

平成24年度
港湾局関係予算概要

平成24年1月

国土交通省港湾局

目次

平成24年度港湾関係予算の規模(総括表)	3
I. 基本方針	4
1 基本方針	4
2 施策分野別の内訳(公共事業)	5
II. 主要施策	6
1 経済復興による日本再生 ～成長戦略の推進と地域経済の再生～	6
(1) 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策	6
①ハブ機能強化のためのインフラ整備	6
②フィーダー輸送によるコンテナ貨物集約への支援	7
(2) 港湾運営の民営化	7
(3) 国際バルク戦略港湾における総合的な対策	8
(4) 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備	9
(5) 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	10
(6) 遠隔離島における活動拠点の整備	10
(7) 低炭素・循環型社会の形成	11
①国内海上輸送へのモーダルシフトの促進	11
②リサイクルポートプロジェクトの促進	11
③臨海部の温室効果ガスの削減の推進(環境省との連携)	12
(8) 港湾関連産業の海外展開支援	12
(9) 新規事項	13
①新規着工施設	13
②調査	13
③税制改正	13
2 安全・安心の確保 ～災害対応力の緊急強化と安全な物流の確保～	14
(1) 被災地港湾の早期復旧・復興	14
①産業・物流の復旧・復興にあわせた港湾施設の復旧	14
②被災地港湾の復興	15
(2) 全国の重要拠点の災害対応力強化	15
①地域経済の拠点となる港湾の災害対応力の強化	15
②東南海・南海地震による影響が大きい地域の地震・津波対策	16
③背後に産業・人口が集積する港湾海岸の整備	17
④沖合波浪観測体制の強化	17
(3) 安全・安心な物流体系の構築	18
①航路の保全・管理の推進	18
②離島交通の安定的確保	18
③出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進	18
④国際海上コンテナ重量計設置への支援	18
⑤港湾施設の計画的かつ適切な維持管理の推進	18

(参考)

港湾等位置図	20
東日本大震災からの復興の基本方針(港湾関係抜粋)	21
復興への提言 ～悲惨のなかの希望～ (港湾関係抜粋)	22
日本再生のための戦略に向けて(港湾関係抜粋)	22

平成24年度港湾関係予算の規模(総括表)

事業区分			平成24年度 予算案 (A)	平成23年度 予算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	<205億円> (450億円) 2,733億円	2,490億円	1.097	
		国費	<133億円> (300億円) 1,818億円	1,666億円	1.091	
	港湾海岸事業	事業費	<43億円> (6億円) 137億円	101億円	1.359	
		国費	<43億円> (6億円) 137億円	103億円	1.328	
	災害復旧事業等	事業費	15億円	15億円	0.965	
		国費	13億円	13億円	1.000	
	合 計	事業費	<248億円> (456億円) 2,884億円	2,606億円	1.107	
		国費	<176億円> (307億円) 1,968億円	1,782億円	1.104	
	非 公 共	行政経費	国費	20億円	21億円	0.972
		国際コンテナ戦略港湾 フィーダー機能強化事業等	国費	15億円	20億円	0.771
その他施設費		事業費	(8億円) 38億円	21億円	1.852	
		国費	(3億円) 13億円	11億円	1.211	
独立行政法人 港湾空港技術研究所関係		国費	14億円	14億円	1.020	
合 計		国費	(3億円) 63億円	65億円	0.961	
総 合 計	国費	<176億円> (309億円) 2,031億円	1,847億円	1.099		

注1) 数値の上段< >は「全国防災関係経費」、中段()は「日本再生重点化措置」分。下段は「全国防災関係経費」、
「日本再生重点化措置」分を含む。

2) 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興に係る経費として、復興庁計上分321億円(国費)がある。

3) 上記計数には内閣府分を含む。

4) 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。

5) 上記計数のほか、港湾関係起債事業の起債額(平成24年度予算案:1,310億円、平成23年度予算額:1,355億円)がある。

6) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

I. 基本方針

1 基本方針

東日本大震災からの速やかな復旧と本格的な経済復興を支え、震災後の国民が安全・安心を実感できる“持続可能で活力ある国土・地域づくり”を進めるため、真に効果的な港湾・海岸整備を強力に進める。

具体的には、以下に重点的に取り組む。

(1) 経済復興による日本再生 ～成長戦略の推進と地域経済の再生～

国際コンテナ・バルク戦略港湾など、我が国の成長戦略を牽引し、国際競争力の強化、地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する効果的なプロジェクトを選択的・集中的に実施することで、震災後の我が国の経済復興による日本再生を加速する。

- ①国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策
- ②港湾運営の民営化
- ③国際バルク戦略港湾における総合的な対策
- ④地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備
- ⑤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
- ⑥遠隔離島における活動拠点の整備
- ⑦低炭素・循環型社会の形成
- ⑧港湾関連産業の海外展開支援

(2) 安全・安心の確保 ～災害対応力の緊急強化と安全な物流の確保～

東日本大震災の教訓をふまえ、被災地港湾の早期復旧・復興を図るとともに、全国の重要拠点の災害対応力強化（耐震強化岸壁、地震・津波対策に資する防波堤や海岸保全施設の整備）、さらには避難対策や津波観測体制の強化などハード・ソフト一体となった総合的な防災対策の推進により、港湾の防災・減災機能を強化する。

- ①被災地港湾の早期復旧・復興
- ②全国の重要拠点の災害対応力強化
- ③安全・安心な物流体系の構築

2 施策分野別の内訳（公共事業）

（1）港湾整備事業

(単位：億円)

区 分	平成24年度 予 算 案 (A)	平成23年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
○ 経済復興による日本再生	2,167 (1,397) 82.9%	2,159 (1,405) 84.3%	1.004 (0.994)
うち、「日本再生重点化措置」	450 (300) 17.8%	(499) (318) 19.1%	- (-)
○ 安全・安心の確保	361 (289) 17.1%	331 (261) 15.7%	1.088 (1.106)
「通常分」＋「日本再生重点化措置」	2,528 (1,685) 100.0%	2,490 (1,666) 100.0%	1.015 (1.011)
「全国防災関係経費」	205 (133)	- (-)	- (-)
合 計	2,733 (1,818)	2,490 (1,666)	1.097 (1.091)

- 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り、その算定に「全国防災関係経費」は考慮していない。
 2) 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興に係る経費として、復興庁計上分148億円(国費)がある。
 3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。
 4) 「日本再生重点化措置」欄の平成23年度予算額には「元気な日本復活特別枠」を参考値として掲載。

（2）港湾海岸事業

(単位：億円)

区 分	平成24年度 予 算 案 (A)	平成23年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
○ 安全・安心の確保	94 (94) 100.0%	101 (103) 100.0%	0.930 (0.910)
うち、「日本再生重点化措置」	6 (6) 6.7%	(11) (11) 11.1%	- (-)
「通常分」＋「日本再生重点化措置」	94 (94) 100.0%	101 (103) 100.0%	0.930 (0.910)
「全国防災関係経費」	43 (43)	- (-)	- (-)
合 計	137 (137)	101 (103)	1.359 (1.328)

- 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り、その算定に「全国防災関係経費」は考慮していない。
 2) 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興に係る経費として、復興庁計上分3億円(国費)がある。
 3) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。
 4) 「日本再生重点化措置」欄の平成23年度予算額には「元気な日本復活特別枠」を参考値として掲載。

