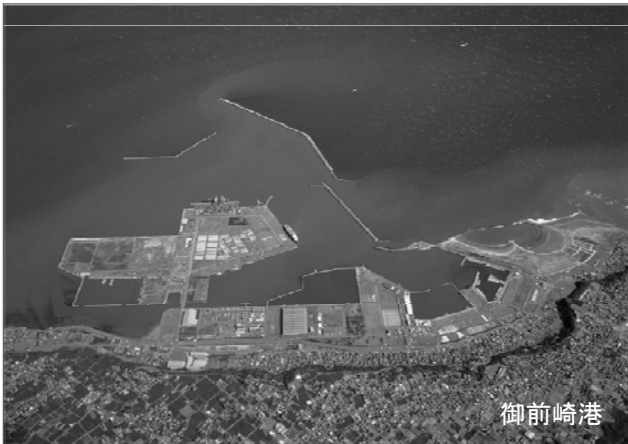
【耐震強化岸壁(イメージ)】

②粘り強い構造の防波堤による港湾における災害対応力の強化

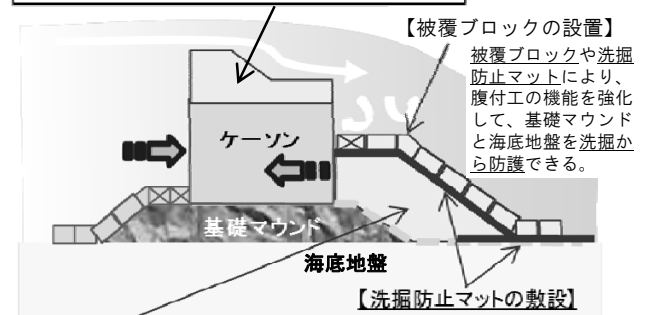
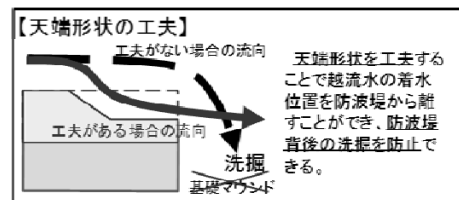
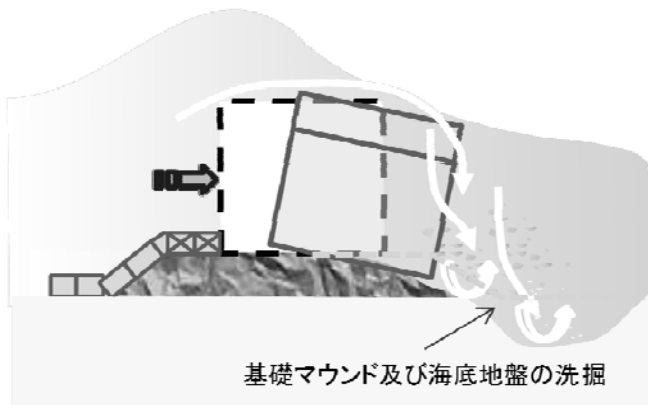
港湾の骨格を形成し、港湾全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対する減災効果を有する施設である防波堤は、被災した場合には復旧に長期間を要することから、港湾機能の停滞が懸念される。

このため、防波堤を津波に対して転倒しにくい「粘り強い構造」とするため、「港湾の施設の技術上の基準」の改正を踏まえ、施設の効果を粘り強く発揮できる補強対策を講じる。

(御前崎港、須崎港 等)



津波の波力や越流による基礎マウンド及び海底地盤の洗掘によりケーソンが滑落



【腹付工の設置】

腹付工により、津波が防波堤を越流しても、防波堤を安定させるのに必要な基礎マウンドと海底地盤を洗掘防護できる。
また、大きな津波が来襲しても、防波堤を後ろから支えることができる。

【防波堤の粘り強い構造に係る具体的な補強策】

③三大湾における総合的な地震・津波対策（※）

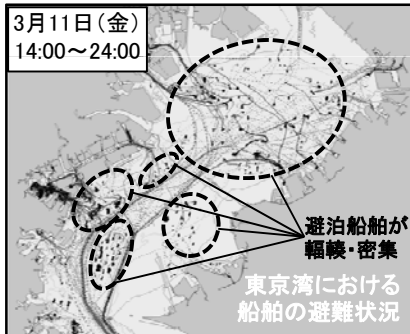
我が国の経済を牽引する、コンテナターミナルやコンビナートをはじめとする物流、産業、エネルギー供給上の重要な拠点が高密度に集積する三大湾において、大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するため、海事局、海上保安庁と連携し、津波来襲時の大型船の待避場所の確保、重要な拠点に至る航路機能の確保に係る制度の創設などの事前防災・減災対策を行うことにより、ハード・ソフト一体となった総合的な地震・津波対策を推進する。

※新規制度であり、港湾法改正が前提

東日本大震災を踏まえた課題



津波により貨物が港湾区域外まで流出し、船舶の入出港が困難になる恐れ



大型船舶の待避用の泊地が不足し、事故発生への恐れ



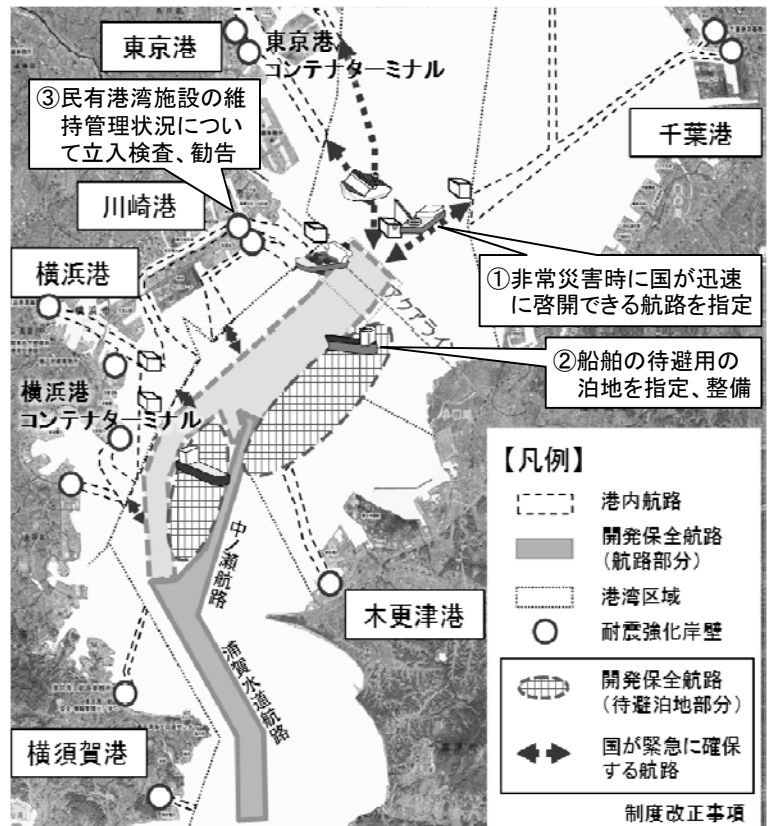
航路沿いの港湾施設が被災し、船舶の入出港が困難になる恐れ

三大湾の重要性と脆弱性

- 三大湾に産業・物流機能が集積
(三大湾の港湾において、全国の外貿コンテナの8割、LNG輸入量の8割、原油輸入量の5割を取扱)
- 東海・東南海・南海地震、首都直下地震の切迫性

