

資料2

平成20年5月23日
交通政策審議会
第30回港湾分科会

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する 基本方針の変更について

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針とは	1
II. 基本方針の変更経緯	2
III. 基本方針変更の必要性	3
IV. 基本方針変更の主な方針（案）	4
V. 基本方針の変更スケジュール	14

I . 基本方針とは

基本方針とは

港湾法第3条の2第1項の規定により国土交通大臣が、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針

基本方針の役割

①国の港湾行政の指針
(港湾法3条の2第1項)

②個別の港湾計画を策定する際の適合すべき基準
(港湾法3条の3第6項)

基本方針に定める事項(港湾法3条の2第2項)

I . 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II . 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III . 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV . 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

V . 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

Ⅱ. 基本方針の変更経緯

昭和48年 港湾法改正 基本方針の策定等を規定
昭和49年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
港湾法改正を受けて、初めての基本方針策定

昭和60年 長期政策「21世紀への港湾」を策定
昭和62年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
総合的な港湾空間の創造、港湾の体系的配置

平成7年 長期政策「大交流時代を支える港湾」を策定
平成8年 港湾整備緊急措置法の改正
平成8年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
国際海上ネットワーク機能の強化（中枢・中核国際港湾）

平成11年 港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」
平成12年 港湾法改正 基本方針の規定内容に「環境保全」、「港湾間の連携」を追加
平成12年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）
中枢・中核国際港湾、その他の港湾等のコンテナ貨物量等の見通し（平成22年目標）を明示

平成14年 交通政策審議会答申
「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、
循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」
平成16年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）
コンテナ貨物量等の見通しを平成22年目標から平成27年目標に変更
スーパー中枢港湾、保安対策及び静脈物流等の新規施策を追加

Ⅲ. 基本方針変更の必要性

(現行)

平成16年10月 基本方針告示

交通政策審議会港湾分科会における答申等

地震に強い港湾のあり方(平成17年3月22日答申)

今後の港湾環境政策の基本的な方向について(平成17年3月29日答申)

安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について(平成17年12月26日答申)

我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方(平成20年4月11日答申)

地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について(平成19年11月22日諮問)
(平成20年3月19日防災・保全部会設置)
<平成20年6月頃 中間取りまとめ, 平成21年冬頃答申を予定>

平成20年10月 基本方針告示(予定)

近年の港湾分科会の答申等を踏まえ、国の港湾行政の指針である基本方針を変更

IV. 基本方針変更の主な方針(案)

答申・諮問

我が国産業の国際競争力強化等を図るための
今後の港湾政策のあり方(平成20年4月11日答申)

地震に強い港湾のあり方(平成17年3月22日答申)

地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策
のあり方について(平成19年11月22日諮問)

今後の港湾環境政策の基本的な方向について
(平成17年3月29日答申)

安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システム
のあり方について(平成17年12月26日答申)

基本方針での対応

(物流)

- ①臨海部産業エリアの形成
- ②臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成

(安全・安心)

- ①基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の確立
- ②港湾の事業継続計画(BCP)の策定

(環境)

- ①港湾における温室効果ガス削減の推進
 - ・施設整備等による温室効果ガスの削減
 - ・物流効率化を通じた温室効果ガスの削減

(整備・維持管理)

- ①施設の性能規定化による建設費用の縮減
- ②維持管理計画の策定等によるライフサイクルコストの最小化

(物流)①臨海部産業エリアの形成

目的

バルク貨物を取扱う大型の多目的国際埠頭の機能を高度化することによって産業物流を効率化し、地域の産業の活性化・立地促進を図る。

施策

民間による一体的な埠頭運営を行うとともに、隣接する臨海部産業との連携強化により、産業物流の効率化を図る「**臨海部産業エリア**」を形成。

【対象となる埠頭】

- ・ バルク貨物の輸送の効率化により地域の産業の国際競争力の強化を図るべき重要港湾にある埠頭であること
- ・ 主として**バルク貨物**を取り扱う岸壁の水深が **-14m以上**の埠頭であること
- ・ 埠頭の背後に、バルク貨物の輸送、保管等に関する業務を行うための十分な用地が確保されていること