Ⅱ. 主要施策

1 経済復興による日本再生

～成長戦略の推進と地域経済の再生～

(1) 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策

○事業費586億円（対前年度比1.14）、国費359億円（対前年度比1.10）
（うち 公共分 港湾整備事業費558億円、国費339億円、
非公共分 事業費29億円、国費20億円）

釜山港等アジア諸港との国際的な競争がますます激化するなかで起こった東日本大震災により、地域の産業インフラは破壊され、京浜港へのフィーダー輸送が滞り、釜山港等へ貨物が流出するなど、海上輸送網にも大きな打撃となり、我が国港湾の国際競争力の回復が急務となっている。

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、フィーダー輸送活性化による貨物集約、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営など、国家戦略として様々な施策を総動員することで、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。

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ハブ機能強化のためのインフラ整備

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。



【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

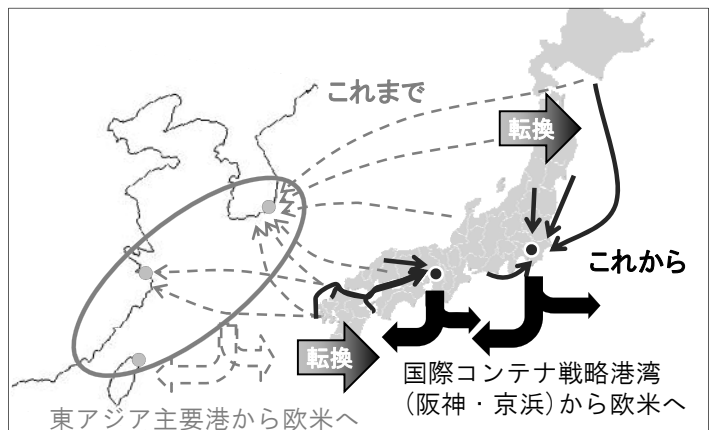
イ) フィーダー輸送活性化のための環境整備

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)

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。具体的には、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を立ち上げ、広域からの貨物集約を進める。

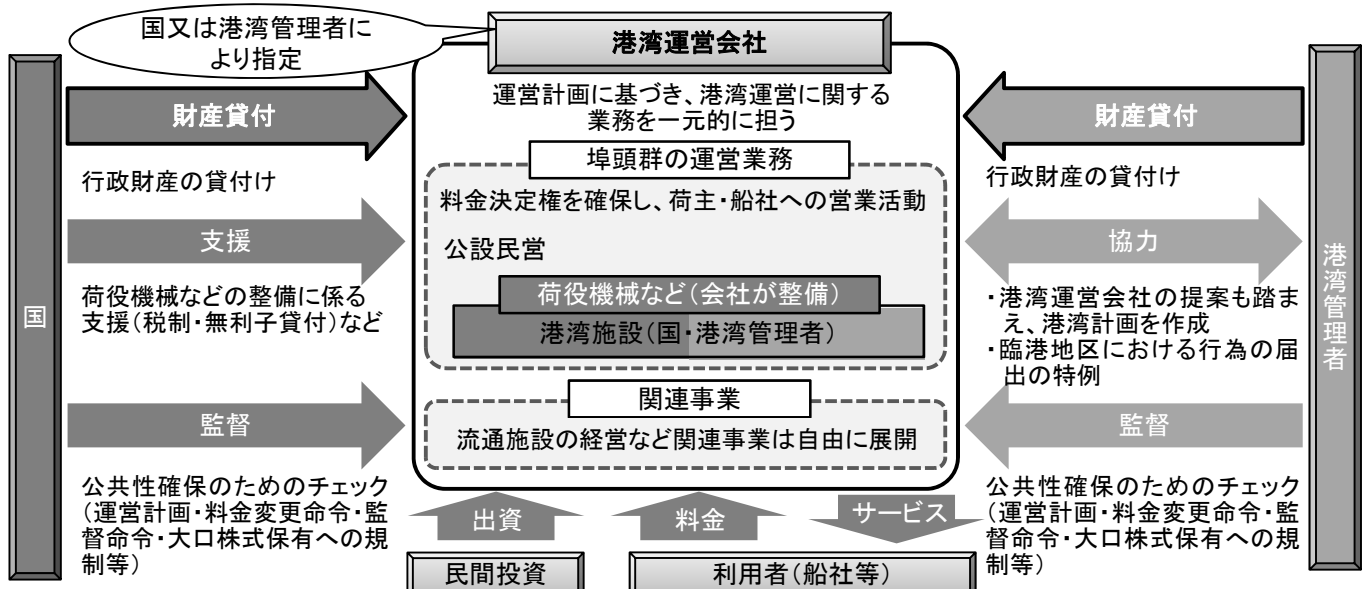


【フィーダー輸送による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のイメージ】

(2) 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施。
- 港湾運営会社に対して、国又は港湾管理者から港湾施設の長期貸付を実施。
- 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の実施。



【港湾運営民営化のイメージ】

(3) 国際バルク戦略港湾における総合的な対策

資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつあるなかで、大型船舶の活用等により、これら物資の安定的かつ安価な輸入を実現するため、選択と集中の観点から選定された「国際バルク戦略港湾」において、大型船舶に対応した港湾施設の整備、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運航効率改善のための制限の緩和等の総合的な対策を推進する。

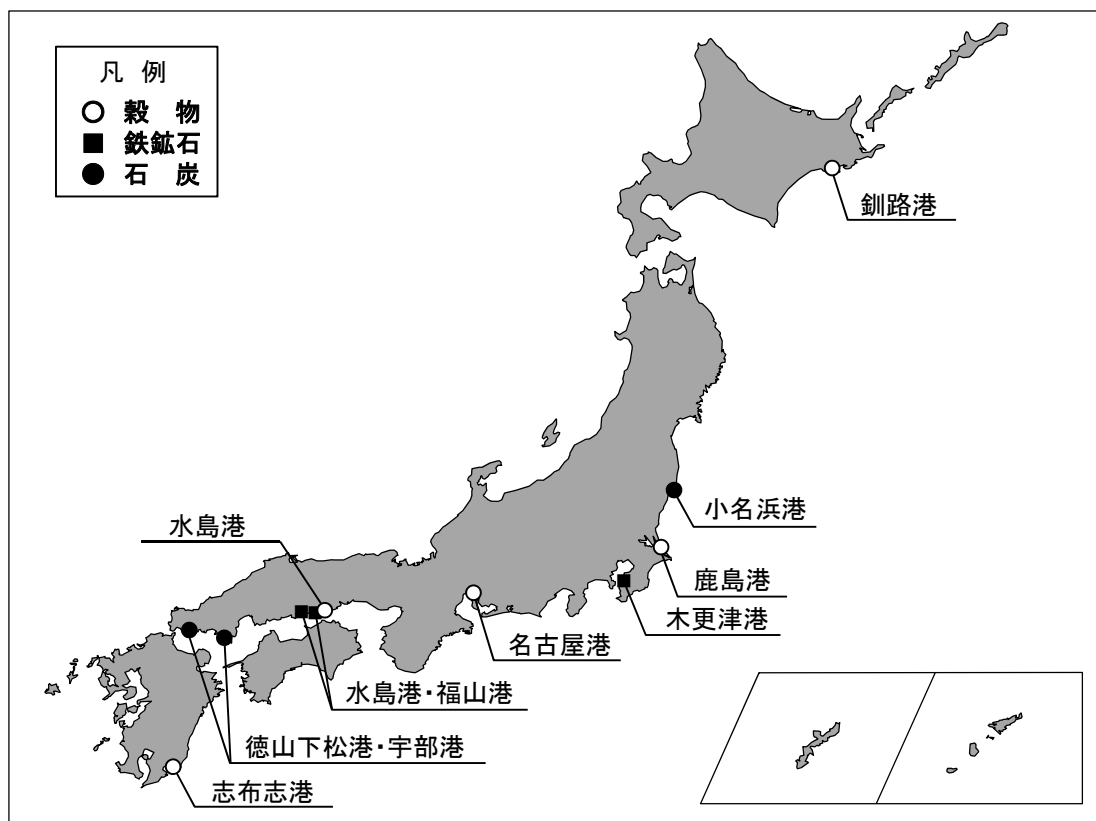
施策の位置づけ

- 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、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給すること
- ③目標：2015年 現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応
2020年 パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応

