

平成27年度  
港湾局関係予算概要

平成27年1月

国土交通省港湾局



# 目次

<b>I. 基本方針</b>	1
1 平成27年度予算の基本方針	1
2 平成27年度港湾局関係予算の規模	2
<b>II. 主要施策</b>	3
1 東日本大震災からの復興加速	3
東日本大震災からの復興加速	3
2 成長戦略の具体化	5
(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速	5
① 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	6
② 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」	7
③ 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」	7
(2) 遠隔離島における活動拠点の整備等	9
(3) 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	10
(4) 港湾関連産業の海外展開支援	10
3 国民の安全・安心の確保	11
(1) 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	11
① コンビナート港湾の強靱化の推進	11
② 港湾・背後地を守る取組の推進	12
③ 海上輸送機能を維持する取組の推進	12
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	13
① 津波・高潮・侵食対策等の推進	13
② 海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備の推進	14
③ 水門・陸閘の安全かつ確実な運用体制の構築	14
(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	15
① 港湾施設の老朽化対策の推進	15
② 海岸保全施設の適切な維持管理の推進	16
③ 老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進	16
4 地域の活性化	17
(1) 地域経済を支える港湾機能の強化	17
① 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	17
② 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善	18
③ 日本海側港湾の機能別拠点化	19
④ 離島交通の安定的確保	19
⑤ みなとを核とした魅力ある地域の創造	19
(2) 循環型社会の形成に向けた環境の整備	19
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	19
② 海域環境の保全・再生・創出	19
③ 洋上風力発電の導入に対応した港湾区域の管理・利用調整方策の検討	19
<b>III. 新規事項</b>	20
1 新規制度等	20
2 税制改正	20
(参考)	
港湾位置図	21
港湾局関連施策	22
経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定) 抜粋	22
「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定) 抜粋	23
「日本再興戦略」の改訂について(中短期工程表)(平成26年6月24日公表) 抜粋	24
観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014(平成26年6月17日観光立国推進閣僚会議) 抜粋	24
国土強靱化基本計画(平成26年6月6日閣議決定) 抜粋	25
国土交通省 インフラ長寿命化計画(行動計画)(平成26年5月21日国土交通省) 概要	26

# I. 基本方針

## 1 平成27年度予算の基本方針

平成27年度予算においては、「経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）」、「日本再興戦略改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）」、「平成27年度予算編成の基本方針（平成26年12月27日閣議決定）」を踏まえ、『東日本大震災からの復興加速』『成長戦略の具体化』『国民の安全・安心の確保』『地域の活性化』の4分野の取組を強力に推進する。

これにより、経済好循環をさらに拡大し、民需主導の経済成長につなげるための成長戦略の強化・深化や安全・安心な暮らしと持続可能な経済社会の基盤を確保する。

### （1）東日本大震災からの復興加速

経済復興の礎となる港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

○東日本大震災からの復興加速

### （2）成長戦略の具体化

「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策により国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速するとともに、資源・エネルギーの安定的かつ安価な輸入のための拠点機能を強化する。

また、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、遠隔離島(南鳥島・沖ノ鳥島)において特定離島港湾施設の整備等を推進する。

○国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

○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

○遠隔離島における活動拠点の整備等

### （3）国民の安全・安心の確保

大規模災害に対する事前防災・減災対策として、港湾・海岸のソフト・ハード両面の施策展開により国土強靱化の取組を進めるとともに、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化対策の推進により、安全・安心な暮らしと持続可能な経済社会の基盤を確保する。

○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

○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機能を強化する。また、クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を推進する。

○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

## 2 平成27年度港湾局関係予算の規模

事業区分			平成27年度 予算案 (A)	平成26年度 算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公 共	港湾整備事業	事業費	2,653億円	2,630億円	1.01
		国費	2,314億円	2,312億円	1.00
	港湾海岸事業	事業費	98億円	98億円	1.00
		国費	98億円	98億円	1.00
	災害復旧事業等	事業費	16億円	16億円	1.03
		国費	13億円	13億円	1.00
	合 計	事業費	2,767億円	2,744億円	1.01
		国費	2,425億円	2,423億円	1.00
非 公 共	行政経費	国費	10億円	9億円	1.11
	国際戦略港湾 競争力強化対策事業等	事業費	32億円	31億円	1.04
		国費	18億円	17億円	1.03
	その他施設費	事業費	25億円	23億円	1.09
		国費	8億円	9億円	0.92
	国立研究開発法人 港湾空港技術研究所関係	国費	12億円	14億円	0.89
	合 計	国費	48億円	49億円	0.98
総 合 計	国費	2,473億円	2,472億円	1.00	