事前防災・減災対策

- ①非常災害時に、国が所有者の承諾を得ることなく障害物を除去し、迅速に啓開を行うことができる航路を指定
- ②国が開発保全航路の一部として船舶の待避用の泊地を指定し、整備
- ③港湾管理者による私有港湾施設への立入検査、勧告等を通じた、私有港湾施設の適切な維持管理の推進
- ④災害時の港湾機能維持のための広域的な協議会を設置



○災害時に三大湾の港湾機能を維持

【災害時に東京湾の港湾機能を維持するための対策(案)】

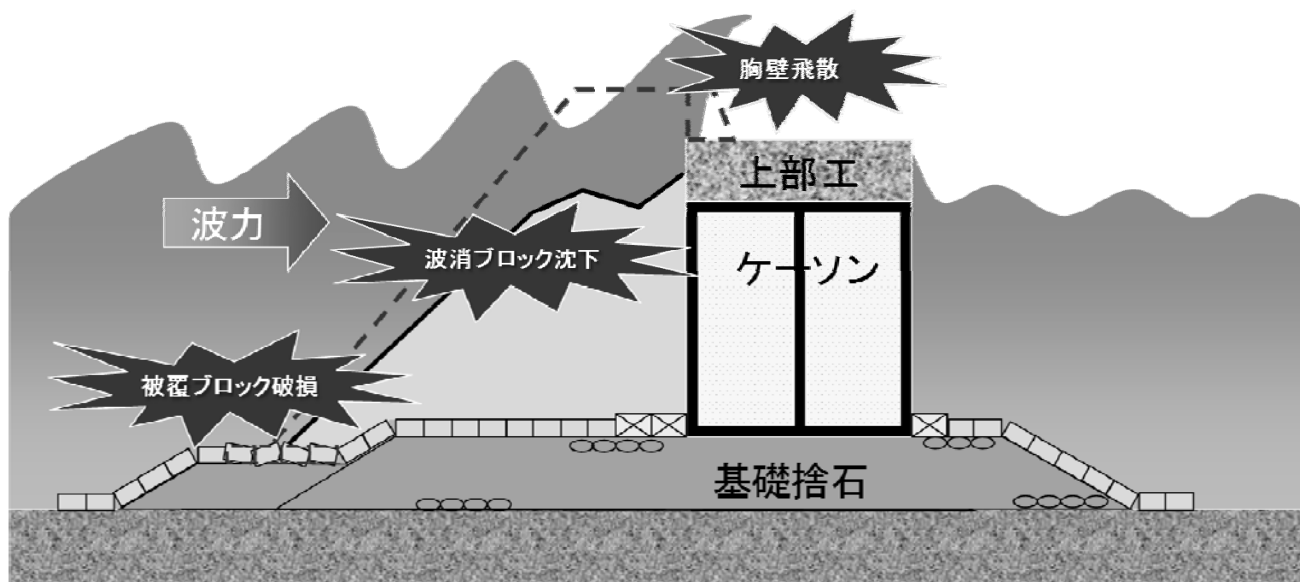
④広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保

地域経済の維持・継続の観点から、港湾における迅速な避難の確保及び被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的な代替性の確保を図る。

⑤港湾施設における風水害対策

想定外に強力な低気圧が来襲し、防波堤自体の安定性等の確保ができなくなった施設について、施設の破損や港湾機能の低下等の危険性を回避するために風水害対策を行う。

(酒田港、平良港 等)



【高波による被害(イメージ)】

(4) 背後に産業と人口が集積する港湾海岸における防災・減災対策

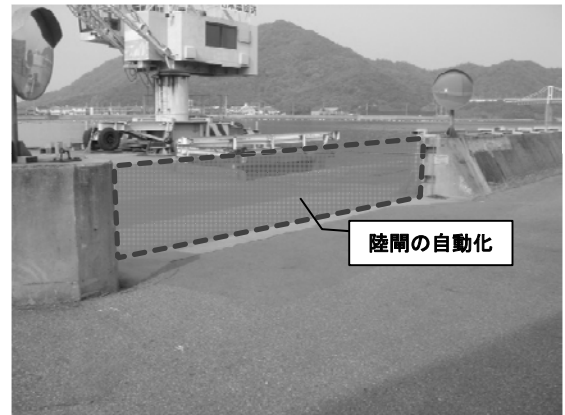
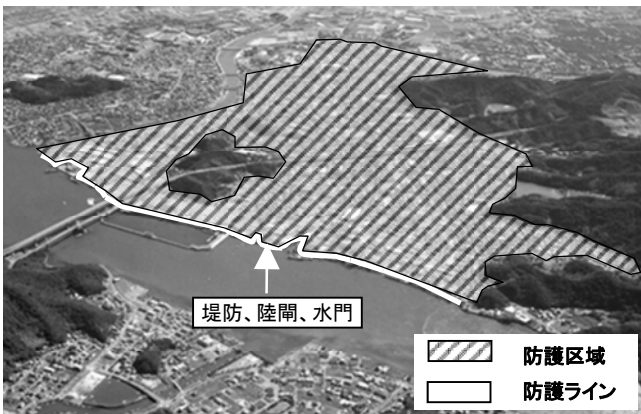
○国費105億円（対前年度比0.77）

背後に人口と物流・産業機能が集積している港湾海岸において、今後予想される南海トラフの巨大地震等の地震・津波被害や、頻発する台風と地球温暖化に伴う海面上昇、施設の老朽化等に備えるため、引き続き防災・減災対策を推進する。特に巨大な人口・機能が集積する三大湾等においては、比較的発生頻度の高い津波を超える津波を想定した防災・減災対策の推進を図る。