実現の方策

- ①輸入の効率化のための企業連携の促進
- ②大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保
- ③「民」の視点での効率的な運営体制の確立
- ④船舶の運行効率改善のための制限の緩和等

国際バルク戦略港湾：「国際バルク戦略港湾検討委員会」による検討を経て、穀物（鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港）、鉄鉱石（木更津港、水島港・福山港）、石炭（徳山下松港・宇部港、小名浜港）の拠点港を平成23年5月に選定・公表。



【国際バルク戦略港湾選定港位置】

(4) 地域における国際・国内物流の拠点となる港湾の整備

地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する効果的なプロジェクトを選択的・集中的に実践することで、震災後の我が国の経済復興を加速する。



**茨城港 常陸那珂港区中央ふ頭地区 (茨城県)
国際物流ターミナル整備事業 <新規>**

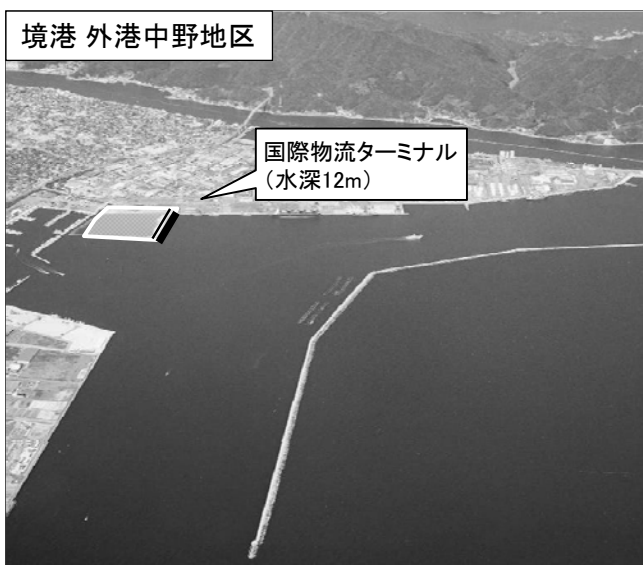
※復興庁に一括計上されているものである。

北関東地方の海上輸送拠点となっている茨城港において、建設機械等の世界的な需要拡大に伴う貨物輸送需要の増加に対応するため、国際物流ターミナル（耐震）の整備を行う。



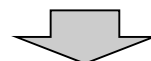
【事業の効果】

- 建設機械等の取扱いにおける我が国企業の国際競争力の強化
- 北関東地方における経済活動の活性化



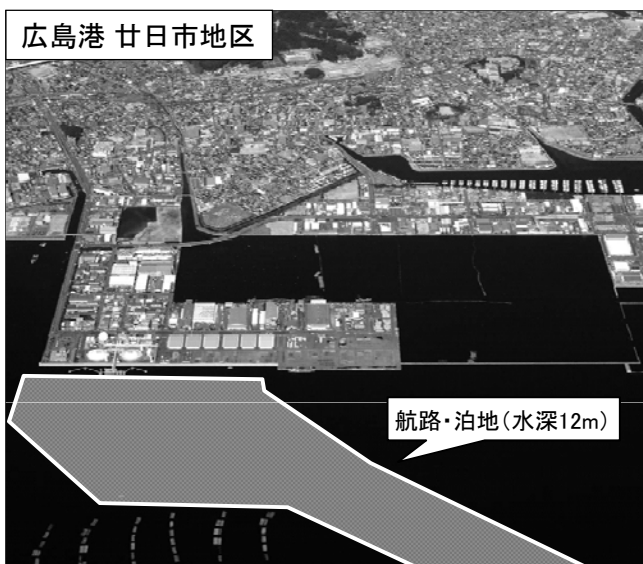
**境港 外港中野地区 (鳥取県)
国際物流ターミナル整備事業 <新規>**

山陰地域の海上輸送拠点であり、特に同地域に立地する合板等の製造企業や製紙企業の原料輸入の拠点となっている境港において、原料輸入の増加や船舶の大型化に対応した合理的なふ頭再編計画を実施するため、国際物流ターミナルの整備を行う。



【事業の効果】

- 合板等の原材料となる原木やリサイクル貨物等の安定的な供給による地域産業の競争力の強化
- ふ頭の再編と、非効率な輸送の解消による港湾機能の向上
- 中国地方における経済活動の活性化



**広島港 廿日市地区 (広島県)
航路・泊地整備事業 <新規>**

エネルギー関連企業、半導体製造企業やエレクトロニクス企業等が集積する広島港において、LNG需要の増加に対応した大型LNG船の安全かつ効率的な輸送を確保するため、航路及び泊地の整備を行う。



【事業の効果】

- LNGの安定的かつ安価な輸送確保、地域産業の国際競争力の強化
- 中国地方における経済活動の活性化

(5) 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、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し、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。(那覇港 等)



