

## I. 予算案の規模

注) 国費は、平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、地方公共団体の直轄事業負担金等を含む「一般会計歳出国費」となっている。

### ■ 港湾整備事業

国費：2,314億円（対前年比1.00）

### ■ 港湾海岸事業

国費：98億円（対前年比1.00）

### ■ 災害復旧事業

国費：13億円（対前年比1.00）

※ このほか、行政経費(国費10億円)、国際戦略港湾競争力強化対策事業等(国費18億円)、その他施設費(国費8億円)、国立研究開発法人港湾空港技術研究所関係(国費12億円)、受託工事費(港湾:国費136億円、海岸:国費1億円)、特殊要因(国費3億円)がある。また、全国防災関係経費として国費63億円(港湾62億円、港湾海岸1億円)、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費819億円(港湾287億円、災害復旧532億円)がある。

## II. 予算案の4つの柱

### 1. 東日本大震災からの復興の加速

- ・経済復興の礎となる港湾施設・海岸保全施設の整備

### 2. 成長戦略の具体化

- ・国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速(阪神港、京浜港)
- ・遠隔離島における活動拠点整備・管理(南鳥島、沖ノ鳥島)
- ・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効率的な海上輸送網の形成(国際バルク戦略港湾)

### 3. 国民の安全・安心の確保

- ・大規模災害に対する港湾の事前防災・減災対策の推進
- ・津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備
- ・港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

### 4. 地域の活性化

- ・地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
- ・「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

## III. 新規制度等

### ① 特定離島港湾施設等の維持管理費

・・・南鳥島において、平成27年度中の利用開始に向けて、国直轄による管理体制を構築。

### ② クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業

・・・物流ターミナル等の既存ストックを有効活用しつつ、クルーズ船を円滑に受け入れるため、クルーズ船とバスの乗り換え導線の改善などの先導的事業を実施。

### ③ 維持管理計画策定事業費補助の期限延長(交付金)

・・・老朽化が進む港湾施設の戦略的な維持管理・更新等の推進のため、維持管理計画策定支援の期限を平成29年度まで延長。(現行期限:26年度)

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

## 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

## 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」



- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援

## 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」



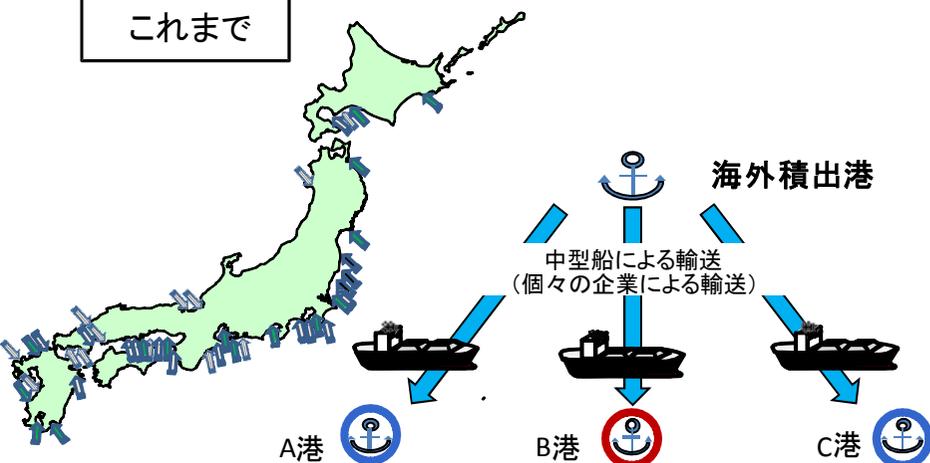
- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

○資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型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、国全体としての安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

拠点となる港湾の機能強化、企業間連携による大型船の活用を行い、効率的な海上輸送網の形成を推進

対応

これまで



【国際バルク戦略港湾の選定港】

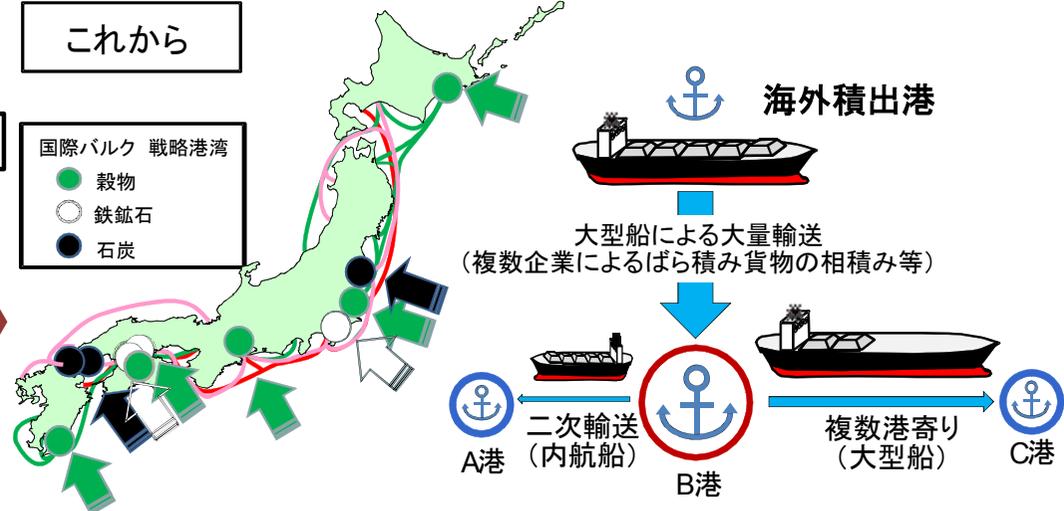
穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)

これから

船舶大型化

国際バルク 戦略港湾

- 穀物
- 鉄鉱石
- 石炭



【具体的な取組の例】

- ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化
  - 大型船に対応した国際物流ターミナルの整備等
- 企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進
  - 荷さばき施設等の整備に対する補助、税制特例措置、港湾管理者を通じた財政投融資の活用 等

【小名浜港における海上輸送コスト削減効果の試算例】  
(連携港(酒田港等)で荷揚げする効果を含む)

輸送コスト 2,618円/ト

パナマックス船減載(7.8万ト)級で輸送

ケープサイズ船等満載(12万ト)級で輸送

輸送コスト 1,619円/ト

約4割の費用削減

出典:国土交通省港湾局試算

○地域の基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することで、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用と所得を維持・創出する。

## ■みなとの経済効果、雇用創出効果の例



## ■地域基幹産業における主な課題と対応例

(自動車産業の場合)

### 主な課題

- 船舶の大型化に伴う岸壁水深等の不足
  - ・港の岸壁水深不足による非効率な配船
- 荷さばき地やモータープールの不足・分散
  - ・横持ち費用の発生
  - ・荷役の長期化、リードタイムの増加
  - ・港内複数バス寄りの発生
  - ・トランシップ需要への対応が困難
  - ・積載率や寄港頻度の低下
- 港湾施設の老朽化の進展

### 対応例

- 大型船舶に対応した岸壁の整備
- 荷さばき地、モータープール等の大規模用地確保
- 災害時の物流維持に寄与する岸壁等の耐震強化
- ふ頭再編を含めた戦略的な老朽化対策

↓ (このほか、各産業物流の効率化等のための港湾整備)

地域の基幹産業の競争力強化