【施策の具体的内容】

1. 民間事業者による効率的な埠頭運営

- ・ 公共的利用を確保しつつ民間事業者による一体的な埠頭運営
- ・ 民間事業者による高能率貨物取扱支援施設の整備

2. 埠頭と隣接地域の一体的な活用

- ・ 特殊車両*の通行手続の円滑化

*工場敷地内専用の重量物積載車両等

3. 臨海部産業の立地の促進

- ・ 民間物流施設の立地の支援
- ・ 大型岸壁、臨港道路等インフラの整備

事例

臨海部産業エリアの形成 — 徳山下松港・石炭貨物輸送の効率化 —



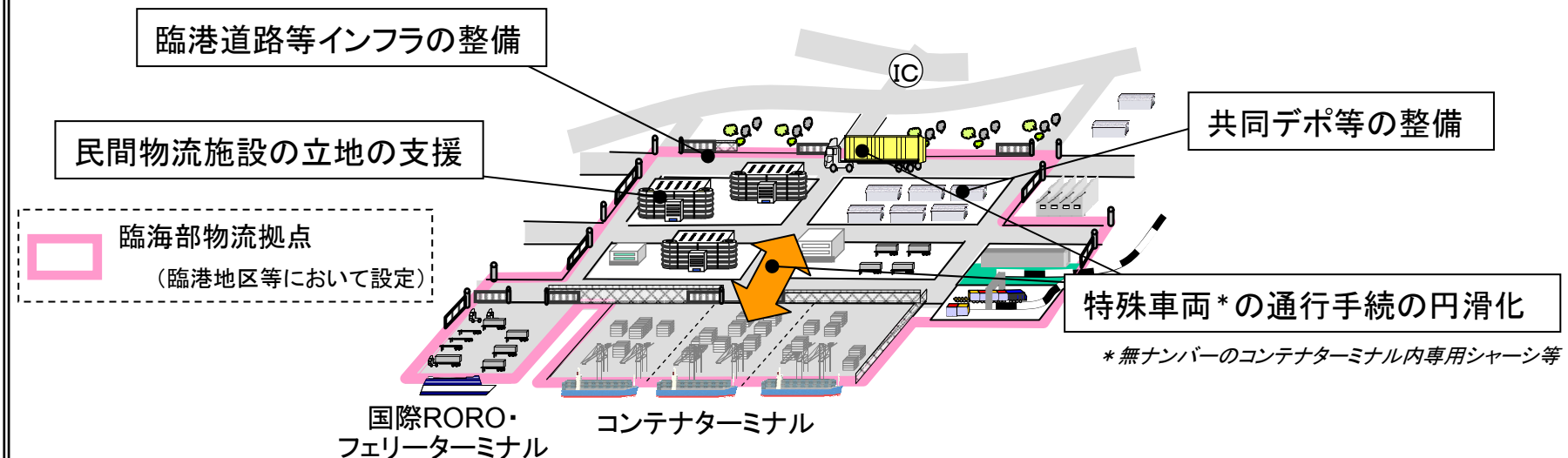
(物流)②臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成

目的

コンテナターミナルの隣接地域に高度な物流施設の集積を行い、コンテナターミナルの機能の一層の強化を図る。

施策

大規模コンテナターミナルと一体的に、高度で大規模な「**臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)**」を整備・再編。



事例

○平成20年度の施策

- ・大阪港、神戸港、博多港において、臨海部物流拠点の形成を推進する。
- ・東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、北九州港において、整備局・港湾管理者等からなる検討体制を構築し、臨海部物流拠点の形成に向けた検討を開始する。