西之表港
【岸壁延長の不足による不安定な係留】

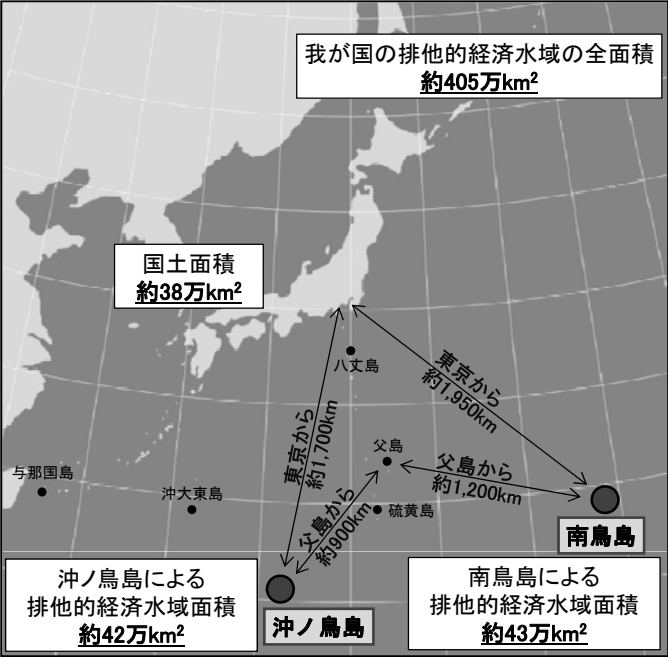


那覇港
【乗降場所が狭隘な大型旅客船岸壁】

(6) 遠隔離島における活動拠点の整備

○事業費108億円（対前年度比3.92）、国費108億円（対前年度比3.92）

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】



【南鳥島における荷役作業の現状】
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

(7) 低炭素・循環型社会の形成

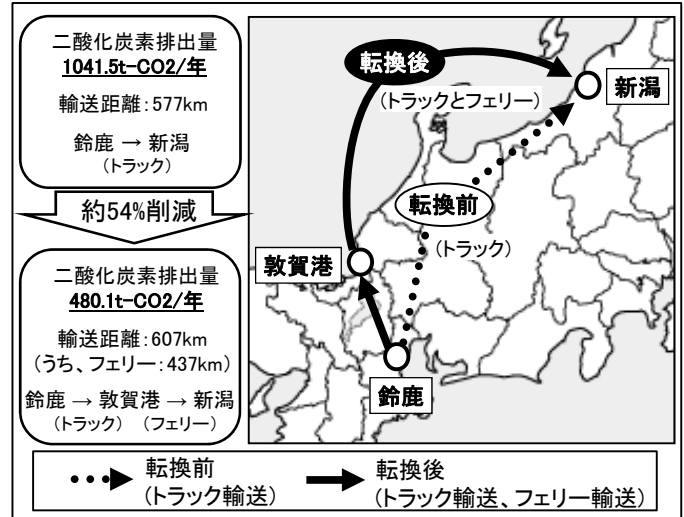
①国内海上輸送へのモーダルシフトの促進

港湾における温室効果ガス排出削減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。(徳島小松島港、鹿児島港等)



釧路港

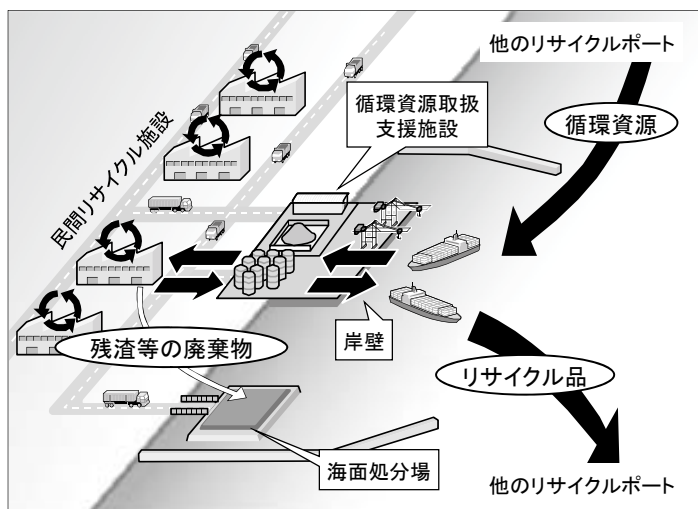
【複合一貫輸送ターミナルにおけるRORO船荷役状況】



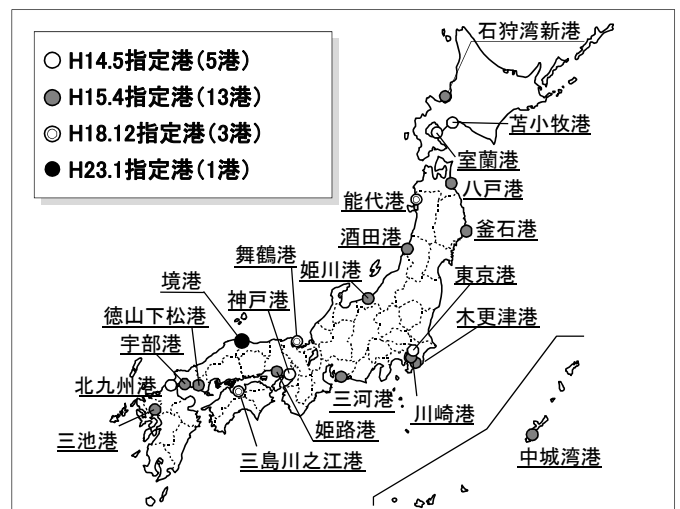
【モーダルシフトの効果(例)】

②リサイクルポートプロジェクトの促進

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)の形成を促進する。(姫川港等)



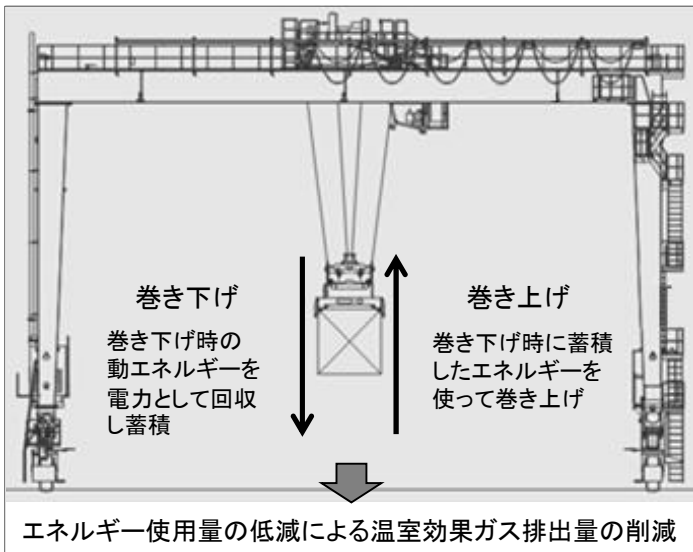
【リサイクルポートのイメージ】



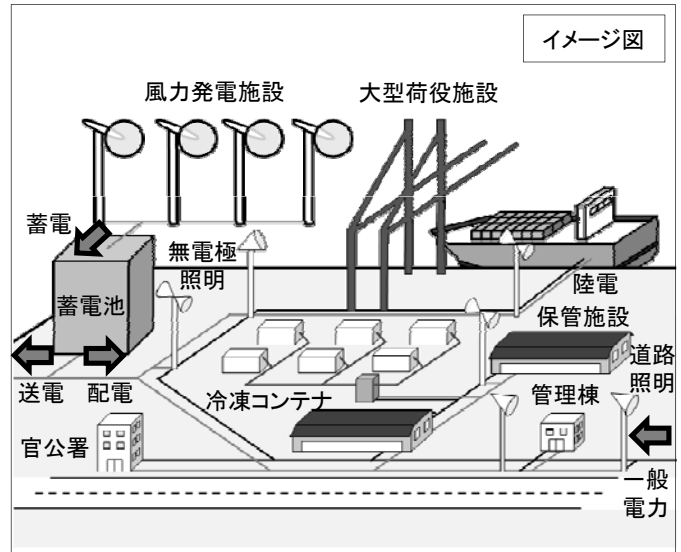
【リサイクルポートの指定状況】

③臨海部の温室効果ガスの削減の推進（環境省との連携）

臨海部の低炭素化を推進するため、電力回収装置付トランスファークレーン等の導入や、風力等の再生可能エネルギーを利用した発電施設及び蓄電池（非常用電源）の整備の支援をモデル的取組として実施し、温室効果ガス排出削減効果等を検証する。