注1) 国費は、一般会計歳出国費である。

2) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

3) 本表のほか、平成27年度予算案には以下がある。

- ① 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(港湾：287億円、災害：532億円)、  
全国防災対策事業(港湾：62億円、海岸：1億円)(いずれも国費)
- ② 受託工事費(港湾：136億円、海岸：1億円)(いずれも国費)
- ③ 特殊要因(3億円)(国費)
- ④ 港湾関係起債事業の起債額(929億円)

4) 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

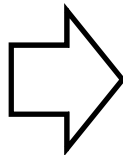
## 1 東日本大震災からの復興加速

### 東日本大震災からの復興加速

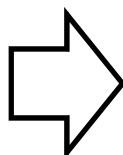
- 復旧：国費532億円（対前年度比1.48）
- 復興：国費287億円（対前年度比1.03）

注) 上記経費は全て復興庁計上分である。

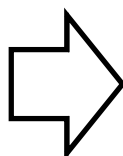
被災地域の経済復興を実現するため、被災した防波堤、海岸保全施設等の復旧を計画的に推進するとともに、経済復興の礎となる岸壁・防波堤等の港湾施設の整備を行う。（釜石港、相馬港等）



【釜石港湾口防波堤の復旧状況】



【仙台塩釜港(塩釜港区)の復旧状況】



【大船渡港海岸の復旧状況】



【経済復興の礎となる港湾施設】

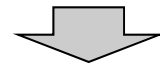
■復興加速の拠点となる港湾の整備



【相馬港航路・泊地整備事業】

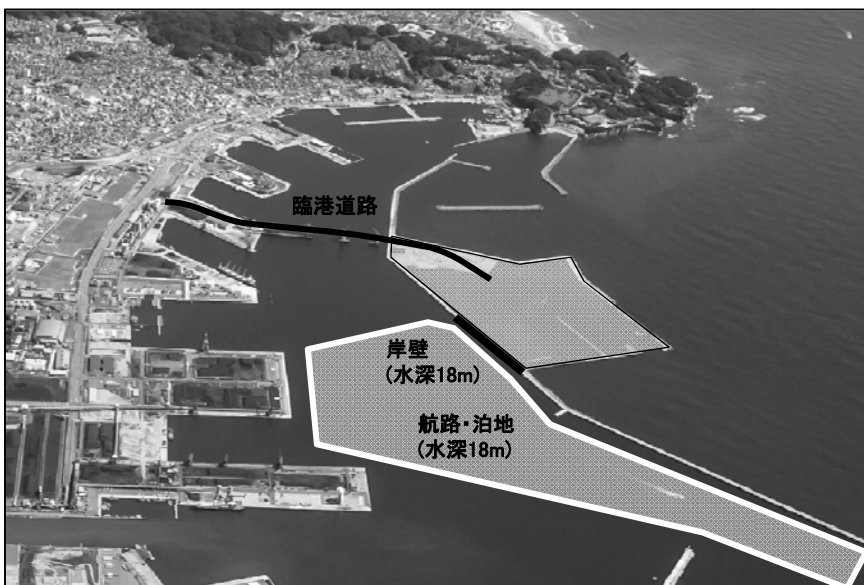
相馬港(福島県)

東北地域の新たなLNG受入拠点となる相馬港において、100,000DWT級の大型LNG船に対応した航路・泊地の整備を行う。



●事業の効果

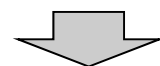
- ・LNGの安定的かつ安価な供給の実現
- ・東北地域の広域的なLNG供給ネットワークの確保
- ・地域産業の競争力強化、関連産業の立地による地域の復興、東北地域の経済活動の活性化



【小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備事業】

小名浜港(福島県)

周辺に多く立地する火力発電所への燃料の供給拠点である小名浜港において、石炭輸送船の大型化に対応するとともに、常態化している石炭輸送船の滞船を解消するため、120,000DWT級の大型ばら積み船に対応できる水深18mの岸壁等の整備を行う。



●事業の効果

- ・石炭の安定的かつ安価な供給の実現
- ・企業間連携による更なる効率化
- ・地域産業の競争力強化による地域の復興、東北地域の経済活動の活性化

# 2 成長戦略の具体化

## (1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

- 国費687億円（対前年度比1.12）
  - 公共分 港湾整備事業 国費668億円
  - 非公共分 国際戦略港湾競争力強化対策事業等 国費18億円

コンテナ船の更なる大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、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、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ(平成26年1月)」に基づき、「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、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図る。