(安全・安心)①基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の確立

目的

首都直下地震等の非常災害発生時に、迅速かつ効果的な応急復旧活動を展開することを可能とし、人的・物的被害を可能な限り軽減する。

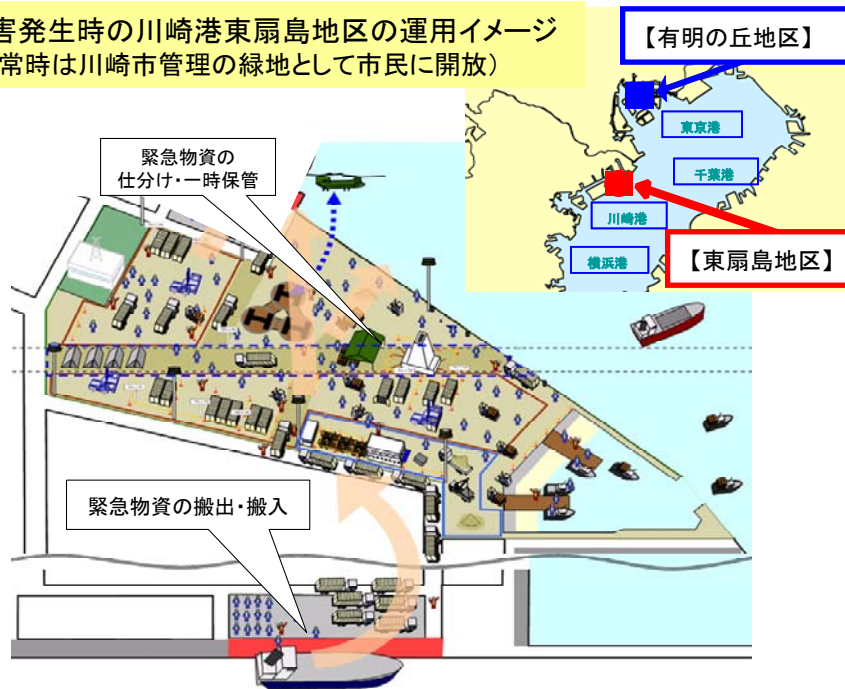
施策

複数の都道府県に被害が及ぶような大規模災害発生時に、**緊急物資の中継拠点**や**広域支援部隊のベースキャンプ**として機能する**基幹的広域防災拠点**を首都圏及び京阪神都市圏に整備するとともに、**国による災害時の運用体制を構築**する。

事例

<川崎港東扇島地区> 平成20年3月に整備完了

非常災害発生時の川崎港東扇島地区の運用イメージ
(平常時は川崎市管理の緑地として市民に開放)



<堺泉北港堺2区地区> 平成20年度より整備に着手

堺泉北港堺2区地区



(安全・安心)②港湾の事業継続計画(BCP)の策定

目的

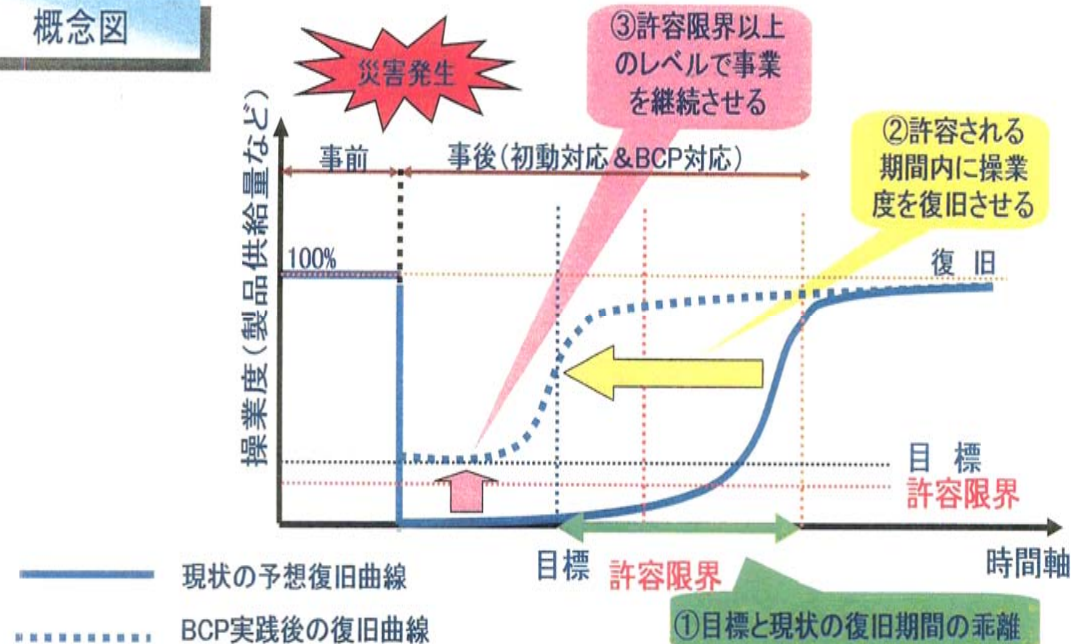
災害発生時に港湾が機能するためには、**港湾施設(航路、岸壁等)の機能、海運事業者や港湾運送事業者の機能、税関・出入国管理・検疫(CIQ)の機能、**さらには**港湾に接続する主要道路などのネットワークが維持されることが必要**であり、そのため、**港湾関係者が協働して対応する体制づくりを推進。**