【電力回収装置付トランスファークレーンのイメージ】



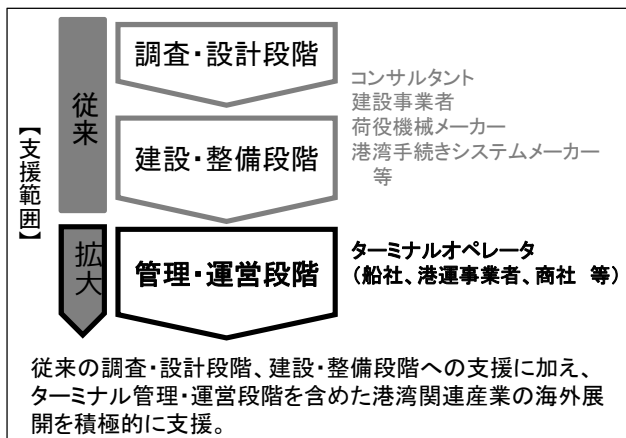
【風力発電施設及び蓄電池による非常用電源イメージ】

（８） 港湾関連産業の海外展開支援

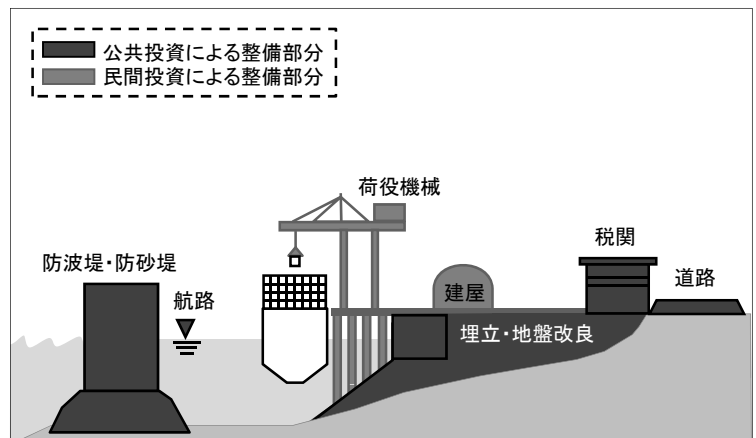
優れた技術を有する我が国の港湾物流・インフラ関連産業の海外展開を支援し、我が国の高質かつ安定的な国際物流ネットワークの構築や関連産業の海外進出機会を拡大するため、情報収集や案件形成支援等による官民協働体制の構築や関連技術の国際標準化の推進を図る。

＜主な取組み＞

- 政府間協議の場等を活用したトップセールス(ベトナム国ラックフェン港等)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】



【海外港湾案件における官民協働体制の役割分担のイメージ】

(9) 新規事項

①新規着工施設

事業名 [事業主体]	事業期間 (年度)	総事業費 (億円)	事業内容
イ) 茨城港 常陸那珂港区中央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 [関東地方整備局]	H24～H28	63	建設機械等貨物輸送需要の堅調な増加へ対応し、大規模地震発生時の緊急物資輸送機能を確保するため、国際物流ターミナル（水深12m）の整備を行う。
ロ) 境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 [中国地方整備局]	H24～H28	85	木材原料やリサイクル貨物等貨物輸送需要の堅調な増加及び船舶の大型化に対応した合理的なふ頭再編計画を実施するため、国際物流ターミナル（水深12m）の整備を行う。
ハ) 広島港 廿日市地区 航路・泊地整備事業 [中国地方整備局]	H24～H27	74	大型LNG船による安定輸送を実現するため、“エネルギー港湾制度”に基づき航路・泊地（水深12m）の整備を行う。

注) 茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業については、復興庁に一括計上されているものである。

②調査

イ) 大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備に係る事業化検証調査

施設の稼働状況を踏まえた機能分担等を通じて、阪神港全体での効率性の向上を実現させるための課題抽出とその解決策を検討する。

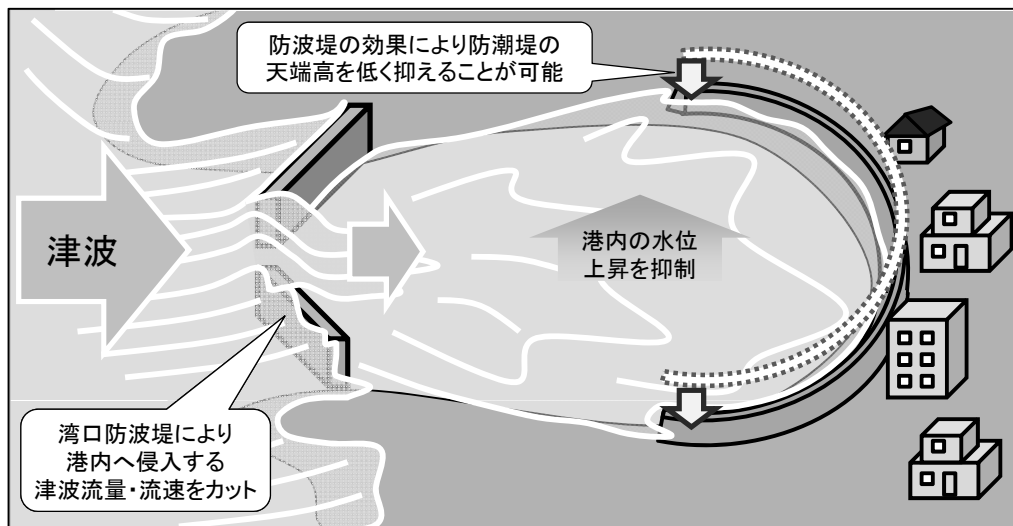
ロ) 国際バルク戦略港湾調査

国際バルク戦略港湾における穀物（釧路港等）、鉄鉱石（水島港・福山港等）、石炭（徳山下松港・宇部港等）の取扱いによる定量的かつ具体的な効果の分析及び施策目標の具体化等を検討する。

また、大型船の複数港寄港による一括大量輸送を通じた効率的な物流体系構築に向け、その実現可能性や事業評価における便益算定の基準を検討する。

③税制改正

事項	税制改正内容
イ) 国際コンテナ戦略港湾等における指定会社税制 ＜延長＞	○国際コンテナ戦略港湾等において、指定会社等が国の補助金又は無利子貸付金を受けて取得した岸壁・荷さばき施設等に係る特例措置の延長（2年間） →固定資産税・都市計画税の課税標準1/2（取得後10年）
ロ) 軽油引取税の課税免除の特例措置 ＜延長＞	○港湾運送業の事業場において使用する機械又は装置の動力源の用途に供する軽油及び浚渫船など作業船の動力源の用途に供する軽油に係る特例措置の延長（3年間） →軽油引取税の課税免除
ハ) 中小企業投資促進税制 ＜延長＞	○中小企業者が荷役機械等を取得した場合の特例措置の延長（2年間） →①所得税・法人税（法人住民税・事業税）の特別償却30%（資本金1億円以下） ②所得税・法人税（法人住民税・事業税）の税額控除7%（資本金3千万円以下）
二) 廃油処理施設に対する税制特例措置 ＜延長＞	○工場又は事業場の油水分離装置に係る特例措置の延長（2年間） →固定資産税の課税標準1/3（取得後無期限）



【湾口防波堤と防潮堤の組み合わせによる防護イメージ】

②被災地港湾の復興

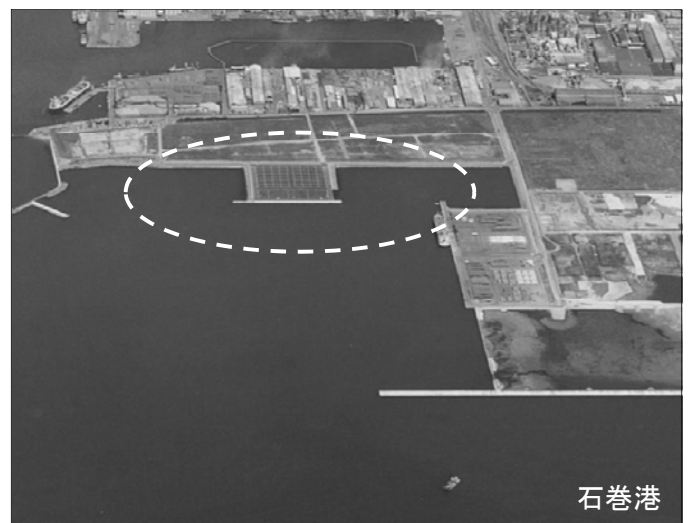
被災地港湾において、物流機能の強化を図るための岸壁整備や東日本大震災により生じた膨大な災害廃棄物等を処分するための廃棄物埋立護岸整備など、復興を目指した対策を推進する。