<h3>広域的に利用されている阪神・京浜港</h3> <p>各都道府県発着の輸出入コンテナの阪神・京浜港利用割合</p> <p>出典：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査</p>	<h3>一国に匹敵する東日本、西日本の経済</h3> <p>東日本のGDPは世界第4位のドイツを、西日本は第6位のブラジルを、それぞれ上回っている</p> <h4>東日本及び西日本と各国の名目GDPの比較</h4> <p>「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東、 「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西 出典：内閣府「平成23年度県民経済計算について」を基に 国土交通省港湾局作成</p>
--	--

### 【広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾】

<h4>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	<h4>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>	<h4>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
---	--	--

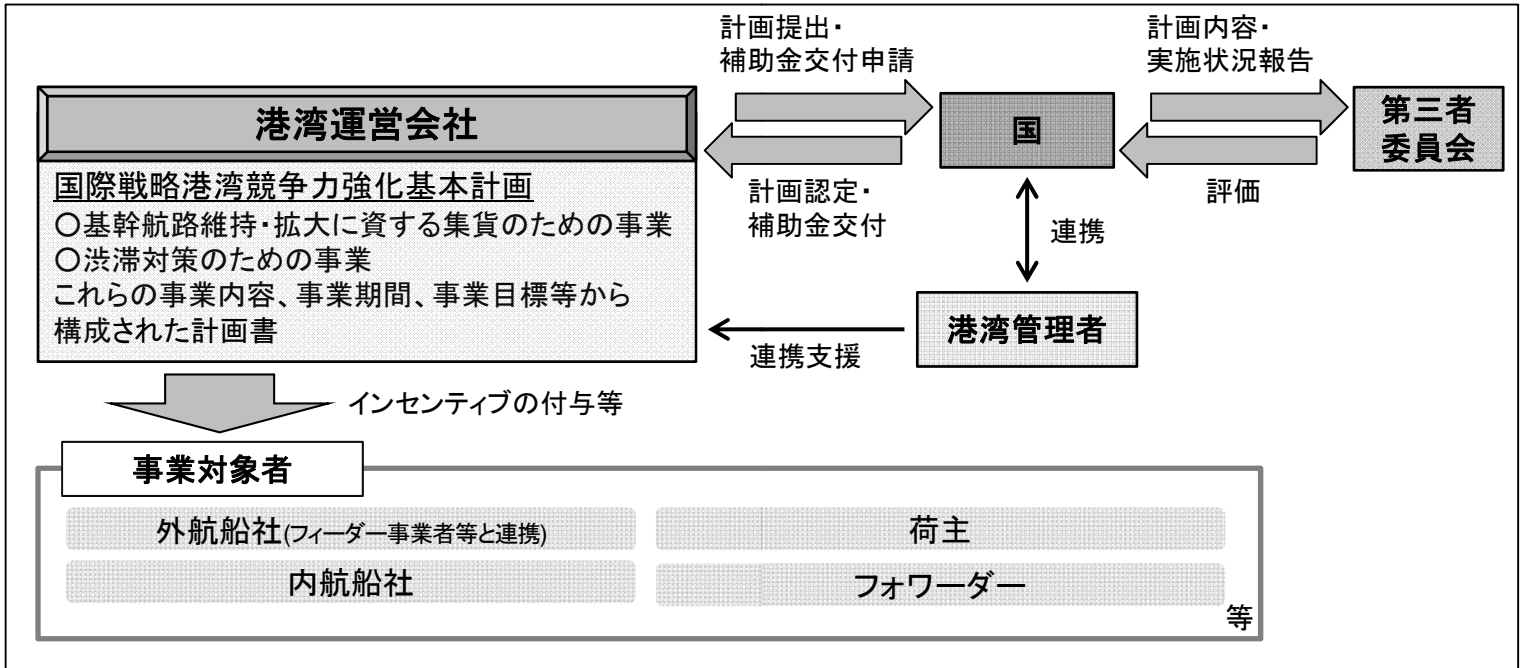
### 【国際コンテナ戦略港湾政策(3本柱の施策)】



## ①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

### ■国際戦略港湾競争力強化対策事業

国際コンテナ戦略港湾において、経営統合した港湾運営会社が、基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨のために実施する事業に対し、港湾管理者とも連携しつつ支援を行う。