施策

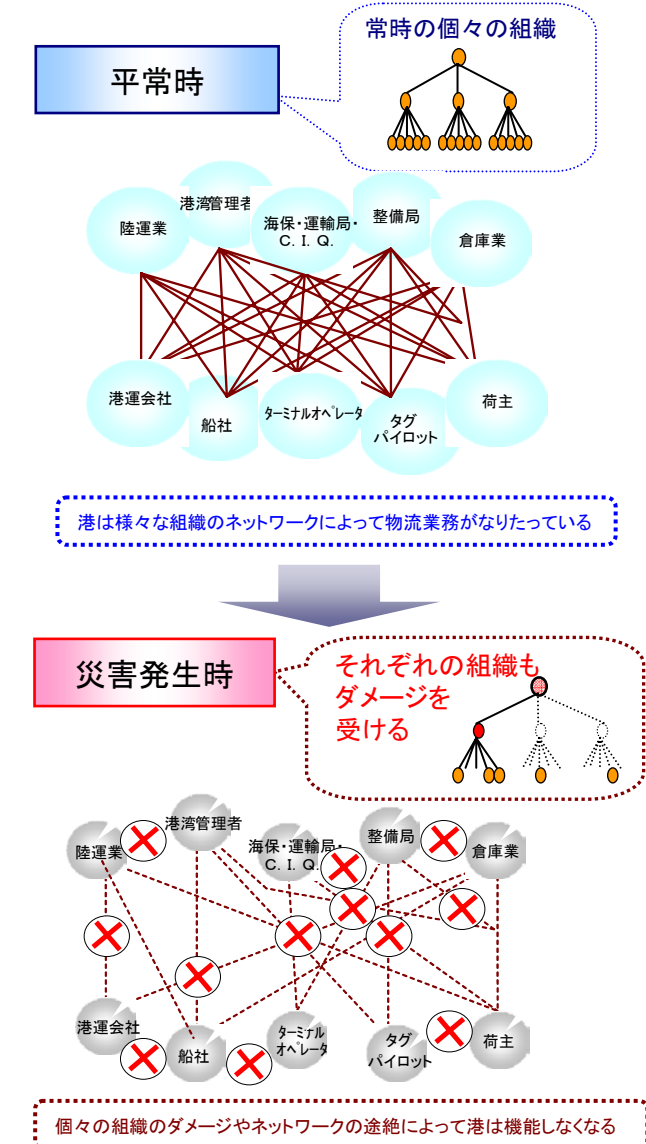
○事業継続計画(BCP=Business Continuity Plan)の策定

大規模災害等の発生により各種の資源(ヒト、モノ、情報等)が損傷を受け、通常の業務が中断した場合に、**残存能力で優先業務を継続させ、許容されるサービスレベルを保ち、かつ許容される期間内に復旧できるように、前もって代替資源の準備や、災害発生時の対応方法、組織を規定するBCPを策定する。**