(小名浜港、石巻港 等)



小名浜港

【荷役が再開された石炭取扱岸壁】



石巻港

【災害廃棄物等の受け入れ場所の確保】

(2) 全国の重要拠点の災害対応力強化

○事業費342億円（対前年度比1.79）、国費270億円（対前年度比1.70）

（うち 公共分 港湾整備事業費205億円、国費133億円、
港湾海岸事業費137億円、国費137億円）

①地域経済の拠点となる港湾の災害対応力の強化

今般の東日本大震災により通常岸壁は被災したが、耐震強化岸壁は被災せず、震災直後の迅速な緊急物資や生活物資の輸送活動の再開に大きく寄与した。また、防波堤については、一定の防護効果を発揮したものの、想定していた設計外力を超える大規模地震及びそれに伴う津波により被災した。これらの震災の教訓を踏まえ、大規模地震及びそれに伴う津波が発生する可能性の高い地域において、耐震強化岸壁、防波堤等の整備を推進する。

(徳島小松島港 等)

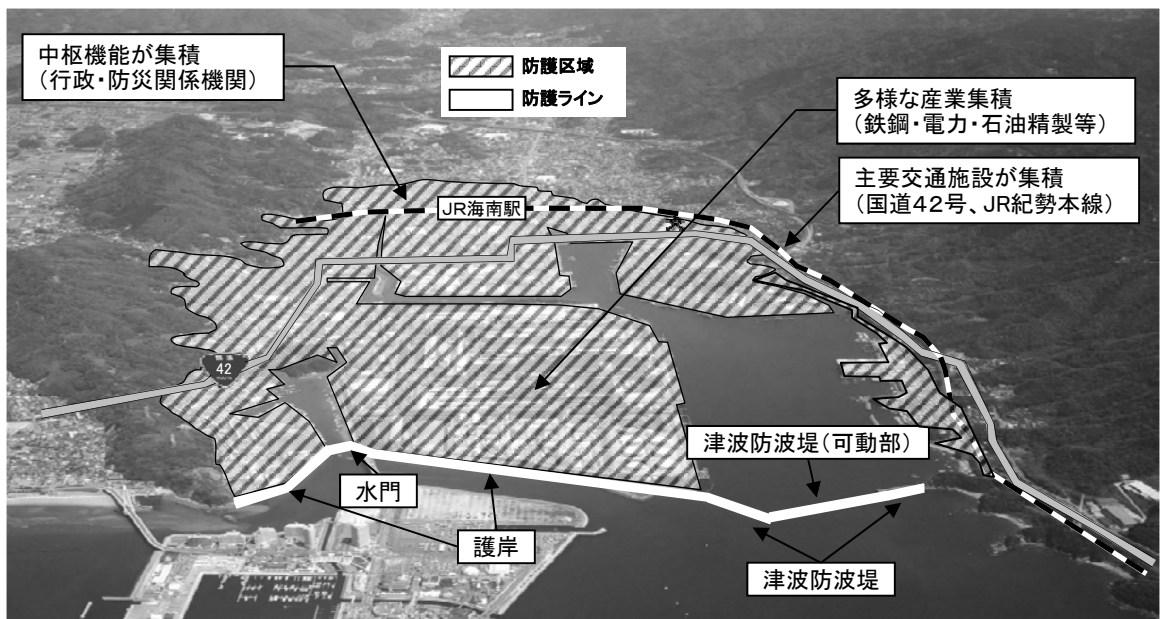
②東南海・南海地震による影響が大きい地域の地震・津波対策

東日本大震災の教訓を踏まえつつ、切迫する大規模地震及びそれに伴う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。（和歌山下津港海岸、撫養港海岸等）

■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
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 海南市	津波防波堤 護岸(改良)等
			むや 撫養港海岸	徳島県 鳴門市	堤防(改良) 水門(改良)等

■和歌山下津港海岸



■撫養港海岸



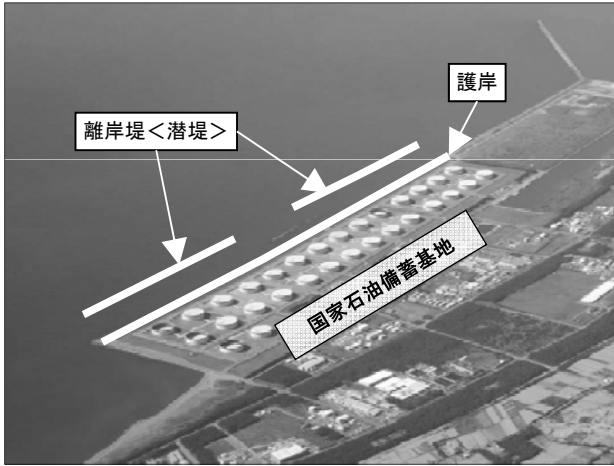
○大規模地震・津波対策検討調査（海岸省庁で共同実施）

湾口部の津波防波堤や湾内の護岸などの海岸保全施設の整備について、地形条件を考慮した効果的・効果的な津波対策を検討。

③ 背後に産業・人口が集積する港湾海岸の整備

地震・津波等から背後の産業基盤、エネルギー関連施設や人口集積地域を防護する港湾海岸の整備を推進する。
(福井港海岸、広島港海岸等)