### 【国際戦略港湾競争力強化対策事業の概要】

### ■国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

国際コンテナ戦略港湾に貨物を集貨し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが不可欠であるため、外内貿コンテナの円滑な積替を行う上で支障となっている内航船の沖待ちや複数バース寄り(バースホッピング)の解消、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証を行うとともに、一体的運営のための情報共有に関する調査検討を行う。

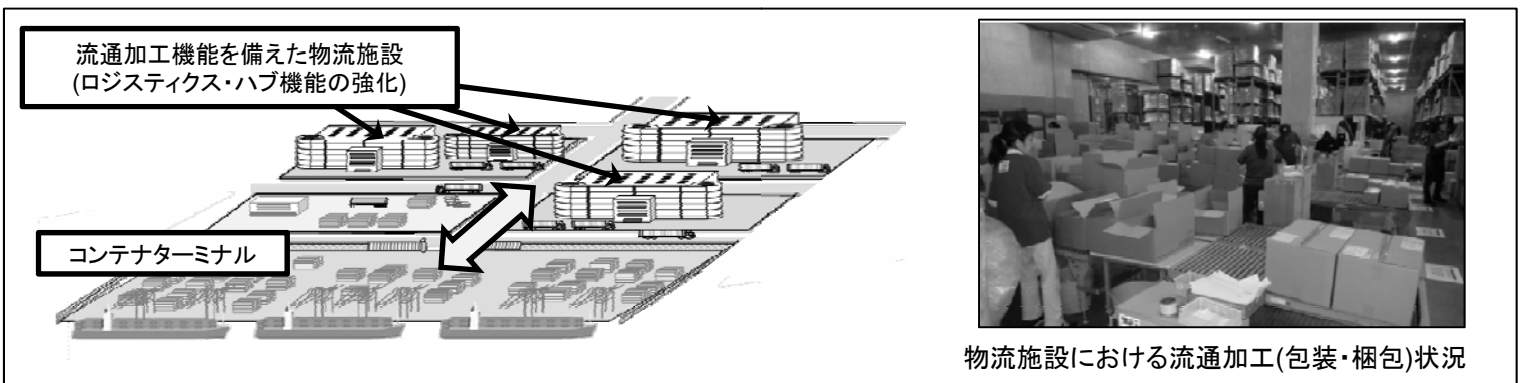


神戸港における実証事業実施状況

## ② 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において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設のふ頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図るため、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。



### 【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】

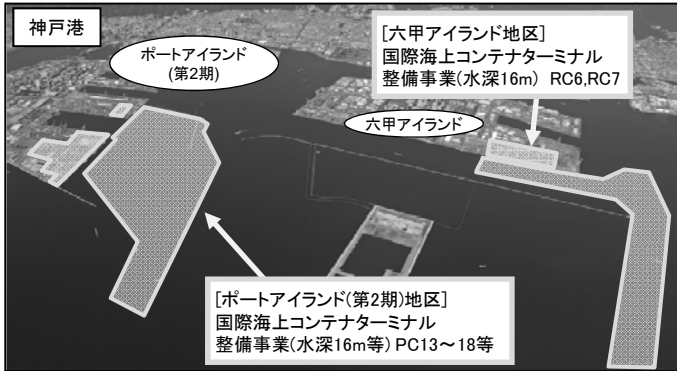
### ③ 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

#### ■コンテナ船の大型化等に対応するための大水深コンテナターミナル等の整備の推進

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては、カスケード現象※の進展も踏まえ8,000~10,000TEUクラスが今後主流となると見込まれる。

基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。

※ 欧州航路への新たな大型コンテナ船の就航により、それまで欧州航路に就航していた大型コンテナ船が北米航路にシフトし、航路サービス全体で船舶が大型化する現象。



【平成26年度 神戸港実施中プロジェクト】



【神戸港六甲アイランドコンテナターミナル】  
(供用しながら整備中のRC7)



【平成26年度 横浜港実施中プロジェクト】



【横浜港南本牧コンテナターミナル】  
(MC2にて荷役中の13,000TEU積コンテナ船)

#### ■国際コンテナ戦略港湾の港湾コスト削減

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルを国が整備し、港湾運営会社に直接貸し付けるほか、港湾運営会社の経営統合により、広域的・一体的な港湾運営を実現し、複数ターミナルを一体運営するスケールメリット等によって、港湾コストの削減を図る。

#### ■コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和

国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルゲート前では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が大きな課題となっていることから、渋滞の緩和に向け、総合的な取組を推進する。