概念図



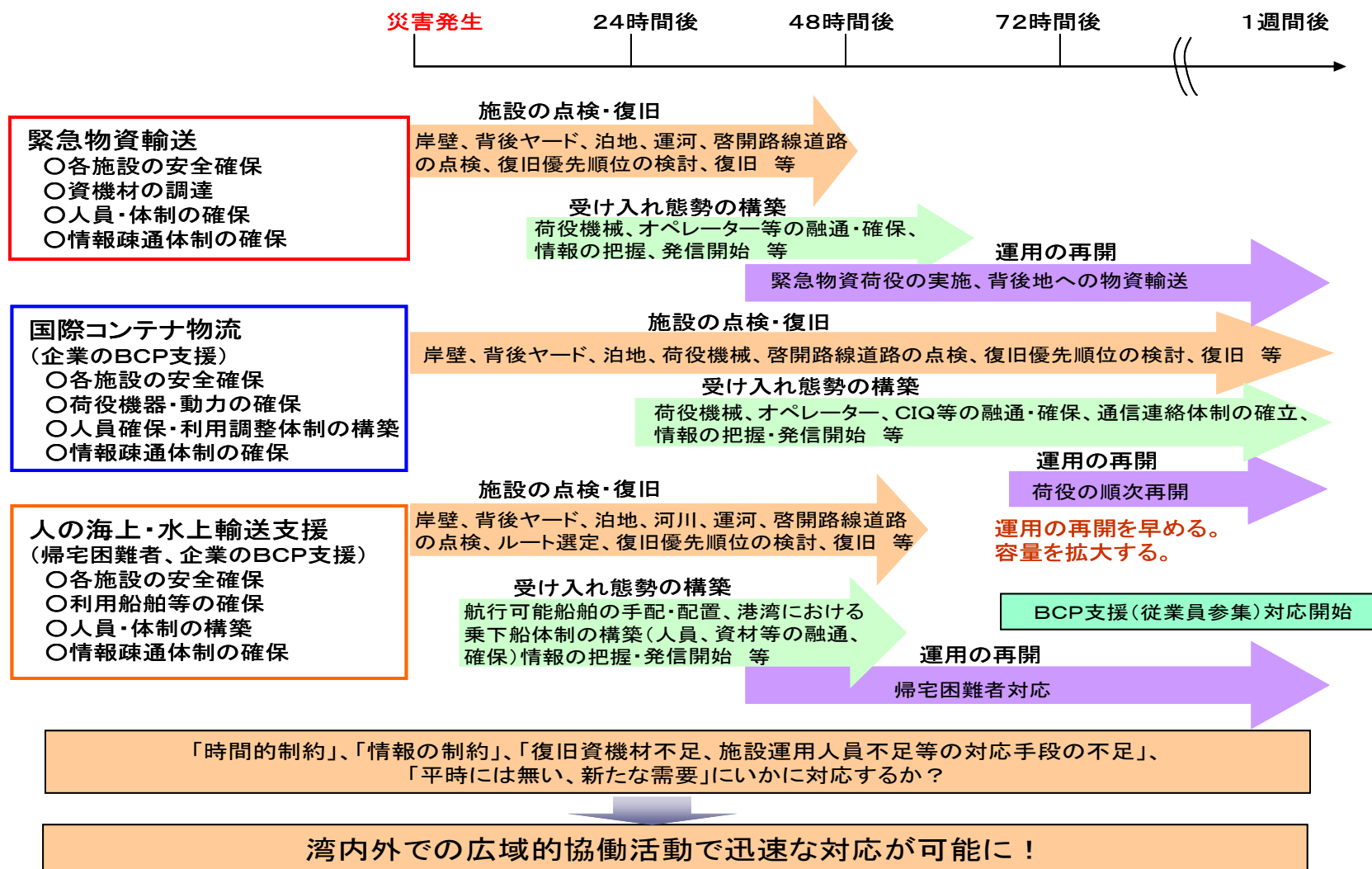
(参考)災害発生による影響



(安全・安心)②港湾の事業継続計画(BCP)の策定

事例(関東地方整備局での取り組み)

東京湾の主要港湾について、平成18年度に港湾関係者と連携して、「港湾BCPによる協働体制構築に関する委員会」を設置し、平成19年度に港湾のBCPの骨格(目標、実施方針等)について関係者間で合意したところ。今後、目標達成の具体的な方策やルール等の検討を進める。