■ 福井港海岸



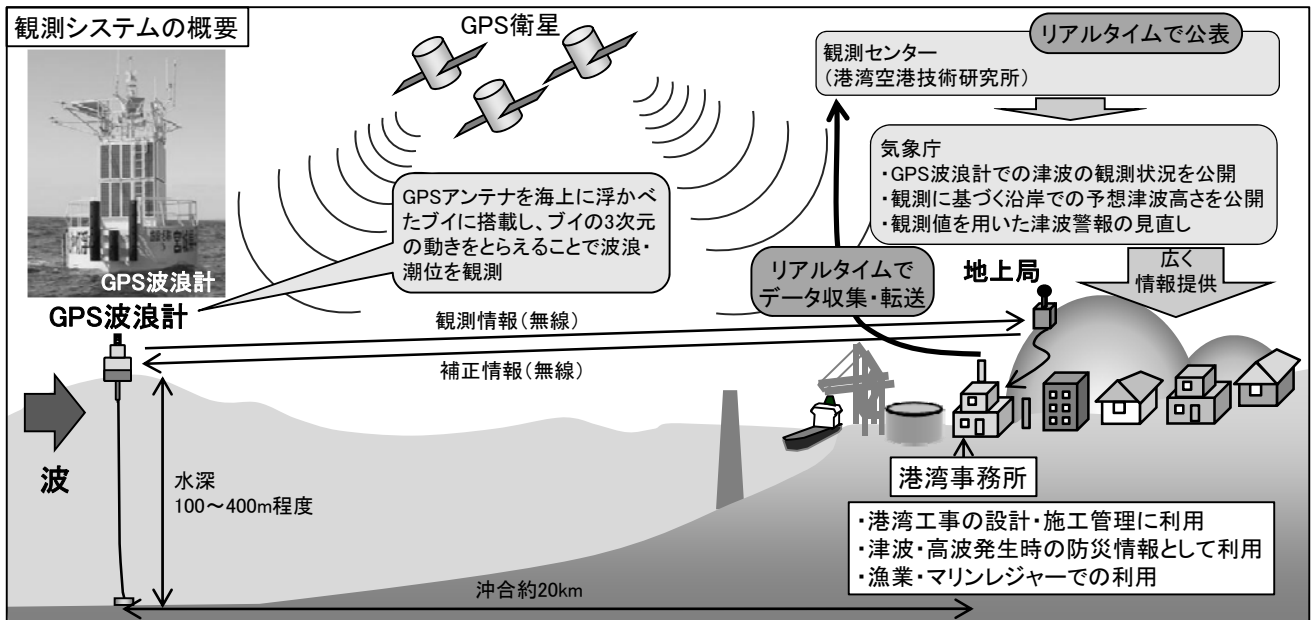
■ 広島港海岸



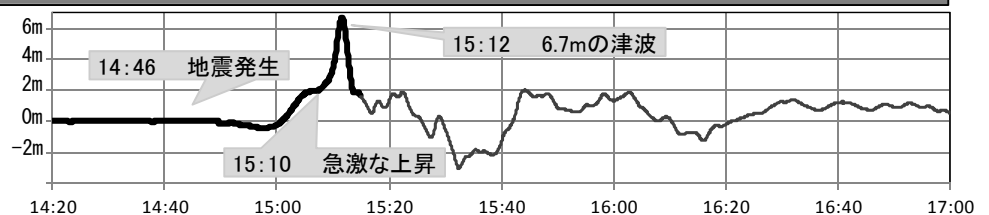
④ 沖合波浪観測体制の強化

港湾整備に必要な沖合の波浪を精度良く観測するGPS波浪計の整備を推進し、沖合波浪観測体制の強化を図る。

なお、東日本大震災においては、釜石沖等、東北太平洋沖のGPS波浪計において、津波の高さの急激な上昇を観測し、気象庁はこれを受け、津波警報の対象となる区域の拡大や予想津波高さの引上げを行った。



東日本大震災発生時 (平成23年3月11日)の釜石沖GPS波浪計 (沖合20km)における津波観測結果



(3) 安全・安心な物流体系の構築

①航路の保全・管理の推進

船舶の大型化・高速化が進む中、船舶通航量が多く、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港保全航路において、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)

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)

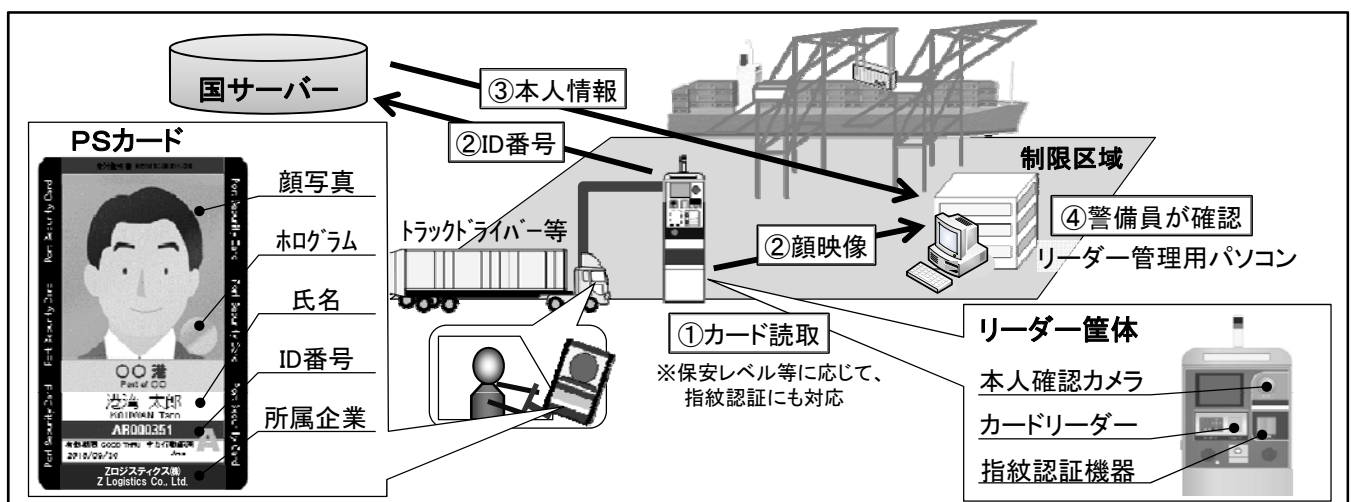
【港内静穏度確保のための防波堤】 【船舶の大型化に対応した岸壁】 【バリアフリーに配慮した客船ターミナル】

③出入管理情報システムによる港湾保安対策の推進

セキュリティ水準の高い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・運用を図り、港湾保安対策を推進する。

(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。



【出入管理情報システムの利用イメージ】

④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に向けた検討を進める。

⑤港湾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。

参 考

港湾等位置図

■ 港湾数一覧

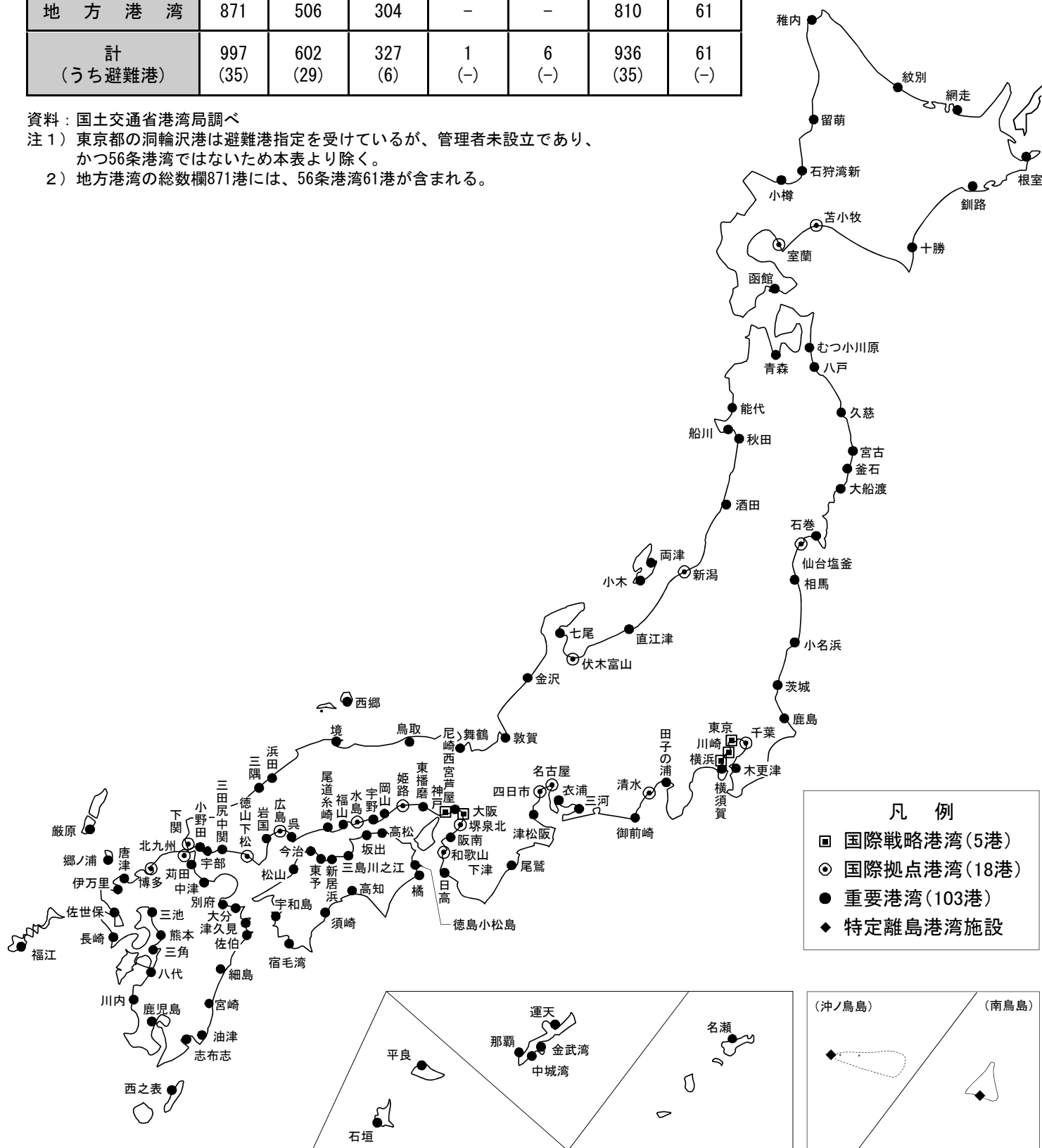
(平成24年1月1日現在)