【ゲート前渋滞状況(東京港)】

<p>① ターミナルの蔵置容量不足</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルの拡張・再編</li> <li>・ターミナル外での空コンテナ蔵置場確保</li> </ul>	<p>② コンテナ搬出入処理能力不足</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル内の荷役システムの高度化によるターミナルのコンテナ搬出入処理能力の増強</li> </ul>	<p>③ 特定時間帯へのトラック集中</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ搬出入トラック到着の平準化(コンテナ搬出入予約制)</li> </ul>
---	--	---

【コンテナターミナルゲート前渋滞の要因と主な対応策】

### <参考> 阪神港における広域的・一体的な港湾運営

阪神港において、平成26年10月1日に神戸港と大阪港それぞれの特例港湾運営会社が経営統合し、「阪神国際港湾株式会社」が設立され、その後、国土交通大臣が同社を港湾運営会社として指定し、さらに国から出資を行った。これにより、国・港湾管理者・民間それぞれの強みを活かした協働体制が整った。

今後はこの協働体制により、広域からの貨物集約など、全国的見地から取り組むべき課題の解決に向けて強力に取り組む。その一つの取組として、経営統合により実施することが可能となった「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用し、阪神港の集貨機能の強化を図る。

#### 「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆ 設立日 平成26年10月1日（11月28日に港湾運営会社として指定）  
（特例港湾運営会社である大阪港埠頭(株)と神戸港埠頭(株)が経営統合）
- ◆ 代表者 代表取締役会長 犬伏 泰夫（元 神戸港埠頭(株)代表取締役社長）  
代表取締役社長 川端 芳文（元 大阪港埠頭(株)代表取締役社長）
- ◆ 出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間(4%)（合計14.6億円）
- ◆ 適用可能な制度 ①行政財産（国有港湾施設、港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付け  
②無利子貸付制度（最大8割）  
③税制優遇措置（固定資産税・都市計画税1/2軽減）  
④国出資（平成26年12月26日に出資）