【参考】(環境)地球温暖化を巡る動向

我が国における主な動向

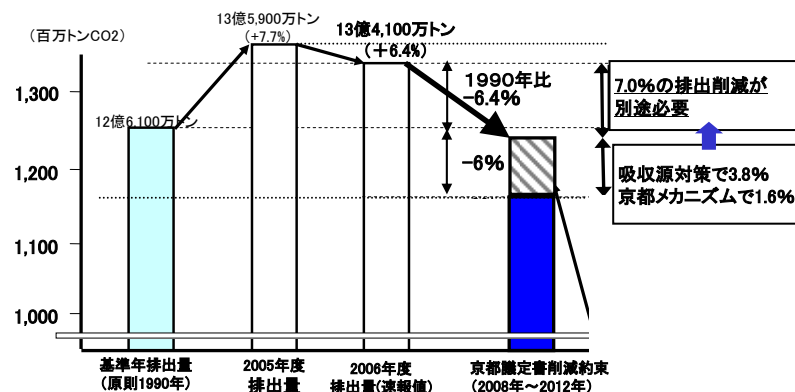
京都議定書目標達成計画の改訂

2008年から2012年までの第1約束期間における6%削減。約束の確実な達成に向け、追加対策等を盛り込んだ「新・京都議定書目標達成計画」を2008年3月に閣議決定。

美しい星50(クールアース50)の提案

2007年5月に、世界全体が参加する排出削減のための新たな枠組みとして、世界全体の排出量を2050年までに50%削減すること等を盛り込んだクールアース50を安倍前首相が提案。

京都議定書では、1990年に対し6%削減と明記



IPCC第4次評価報告書による予測

「気候変動に関する政府間パネル(IPCC:International Panel on Climate Change)第4次評価報告書」では、化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会においては21世紀末で約4.0°Cの上昇が予測されている。

	【最良のケース】 環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	【最悪のケース】 化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8°C (1.1°C~2.9°C)	約4.0°C (2.4°C~6.4°C)
海面上昇	18~38cm	26~59cm

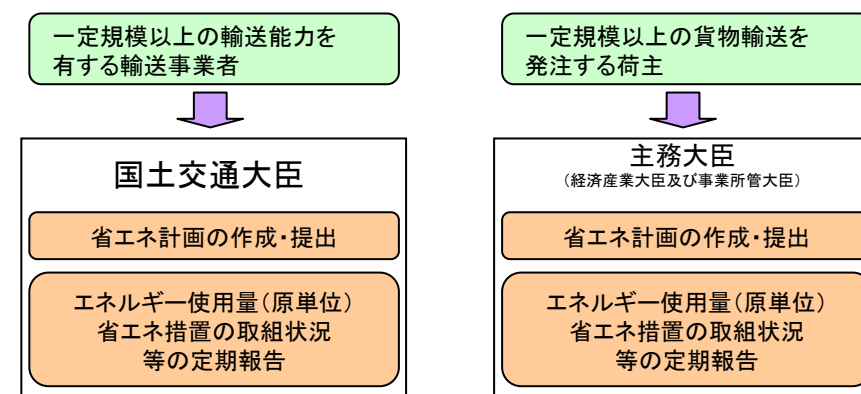
我が国におけるCO₂排出状況

2006年度のCO₂排出量は12億7500万トン(基準年11.4%増)であり、運輸部門では1990年比で増加しているが、2001年度以降は減少傾向。

改正省エネ法※(輸送に係る措置)の概要

※エネルギーの使用の合理化に関する法律

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者、年間の発注量が一定規模以上である荷主に対し、省エネ計画の作成、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけ。