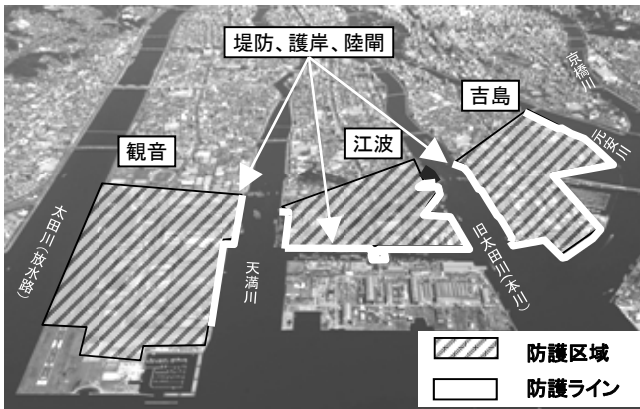
（撫養港海岸、別府港海岸等）

【津波・高潮対策】

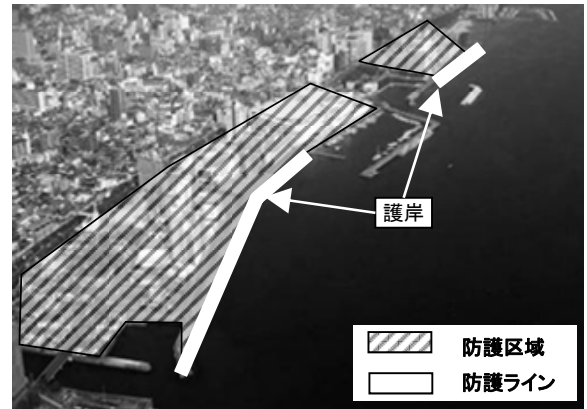
■撫養港海岸（徳島県鳴門市）



■広島港海岸

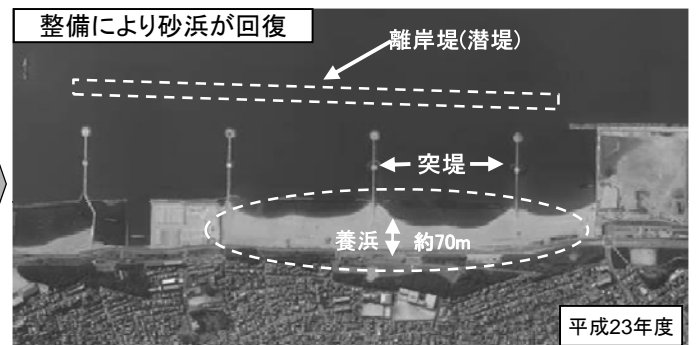
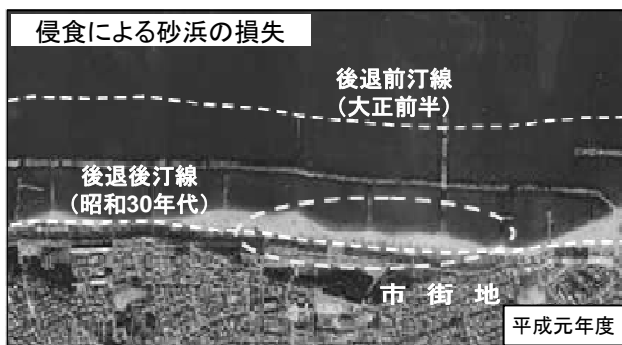


■別府港海岸



【侵食対策】

■新潟港海岸



2 成長による富の創出

(1) 国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の機能強化

○国費400億円（対前年度比1.12）

産業が国際的最適立地を求めて行動する中、国際基幹航路の我が国への寄港の減少及び海外トランシップ率の増大は、企業にとっての輸送時間の増大や物流コストの上昇を招き、国内産業の海外流出や、それに伴う雇用と所得の消失につながるなど、我が国の経済活動や産業構造に深刻な影響を与えかねない。

このため、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、フィーダー網の強化による貨物集約、「民」の視点による戦略的港湾運営の実現など、国家戦略として様々な施策を総動員し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を世界各地との間で低コスト、スピーディ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。これにより、民間投資を喚起することで、我が国経済の国際競争力の強化を図る。

施策の位置づけ

目的：国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大

実現の方策

- ① 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の促進
- ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進等による荷主サービスの向上
- ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる大水深岸壁の整備
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立

①国際コンテナ戦略港湾のハブ機能強化に向けたインフラ整備

コンテナ船の大型化に対応してハブ機能を強化するため、国際標準仕様（水深・広さ）を有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



ゆめしま
【大阪港 夢洲コンテナターミナル(C-10~12)】



【横浜港 南本牧コンテナターミナル(MC-2)】

②フィーダー輸送網強化によるコンテナ貨物集約への支援

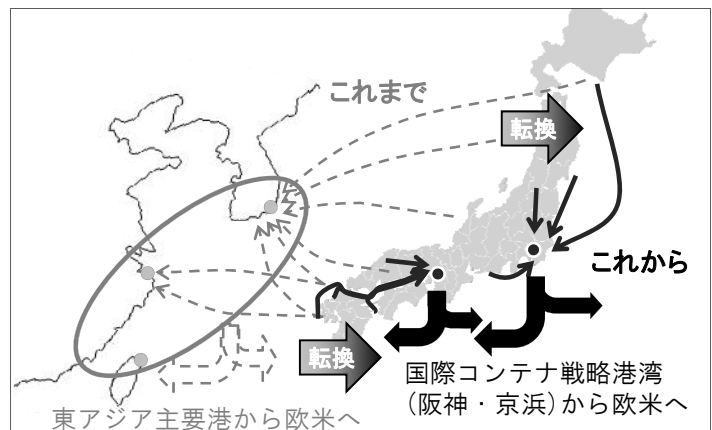
イ) フィーダー輸送活性化のための環境整備

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。我が国への国際基幹航路の寄港の維持・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の整備を支援〔その他施設費〕
- ・ 内航フィーダー船の船舶建造負担の軽減措置（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）

ロ) 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業

民間企業や港湾管理者との協働のもと、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。このため、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送機能の抜本的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げを支援し、広域からの貨物集約を進める。



【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】

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推進する。

- ・ 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現
- ・ 港湾運営会社に対して、国又は港湾管理者から行政財産の貸付けを実施
- ・ 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の実施



【港湾運営民営化のイメージ】

(2) 遠隔離島における活動拠点整備

陸域のエネルギー資源・鉱物資源に乏しく、需要量のほぼ全てを海外からの輸入に頼る我が国では、エネルギー資源・鉱物資源の安定的確保が課題となっている。一方、我が国の有する約447万km²もの領海及び排他的経済水域（国土面積の約12倍、世界第6位）には、マンガンクラスト、海底熱水鉱床、レアアース泥などの海洋資源の存在が確認されている。これらの海洋資源はコバルト、白金、レアアースなどの有用金属を含有し、風力発電や太陽光発電などの新エネルギー開発の要ともなる。