#### 「阪神国際港湾株式会社」の中期経営計画（基本戦略）

1. 戦略的かつ機動的な経営の実現
2. 集貨施策の強化と創貨
3. ターミナルの高規格化・効率化の推進
4. 組織力の向上
5. 社会に貢献する企業を目指して

阪神国際港湾株式会社

阪神国際港湾株式会社のシンボルマーク

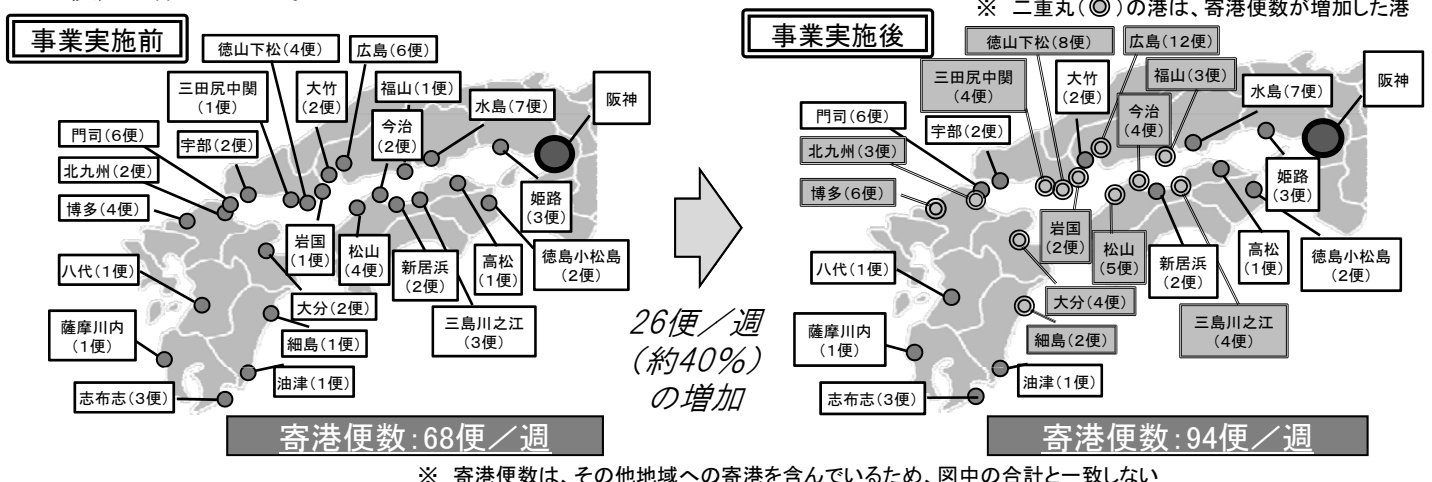
#### 「阪神国際港湾株式会社」の設立による新たな取組

##### 【阪神国際港湾株式会社による「国際戦略港湾競争力強化対策事業」の内容】

基幹航路維持・拡大に資する集貨のための事業	国際フィーダー利用促進事業	阪神港と地方港を結ぶ国際フィーダー航路の充実を図る。
	海外フィーダー等貨物誘致事業	西日本諸港を発着する北米・欧州向け貨物の輸送経路を阪神港を利用した経路に転換する。
	国際トランシップ貨物誘致事業	東南アジア等を発着する国際トランシップ貨物を阪神港でのトランシップ経路利用に転換する。
	新規航路誘致事業	阪神港における基幹航路の寄港数を増加させる。
渋滞対策のための事業	渋滞対策事業	コンテナターミナルのゲートオープン時間を拡大（早朝・昼休み等）することにより、ゲート前の混雑を緩和する。

##### 【国際フィーダー利用促進事業の効果の一例】

阪神港と地方港を結ぶ国際フィーダー航路の西日本諸港における寄港便数を68便/週から94便/週へ26便/週増加させる。



## (2) 遠隔離島における活動拠点の整備等

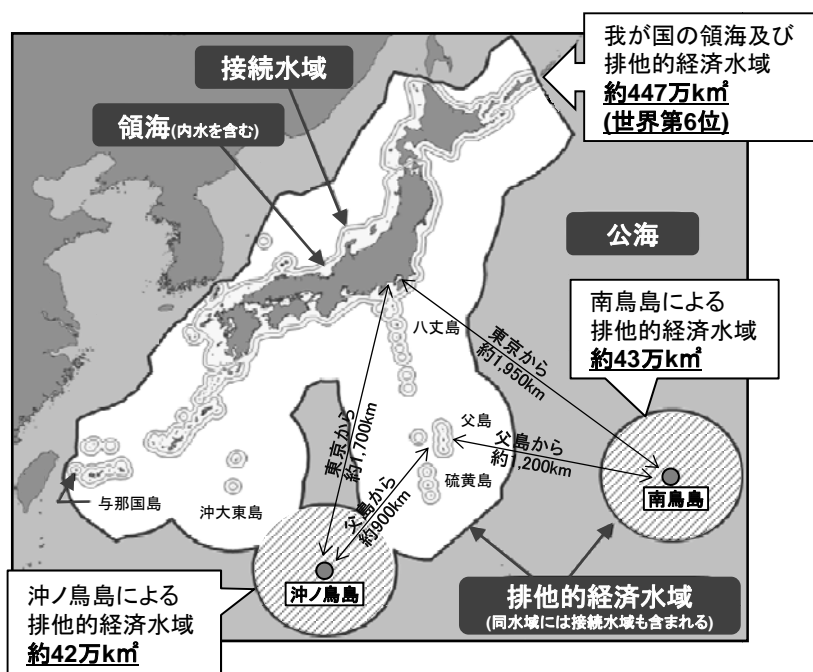
### ○ 国費120億円（対前年度比1.00）

陸域のエネルギー・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・鉱物資源の安定的確保が課題となっている。一方、国土面積(約38万km<sup>2</sup>、世界第61位)の約12倍にあたる約447万km<sup>2</sup>(世界第6位)を有する領海及び排他的経済水域には、マンガンクラストや海底熱水鉱床などの海洋資源の存在が確認されている。これらの海洋資源には、燃料電池、電気自動車などの新エネルギー技術や環境技術に必要不可欠な鉱物資源が含まれている。

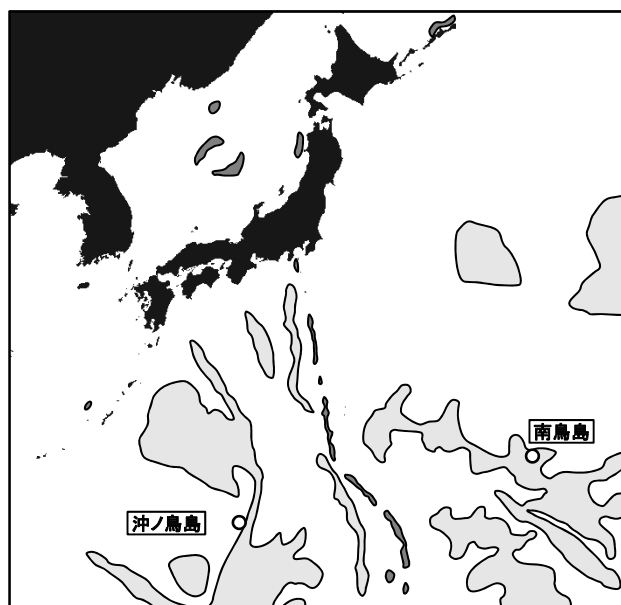
このため、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」(平成22年6月施行)及び同法に基づく「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」(平成22年7月閣議決定、平成23年5月一部変更)に基づき、遠隔離島(南鳥島・沖ノ鳥島)において活動拠点の整備を推進する。