※省エネの取組が著しく遅れている場合、勧告、命令、罰則

(環境)①港湾における温室効果ガス削減の推進

目的

港湾を中心とする「物流システムの変革」を促すことで、港湾から排出される温室効果ガスを削減し、国内全体の削減にも貢献する。

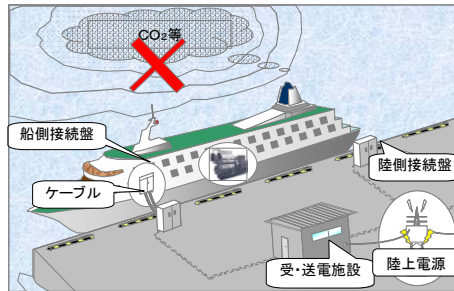
施策

コンテナターミナル(CT)において、船舶版アイドリングストップ等により環境負荷を削減。

事例

【船舶版アイドリングストップ】

- ・接岸中の船舶に陸上からの電力を供給することにより港湾地域におけるCO₂、SO_x等の排出ガスを削減



【荷役機械のハイブリッド化】

- ・トランスファークレーンのコンテナ巻き下げ時に発生するエネルギーをコンデンサに蓄電し、巻き上げ時に再利用
- ・燃料消費量、排ガス排出量を約40%削減



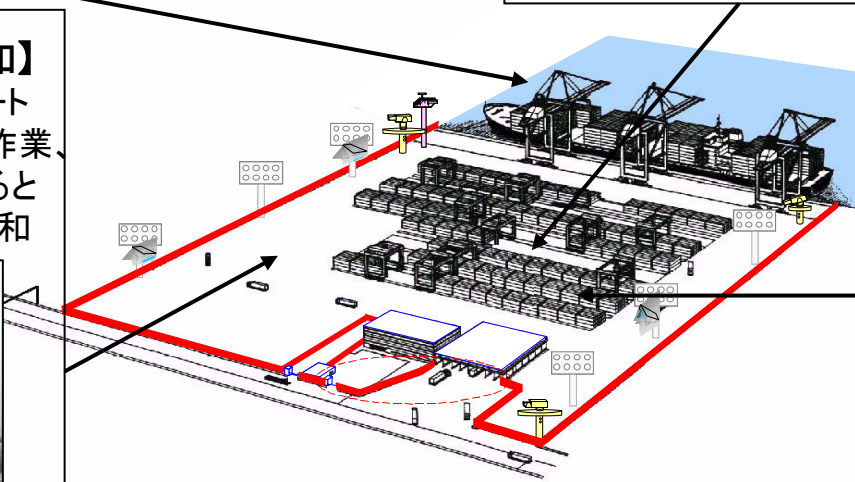
ハイブリッドトランスファークレーン
(日本郵船HPより)