このため、海洋資源の開発を支える活動拠点を南鳥島及び沖ノ鳥島に整備することにより、海洋資源の戦略的開発・利用を促進し、新たな産業創出を図る。

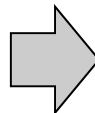
【取組内容】

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。

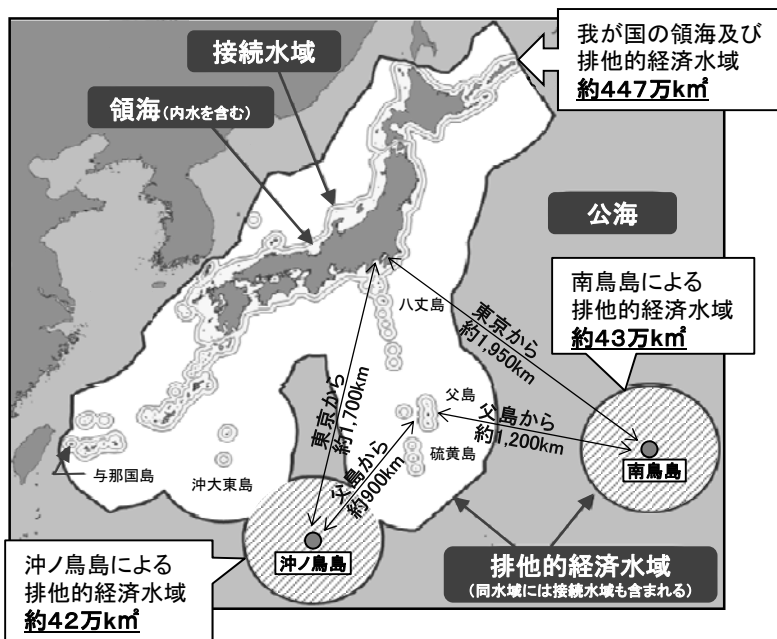
(南鳥島、沖ノ鳥島)

【事業の効果】

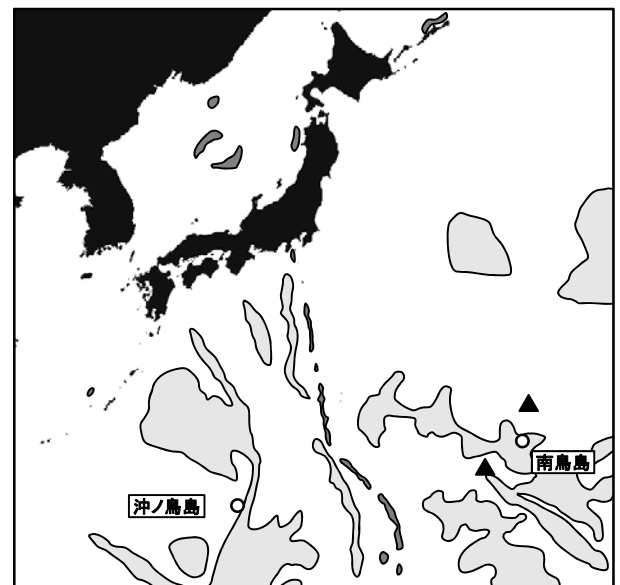
- ・ 物資輸送の効率化
- ・ 周辺海域における調査船舶等の運航効率化



- ・ 自国資源の効率的な確保
- ・ 新エネルギー開発の推進



【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】



出典：臼井朗著「海底鉱物資源未利用レアメタルの探査とその開発」（オーム社、2010）を基に港湾局作成

【海洋資源の分布状況】



【沖ノ鳥島】



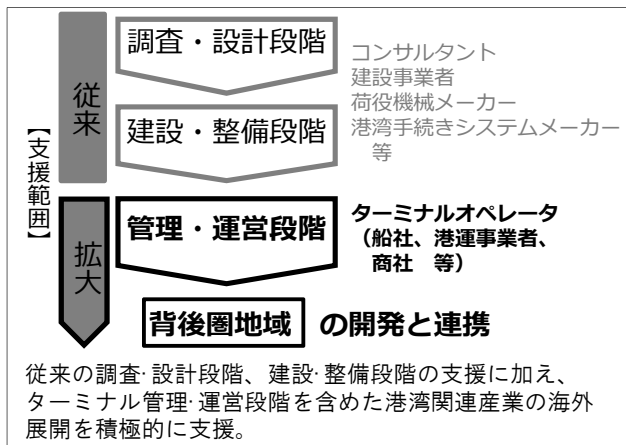
【南鳥島】

(3) 港湾関連産業の海外展開支援

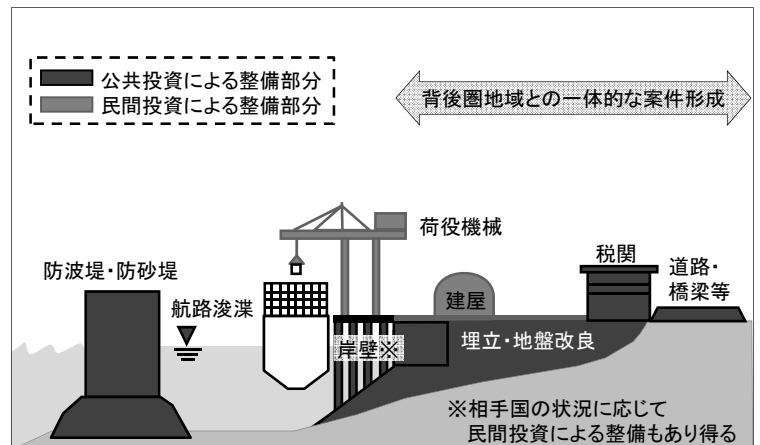
優れた技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・インフラ関連企業）の海外展開を支援し、高質かつ安定的な国際物流ネットワークの構築、関連企業の海外進出機会の拡大及びコンテナターミナル運営市場や面的開発プロジェクトへの日本企業の参入及びシェア拡大のため、情報収集や案件形成支援等による官民協働体制の構築や関連技術の国際標準化の推進を図る。

＜主な取組み＞

- 政府間協議の場合等を活用したトップセールス（ミャンマー国ティラワ港等）やセミナーの開催
- 海外港湾物流プロジェクト協議会での意見交換
- 港湾関連技術の国際標準化の推進
- 国による案件形成調査 等



【港湾関連産業への支援範囲の拡大（コンテナターミナルの場合）】



【海外港湾案件における官民の役割分担のイメージ】



民主化等の進展を契機に輸出入貨物の増加が見込まれるミャンマー国において、港湾（ティラワ港等）の整備・運営にかかる技術的支援等を通じ、我が国港湾関連産業の海外展開を促進。

ヤンゴン港

【概要】
ヤンゴン川河口から32km上流に位置するヤンゴン市街地に近接した港湾。同国輸出入貨物の9割以上を取り扱う主要港。

【課題】
・最大水深が-9mであるとともに、河川航路に2カ所ある浅瀬のため、入港にあたり潮待ちが2回必要。
・土地の制約上、拡張は困難。
・そのため、更なる貨物量の増大への対応が困難。