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	
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	103	83	16	1	3	103	-
地方港湾	871	506	304	-	-	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871港には、56条港湾61港が含まれる。



凡例

- 国際戦略港湾(5港)
- 国際拠点港湾(18港)
- 重要港湾(103港)
- ◆ 特定離島港湾施設

東日本大震災からの復興の基本方針(港湾関係抜粋)

平成23年7月29日決定
平成23年8月11日改定
東日本大震災復興対策本部

(前略)

5 復興施策

(1) 災害に強い地域づくり

②「減災」の考え方に基づくソフト・ハードの施策の総動員

(前略)

(ii) 以下のハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせ実施する。

- (イ) 海岸・河川堤防等の復旧・整備、水門・樋管等の防災・排水施設の機能強化
- (ロ) 想定浸水区域等の設定、ハザードマップの作成、避難計画の策定、避難訓練の実施等の警戒避難体制の確立
- (ハ) 中高層の避難建築物の整備、避難場所の確保、避難ビル・避難路・防災拠点施設の整備・機能向上 (略)
- (ホ) 被災時における支援活動に不可欠な幹線交通網へのアクセス確保

(中略)

また、大津波に際して、粘り強い防波堤・防潮堤等とするための技術的整理を行う。

(3) 地域経済活動の再生

①企業、産業・技術等

- (iii) 被災地域の企業に経済効果が及ぶインフラ・システムの輸出促進を推進する。また、風評被害の払拭や日本ブランドの信頼性を回復するため、国内外向けの製品販売及びその物流円滑化のための放射線量測定を支援するとともに、製品・製品の販路開拓事業を実施する。

(中略)

⑨交通・物流、情報通信

- (i) 被災地の復興支援のため、まず、道路、港湾、臨海鉄道等の物流インフラの早期復旧を図る。
- (ii) 以下により、災害に強い交通・物流網を構築する。(略)
 - (ロ) 基幹産業の復興や背後のまちづくり等を踏まえた港毎の復興プランに基づく港湾の産業・物流機能、減災機能の強化 (略)
 - (ニ) 交通・物流施設への防災機能の付加 (略)
 - (ト) 日本海側との連携も含め東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保

(後略)

(4) 大震災の教訓を踏まえた国づくり

⑤今後の災害への備え

- (iii) (前略) 地震・津波等の観測・監視・予測体制の強化、津波警報の改善をはじめとした防災情報の強化等を実施する。また、政府の危機管理体制の強化等を検討する。 (後略)

- (v) (前略) また、最大規模の外力に対するリスク評価、防災拠点(災害に強い施設)・情報伝達体制・警戒避難体制の整備、社会基盤の防災対策の強化とルート多重化、必要な技術開発、災害に強い供給網の構築、企業の事業継続の取組みの促進等を行う。 (後略)

⑥震災に関する学術調査、災害の記録と伝承

- (i) 今後の防災対策に資するため、今回の大震災に関し、国際共同研究を含め、詳細な調査研究を行う。その際、地震・津波の発生メカニズムの分析・解明やこれまでの防災対策の再検証やリスクコミュニケーションのあり方の検証等も行う。また、各機関の調査研究が有機的に連携し、総合的な調査となるよう配慮する。

(後略)

復興への提言～悲惨のなかの希望～（港湾関係抜粋）

平成23年6月25日決定
東日本大震災復興構想会議

II. 本論

第2章 暮らしと仕事の再生

（6）地域経済活動を支える基盤の強化

災害に強い交通網

（前略）港湾については、臨海部への企業の立地状況を踏まえ、避難体制の構築など「減災」機能の強化を図るべきである。（後略）

日本再生のための戦略に向けて（港湾関係抜粋）

平成23年8月5日閣議決定

I. （略）

II. 日本再生に向けた戦略の方針

1. （略）

2. 空洞化防止・海外市場開拓

（問題の所在一かつてない空洞化の危機一）

震災による産業インフラの破壊、電力制約や日本ブランドへの信頼性の動揺は、我が国での生産活動や、海外とのヒト・モノ・カネの流れに大きな影響を及ぼしている。加えて、円高の進行、新興国の企業の急速な成長や国を挙げての立地競争等により、産業立地としての日本の魅力の低下は深刻な状況にあり、我が国はかつてない空洞化の危機に瀕している。こうした状況を放置すれば、外需の取り込みや国際競争力、国内雇用の維持に重大な影響がもたらされ、我が国の成長にとって大きな阻害要因となる。このため、我が国経済の空洞化を防止するとともに、海外市場の開拓を進め、さらには産業の国際競争力を強化していくための一層の取組が必要である。

（当面の対策：不安の払拭、サプライチェーン復旧、日本ブランド回復等）

当面は、電力制約と原発事故という2つの不安要因の払拭に全力を尽くす。また、今回の震災は、東北や北関東の企業がグローバルなサプライチェーンの重要な一翼を担っていることを図らずも示しており、こうしたサプライチェーンの復旧・再構築に向けた取組を進める。（中略）加えて、産業・物流を支える交通基盤の早期復旧を目指した取組を進めるとともに、訪日旅行者の減少幅は縮小しつつあるが、これを反転増加させるための取組を進める。

（後略）

3～4. （略）

5. 成長型長寿社会・地域再生

（問題の所在一長寿化・人口減少への対応と地域再生一）

（前略）

同時に、長寿社会における課題は、震災の被災地域を始めとする地方において、より顕在化が進んでおり、成長の牽引役となる大都市の再生とともに、被災地域の再生を先駆例とする地域再生の戦略的な取組を強化し、我が国全体の成長につなげていくことが必要である。

（中略）

（地域再生等の基盤となる災害に強い地域・国土づくり）

（前略）

また、地域・国土の災害に対する安全性の向上を図るため、津波等の全国的な災害リスクに対し、津波防災まちづくり、社会基盤の防災対策の強化と広域的な基幹ネットワークの整備・多重化等、地域・国土の安全・安心の確保を推進する。

22 III. （略）