### ■ 取組内容

海洋資源の開発・利用など排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動が、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、南鳥島及び沖ノ鳥島において、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる特定離島港湾施設を整備するとともに、施設の利用開始に向けて管理体制の構築を図る。

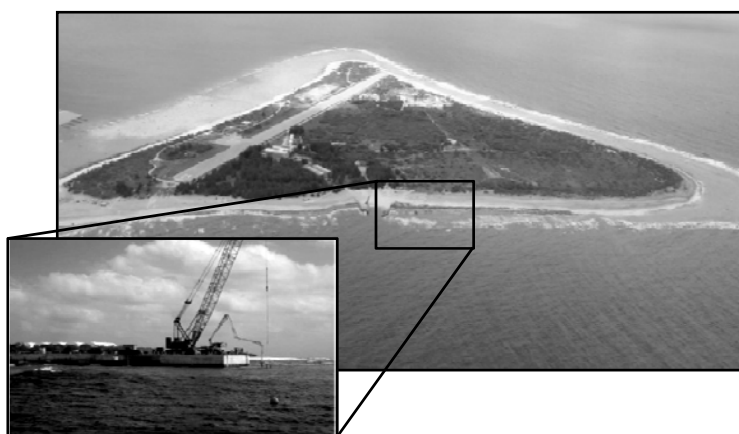


【南鳥島と沖ノ鳥島の位置】

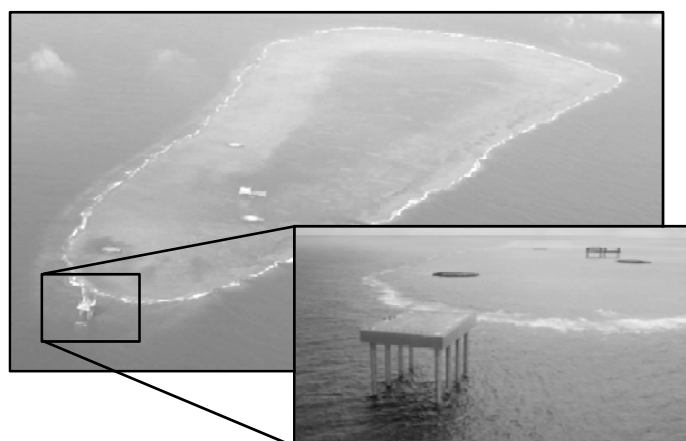


※ 臼井朗著「海底鉱物資源未利用レアメタルの探査とその開発」(オーム社、2010)より国土交通省港湾局作成

【海洋資源の分布状況】



【南鳥島】



【沖ノ鳥島】

### (3) 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

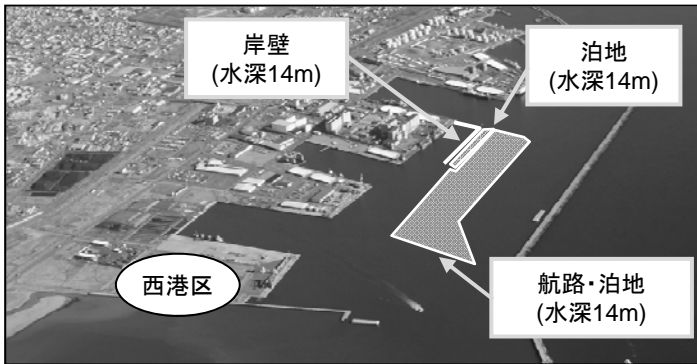
- 国費68億円 (対前年度比1.02)
- 公共分 国費61億円
- 非公共分 国費 7億円

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー等は、ほぼ100%を海外からの輸入に依存しており、これらの物資の安定的かつ安価な輸入は、我が国産業の国際競争力を確保・強化する上で重要な課題の一つである。