ティラワ港

【概要】
ヤンゴン市街地から16km下流に位置する港湾。

【優位性】
・水深が-10m確保できるとともに、潮待ち1回で入港が可能。
・港湾背後地（2,400ha）は経済特区（SEZ）として指定される予定。

同国最大都市であるヤンゴン市からの距離も近く、同国の発展を支える港湾インフラとしての開発が期待されている。

【ミャンマー国ティラワ港開発プロジェクトの概要】

3 暮らしの安心・地域活性化

(1) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成

新興国等の急速な経済成長に伴い、世界における資源・エネルギー等の需要は急増している。我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している中で、これらの物資を安定的かつ安価に輸入し、産業を活性化しつつ雇用と所得の維持・創出を図ることは、我が国の重要な課題の一つである。

このため、安価な海上輸送の実現に資する大型輸送船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として効率的かつ安定的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。（国際バルク戦略港湾の機能強化）

【取組内容】

- ・資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となる大型輸送船に対応した国際物流ターミナルの整備
- ・企業間連携の促進を図る埠頭運営者が行う施設整備に対する支援
 - 当該事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する補助
 - 当該事業者が国の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置（※）
- ・ばら積み貨物の輸入拠点となる一定の要件を満たす港湾を国が指定する制度の創設（※）
- ・海上運送の共同化の促進に必要な荷さばき施設等の整備・管理に関する協定制度の創設（※）

※新規制度であり、港湾法改正が前提

【事業の効果】

- ・大型輸送船の利用による輸送コストの低減
 - ・調達先の多様化による価格交渉力の向上
- } 資源・エネルギー等の輸入コストの低減

↓

所得の海外流出の低減、産業立地環境の向上・民間投資の誘発

↓

雇用と所得の維持・創出

石炭
輸入99.3%

- ・我が国の発電電力に占める石炭火力の割合は27%（石油火力は9%）（09年）
- ・石炭火力の燃料コストはLNG火力や石油火力の約1/2以下
- ・石炭は世界各地に分布しており、可採年数も長く、安定的で安価な調達が可能

とうもろこし
輸入100%

- ・世界におけるとうもろこしの需要は急拡大し、需給は逼迫状況。一方、日本は世界最大のとうもろこし輸入国（1,600万トン：10年）
- ・畜産業に必要な不可欠な配合飼料原料の約半分はとうもろこし（重量ベース：10年）
- ・畜産業は我が国の農業分野で最大の出荷額（全体の約3割（2.6兆円））を占める産業

鉄鉱石
輸入100%

- ・鉄は「産業のコメ」と言われ、鉄鋼材は自動車産業や造船業、建設業等、我が国の様々な産業に利用されている
- ・鉄鋼業の出荷額は約16兆円、従業員数は約22万人（09年）