【荷役効率化による混雑緩和】

- ・CT内の荷役機械およびゲート機能の高度化により、荷役作業、ゲート処理をスムーズにするとともに、ゲート内の混雑を緩和



荷役機械の高度化による作業効率化



コンテナターミナル(CT)イメージ

【各種エネルギー施策の活用】

- ・風力発電、太陽光発電等の自然エネルギーの活用により港湾施設活動を省エネルギー化
- ・CO₂の海底貯留、コージェネレーションシステムの活用



港湾空間における風力発電

(環境) ① 港湾における温室効果ガス削減の推進

目的

港湾を中心とする「物流システムの変革」を促すことで、港湾から排出される温室効果ガスを削減し、国内全体の削減にも貢献する。

施策

環境負荷の小さい海上輸送等の活用やインフラ整備等により、港湾を通過する物流に起因する環境負荷を削減。

事例

【臨港道路等インフラの整備】

- ・港湾に結節する臨港道路を適切に配置することによりCT周辺の臨港道路等の渋滞を緩和



CTに接続する臨港道路

【内航フィーダー、はしけ輸送へのシフト】

- ・温室効果ガス排出量の少ない内航船による輸送により、排出ガスを削減



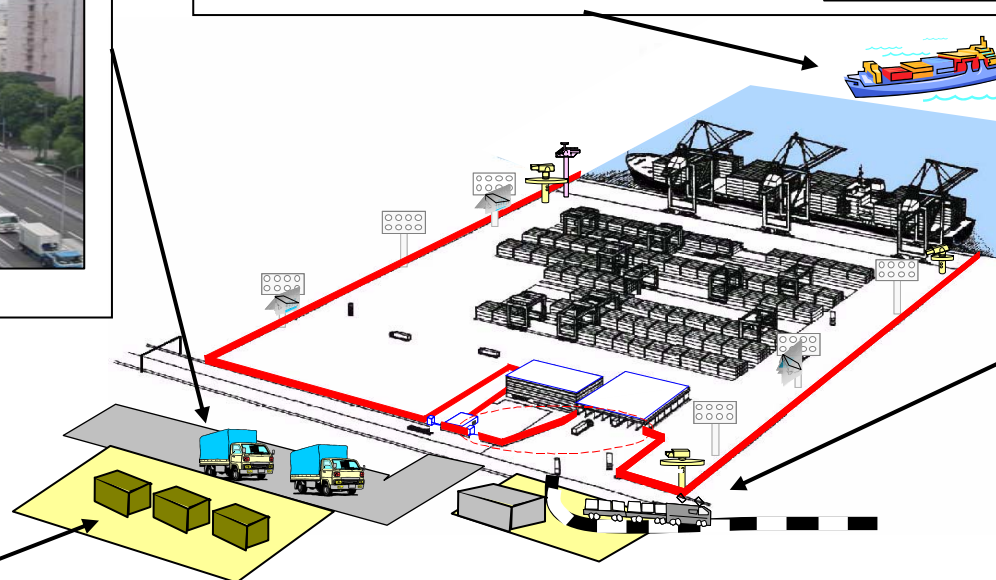
【鉄道輸送へのシフト】

- ・温室効果ガス排出量の少ない鉄道による輸送により、排出ガスを削減



【共同デポの整備】

- ・共同デポ(複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置・保管する施設)を整備しCTへのアクセスを緩和



コンテナターミナル(CT)イメージ

(整備・維持管理)①性能規定化による建設費用の縮減
②維持管理計画の策定等によるライフサイクルコストの最小化

【①性能規定化による建設費用の縮減】

目的

国際規格であるISO規格の性能規定化等を踏まえ、港湾の技術基準についても、多様な設計方法により建設費用の縮減が可能となるよう技術基準を見直す。

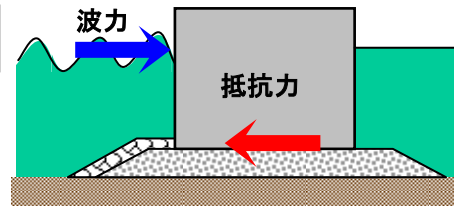
施策

平成19年度より港湾の施設の技術上の基準を**性能規定**に変更。これに併せて設計の技術基準との適合性を確認する登録確認機関制度を創設。

事例

従来の設計法

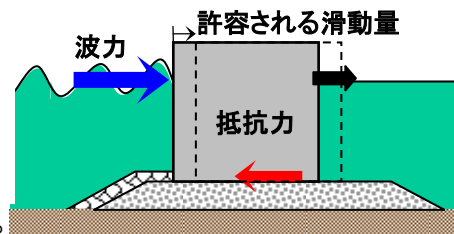
堤体に作用する波力に対して必要な抵抗力(堤体重量)を確保



より合理的な構造断面へ

性能規定化による設計法

許容される滑動量を考慮することにより、必要となる抵抗力が小さくなる。



堤体の縮小(コスト縮減)を期待

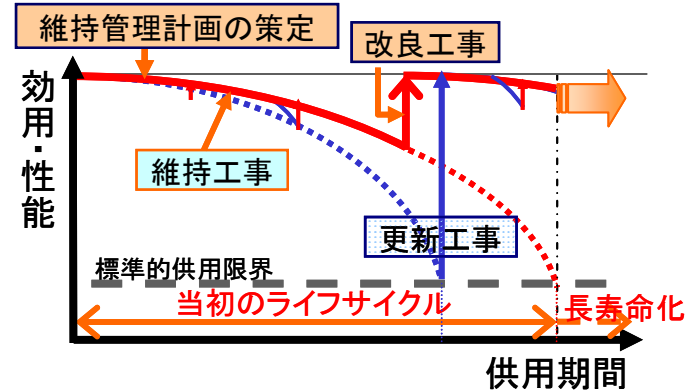
【②維持管理計画の策定等によるライフサイクルコストの最小化】

目的

港湾施設の必要な機能を維持しつつ、将来の更新・改良コストの縮減、平準化を図る。

施策

点検診断、維持補修のあり方を盛り込んだ**維持管理計画**を策定し、**港湾施設の計画的かつ適切な維持管理**を行うことにより、施設のライフサイクルコストの縮減を推進する。



事例

○維持・改良工事により施設を長寿命化した事例



栈橋の裏面の鉄筋コンクリートが塩害により腐食



表面を修復することで、栈橋本体を長寿命化

V. 基本方針変更のスケジュール

答申・告示までの主な予定

平成20年5月	交通政策審議会（諮問） 港湾分科会（付託）	（港湾法第3条の2第4項）
6月	HP上での意見募集 等	
7月4日（予定）	港湾分科会（基本方針案の審議） 交通政策審議会（答申）	（港湾法第3条の2第4項）
7月～9月	関係行政機関の長への協議 港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第4項） （港湾法第3条の2第5項）
10月頃	基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第6項）