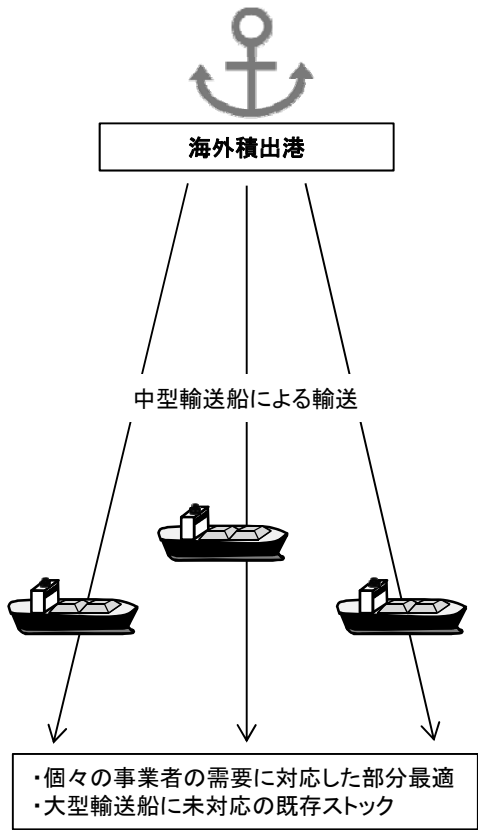
【資源・エネルギー等に係る重要貨物の現況】

(アンローダー)
石炭等を陸揚げする荷役機械

(ベルトコンベア)
ばら積み貨物を連続的に運搬する機械

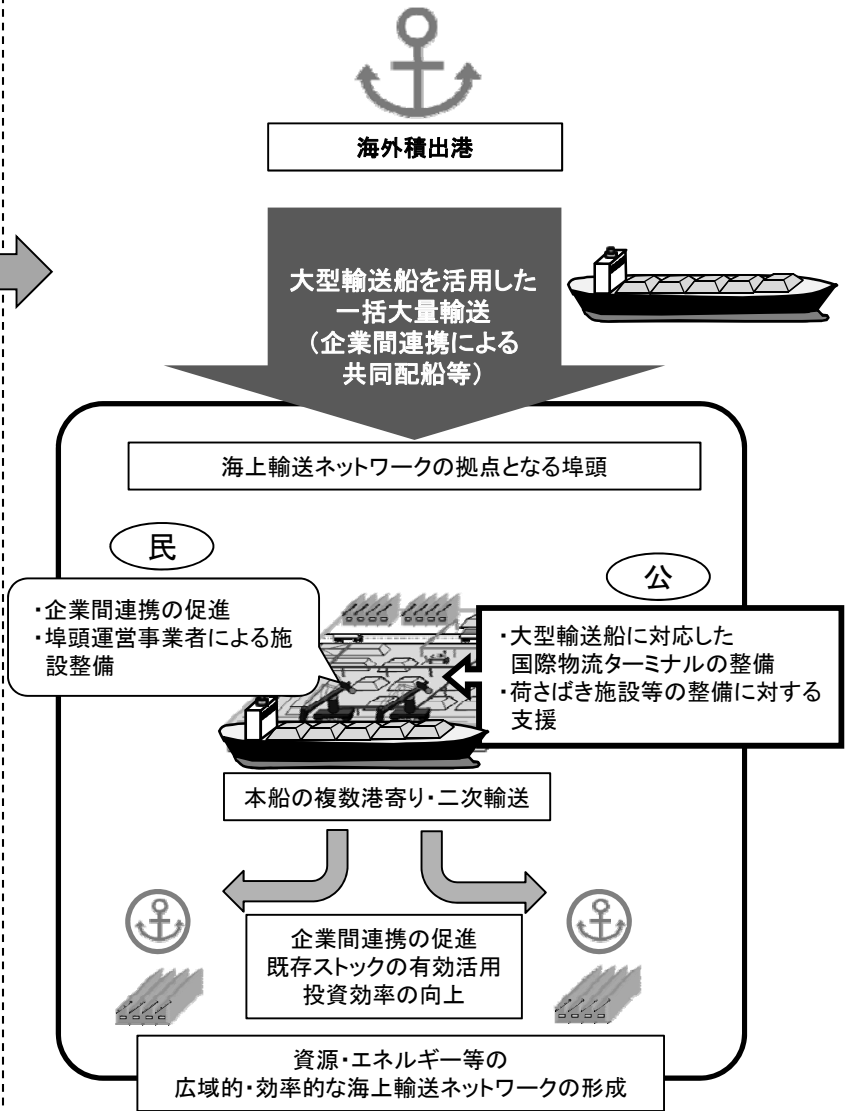
【企業間連携の促進を図る埠頭運営者が整備する荷さばき施設(イメージ)】

これまで:「部分最適」的な輸送



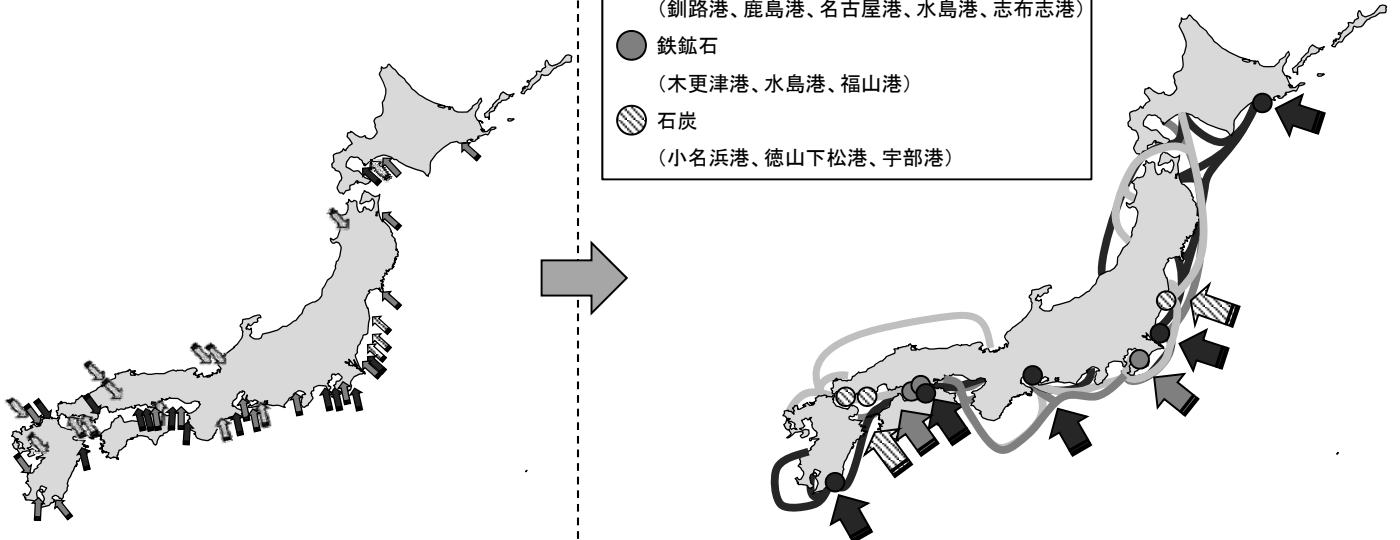
⇒ 船舶の大型化への要請があるものの、
個々の港で大水深化を進めることは非効率

これから:国全体での最適化に向けた取り組み



資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成(イメージ)

- 穀物
(釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港)
- 鉄鉱石
(木更津港、水島港、福山港)
- 石炭
(小名浜港、徳山下松港、宇部港)



【資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成のイメージ】

(2) 地域経済を支える港湾インフラの整備

①立地企業の生産活動を支える国際物流ターミナル等の整備

コンテナ輸送の効率化に資する国際海上コンテナターミナルの整備等を進めることにより、地域経済・産業の活力向上を図る。
(名古屋港、境港等)



【名古屋港】



【境港】



【金沢港】



【細島港】

②複合一貫輸送のさらなる効率化

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準を向上する。

また、国際・国内ROROターミナルの集約や鉄道貨物ターミナルとの間の物流結節点の接続の改善等を通じ、さらに円滑な「モノ」の流れを実現する。
(博多港等)



苦小牧港(RORO)



鹿児島港(フェリー)



【背後が狭隘な複合一貫輸送ターミナル】

【ボトルネック解消の例】

③日本海側港湾の機能別拠点化

日本海側拠点港各港での取り組みの進捗やその効果を把握するため、フォローアップを行いつつ、適切な施策展開を図る。

④外航クルーズ船の寄港促進のための港湾機能・サービスの向上

「観光立国」の実現、特に中国をはじめとするアジア諸国からの訪日旅行者の増加に向けて、我が国の観光の玄関口となる旅客船ターミナルを整備するとともに、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必要な防波堤等を整備する等、外航クルーズ船の日本寄港促進のためのソフト・ハードの環境整備を推進する。
(那覇港等)



長崎港

【旅客船ターミナルが整備された岸壁】



那覇港

【乗降場所が狭隘な大型旅客船岸壁】

⑤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船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。
(鴛泊港、名瀬港等)



両津港(佐渡島)

【港内静穏度確保のための防波堤】



宮之浦港(屋久島)

【船舶の大型化に対応した岸壁】



西郷港(隠岐島)

【バリアフリーに配慮した客船ターミナル】

⑥出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進

セキュリティ水準が高く効率的な国際物流を実現するため、国際海上コンテナターミナルへの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の導入・運用を推進する。
(横浜港、神戸港等)

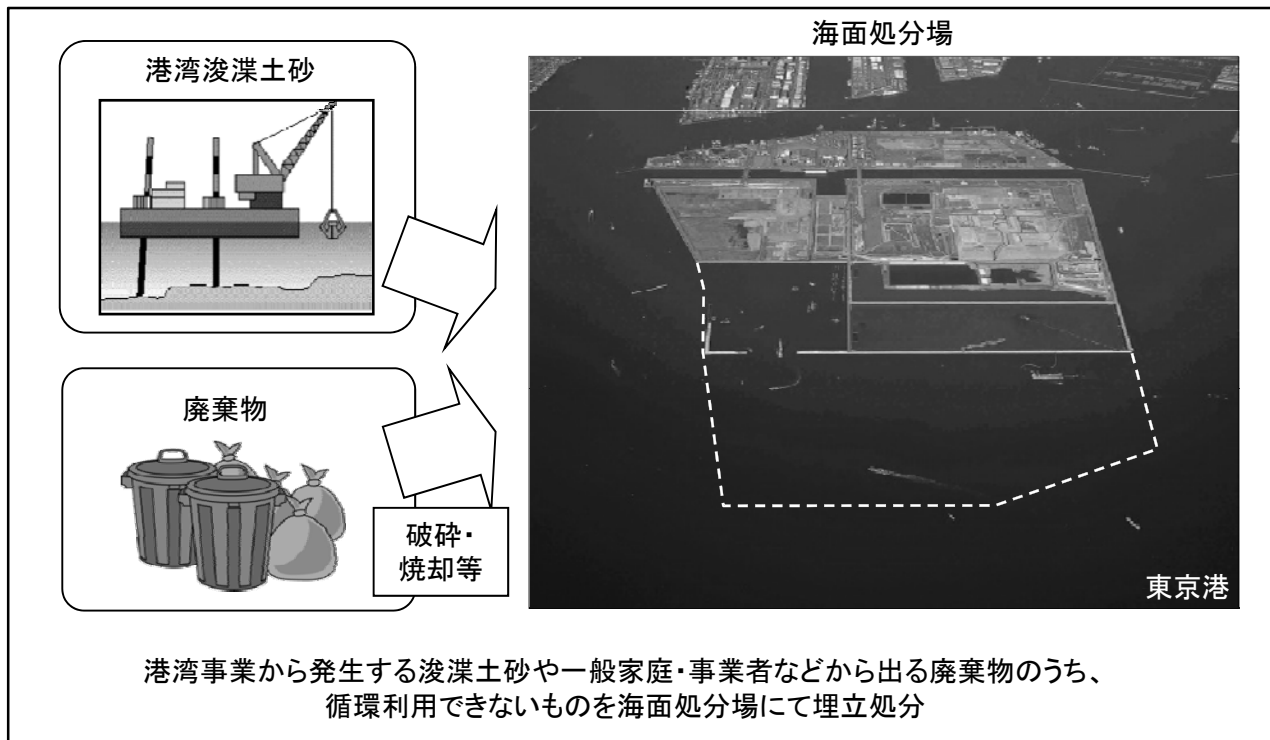
※ 出入管理情報システム：国がトラックドライバー等に発行する身分証明書（PSカード）を用いて、ターミナル内に立ち入ろうとする者の本人確認等を確実かつ円滑に行うことができる、国が設置及び管理を行う情報システム

(3) 循環型社会の創出に向けた環境の整備

① 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難で循環利用できない廃棄物等を受け入れるため、各事業の緊急性を踏まえつつ、海面処分場を計画的に整備する。

(東京港、名古屋港 等)



【海面処分場の整備】

② 港湾における総合的低炭素化施策の推進

港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、環境省等と連携し、港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化、風力発電等の再生可能エネルギーの利活用、CO₂の吸収源拡大等の取組を進める港湾における総合的低炭素化施策を推進する。

③ 豊かな海の創造に向けた海域環境の保全・再生・創出

港湾整備により発生する浚渫土砂を港湾空間における水質・底質の改善や生物相の豊かな環境創出に有効活用する。また、干潟・藻場等の保全・再生・創出や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋戻し等の自然再生を多様な主体との連携・協働により推進する。

Ⅲ. 新規事項

1 新規制度

事項	新規制度等内容	備考
1. 三大湾における事前防災・減災対策制度の創設	<ul style="list-style-type: none"> ○一般水域のうち重要拠点に至る航路として、国が緊急に確保する必要があると認めるものを指定し、災害時は応急公用負担を行使しつつ、迅速に啓開を行うことができる制度を創設する。 ○国が開発保全航路の一部として船舶の待避用の泊地を指定し、整備を行うことができる制度を創設する。 ○技術基準対象施設の管理者に対して、港湾管理者が維持管理状況につき、立入検査、勧告等を行うことができる制度を創設する。 	新規（公共） 港湾法改正
2. 海岸の耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ○東日本大震災の教訓を踏まえ、新たに創設された防災・安全交付金により、海岸堤防等の耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の事業を全国的に緊急に進め、被害の防止・軽減を図る。 	海岸省庁 共同要求

2 税制改正

事項	税制改正内容
1. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の創設 (国際バルク戦略港湾に係る税制特例措置) <p style="text-align: right;"><新設></p>	<ul style="list-style-type: none"> ○資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となる港湾における一定の要件を満たす埠頭において、企業間連携の促進に資する埠頭運営を行う者が国の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る特例措置の創設（平成27年3月31日まで）※港湾法の改正が前提 →固定資産税・都市計画税の課税標準2/3（取得後10年）
2. 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 (国際コンテナ戦略港湾等に係る税制特例措置) <p style="text-align: right;"><延長></p>	<ul style="list-style-type: none"> ○国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の（特例）港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長（2年間） ①国際戦略港湾（阪神、京浜） 固定資産税・都市計画税の課税標準1/2（取得後10年） ②一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧、仙台湾、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多） 固定資産税・都市計画税の課税標準2/3（取得後10年）
3. 指定保税地域の指定対象の拡充 (港湾運営会社が所有し又は管理する施設等) <p style="text-align: right;"><拡充></p>	<ul style="list-style-type: none"> ○指定保税地域として財務大臣の指定を受けることができる施設等の対象として、（特例）港湾運営会社が所有し、又は管理する土地又は建設物その他の施設を追加する。

参 考

港湾位置図

■ 港湾数一覧

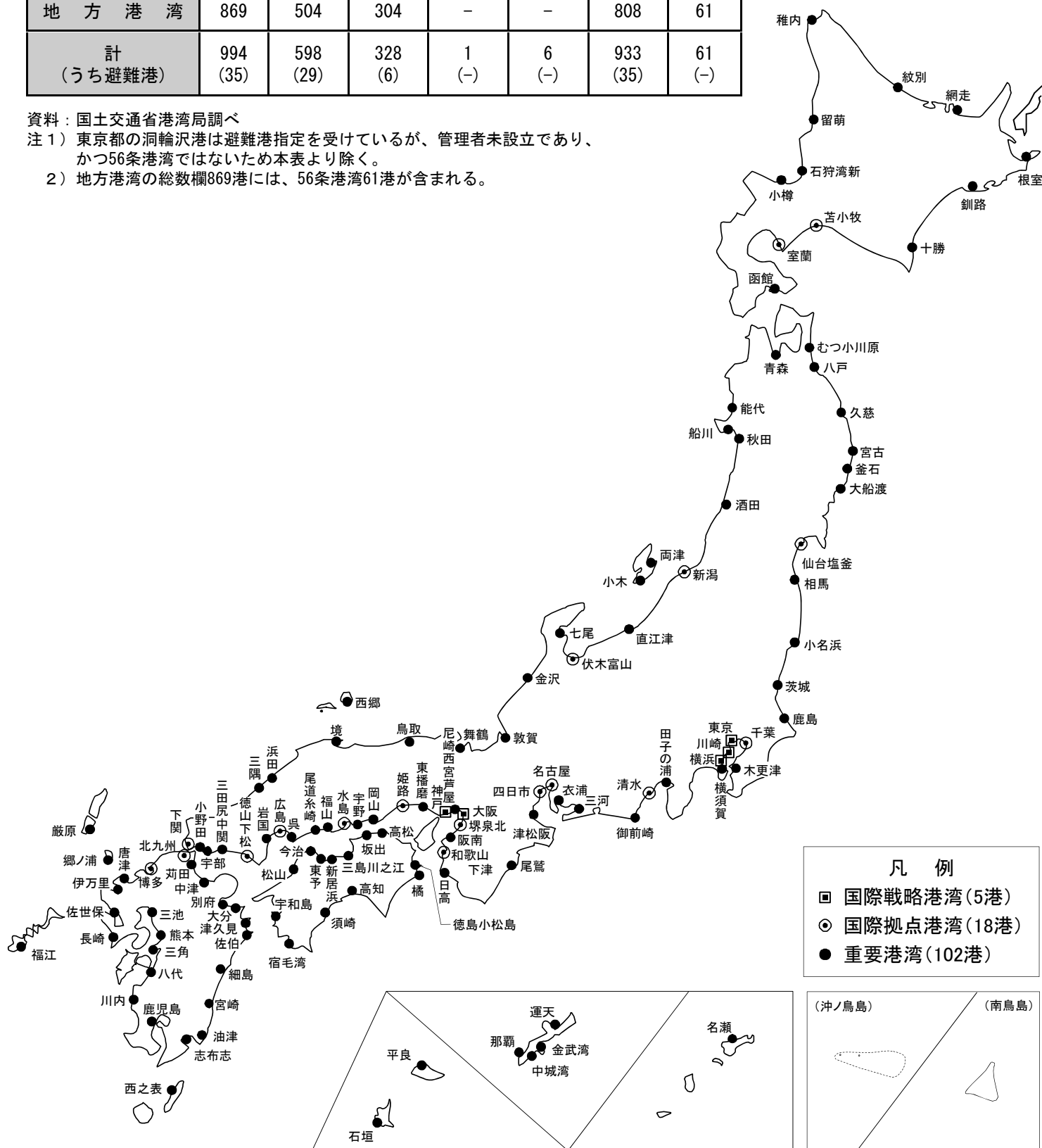
(平成25年2月1日現在)

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	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	869	504	304	-	-	808	61
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (-)	6 (-)	933 (35)	61 (-)

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条港湾ではないため本表より除く。

注2) 地方港湾の総数欄869港には、56条港湾61港が含まれる。



日本経済再生に向けた緊急経済対策(第3章：港湾局関係抜粋)

(平成25年1月11日閣議決定)

I. 復興・防災対策

1. 東日本大震災からの復興加速

(1) 社会インフラの整備や住民の定着促進等

被災地の復興のため必要な道路・港湾・農業水利施設等の社会インフラの整備(中略)等の措置を講ずる。

・被災地における道路・港湾の整備(復興庁)

2. 事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等

(1) 命と暮らしを守るインフラ再構築(老朽化対策、事前防災・減災対策)

① 老朽化対策

笹子トンネル事故を踏まえ老朽化により危険が生じているトンネル・橋梁等をはじめ河川、道路等の社会インフラの総点検を速やかに実施し、緊急的な補修など必要な対策を講ずる。また、社会インフラ全般について先進的技術を活用した効率的な維持管理の枠組みの整備や新技術の開発を進めるなど、今後の老朽化に備えた社会資本の計画的かつ戦略的な維持管理・更新を推進する。

・河川・海岸・道路・港湾・空港・鉄道・航路標識・上下水道等の老朽化対策(国土交通省、厚生労働省)
 ・社会資本の計画的かつ戦略的な維持管理・更新の推進<予算措置以外>(国土交通省)

② 事前防災・減災対策

震災をはじめとする災害の経験を踏まえ、密集市街地における公共施設の整備や地域における河川・下水道・道路等の風水害・土砂災害対策、河川、海岸、道路等の地震・津波対策、道路の防雪対策、災害に強い広域ネットワークの構築に向けた全国ミッシングリンクの整備等それぞれの地域に適した総合的な事前防災・減災対策を推進する。

・河川・海岸・道路・港湾・空港・鉄道・航路標識・公園・上下水道等の防災対策(国土交通省、厚生労働省)
 ・基幹的広域防災拠点支援施設の機能強化(国土交通省)

II. 成長による富の創出

1. 民間投資の喚起による成長力強化

(3) 国際競争力強化等に資するインフラ整備等

首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾等、我が国の国際競争力強化等に資する基幹的な交通インフラ等の整備に取り組む(後略)。

・基幹的交通インフラ等の整備推進：首都圏空港の強化、国際コンテナ戦略港湾の機能強化、大都市圏環状道路の整備、拠点空港・港湾・鉄道駅と高速道路等との直結を含むアクセス道路の整備、渋滞ボトルネック対策等(国土交通省)

(4) 資源・海洋開発

海外資源権益確保のためのリスクマネーの供給強化や、レアアース回収等生産技術開発支援等に取り組むとともに、海底熱水鉱床採鉱技術開発等、海洋資源に係る研究・技術開発等に取り組む。

・海洋開発の推進：海底熱水鉱床採鉱技術開発、海底広域研究船の建造等、海洋産業の戦略的育成に向けた海洋構造物の調査研究等、遠隔離島における活動拠点整備等(文部科学省、経済産業省、国土交通省)

III. 暮らしの安心・地域活性化

1. 暮らしの安心の確保

(5) 台風、豪雨災害等の災害からの復旧等

台風、豪雨災害等により被害を受けた河川・港湾等の公共土木施設等の災害復旧等や避難所の設置等のための災害救助費の支援等を行い暮らしの安心を回復する。

・公共土木施設等の災害復旧等事業(農林水産省、国土交通省、環境省、文部科学省)

2. 地域の特色を生かした地域活性化

(2) 公共交通の活性化など地域経済・産業の活力向上に資する取組の推進

個性ある地域間の有機的な連携、交流を拡充するとともに、地域経済の活力向上に資するため、既存の都市鉄道ネットワーク間の連絡線の整備や地域の空港施設の整備等による利便性向上、鉄道駅のバリアフリー化等の地域公共交通の整備、軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発等を進める。また、生産物流、観光施設の整備等を進め地域を支える民間投資を喚起し地域経済・産業の活力向上を図る。さらに、離島における地域活性化を推進する。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



国土交通省 港湾局の
ホームページをご覧ください
<http://www.mlit.go.jp/kowan/>