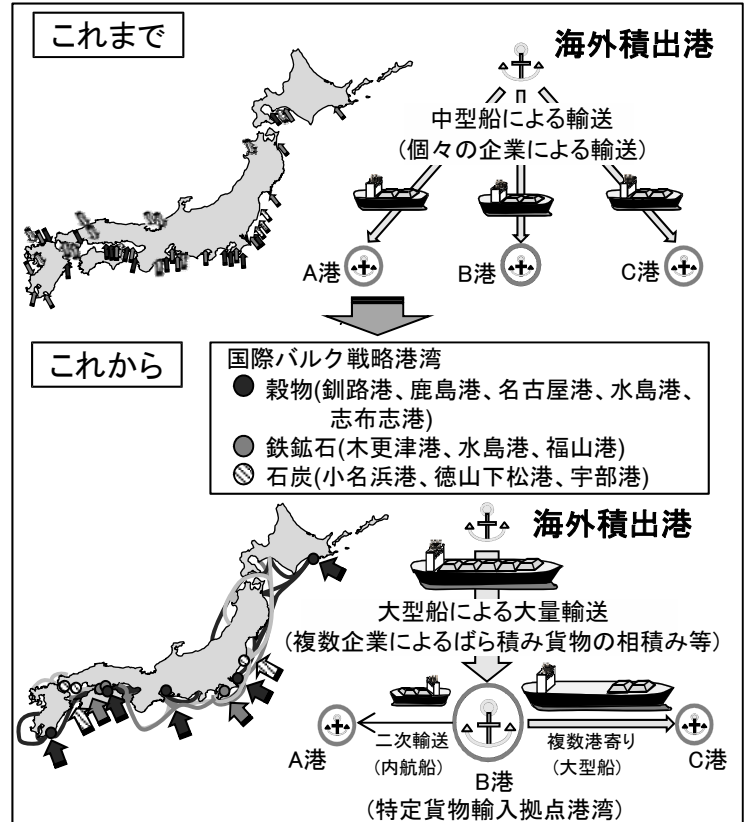
一方、世界的には、ばら積み貨物船の大型化が進展しており、これら大型船が入港できる港湾を拠点的に整備するとともに企業間連携を促進することにより、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。

#### ■取組内容

- 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
  - ・大型船を活用した共同輸送の促進に資する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



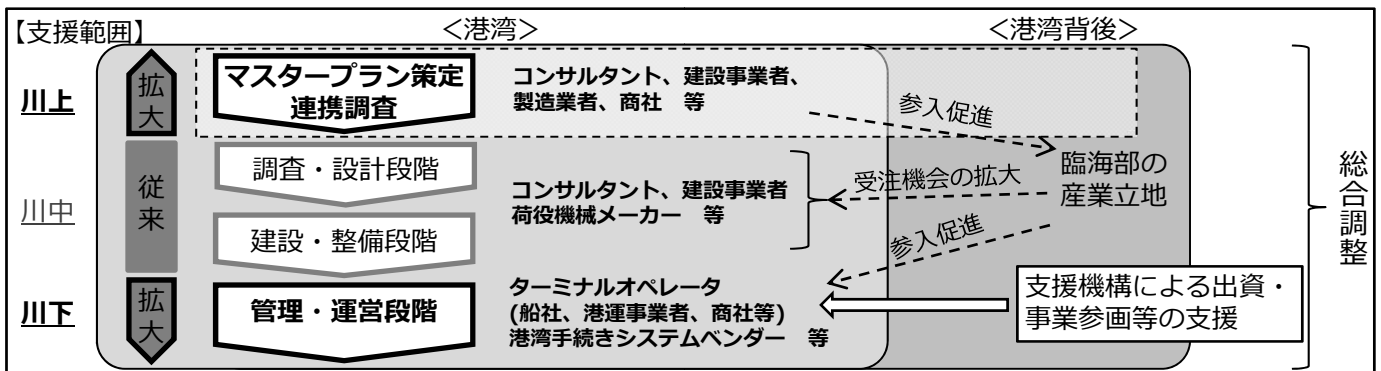
【釧路港 国際物流ターミナル整備事業】



【企業間連携による効率的な海上輸送網の形成(イメージ)】

### (4) 港湾関連産業の海外展開支援

我が国企業が2020年(平成32年)に30兆円(2010年時点で10兆円)のインフラシステムを受注することを目標とした政府方針「日本再興戦略改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)」等を踏まえ、新たに設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(以下、支援機構)とも連携しつつ、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、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。



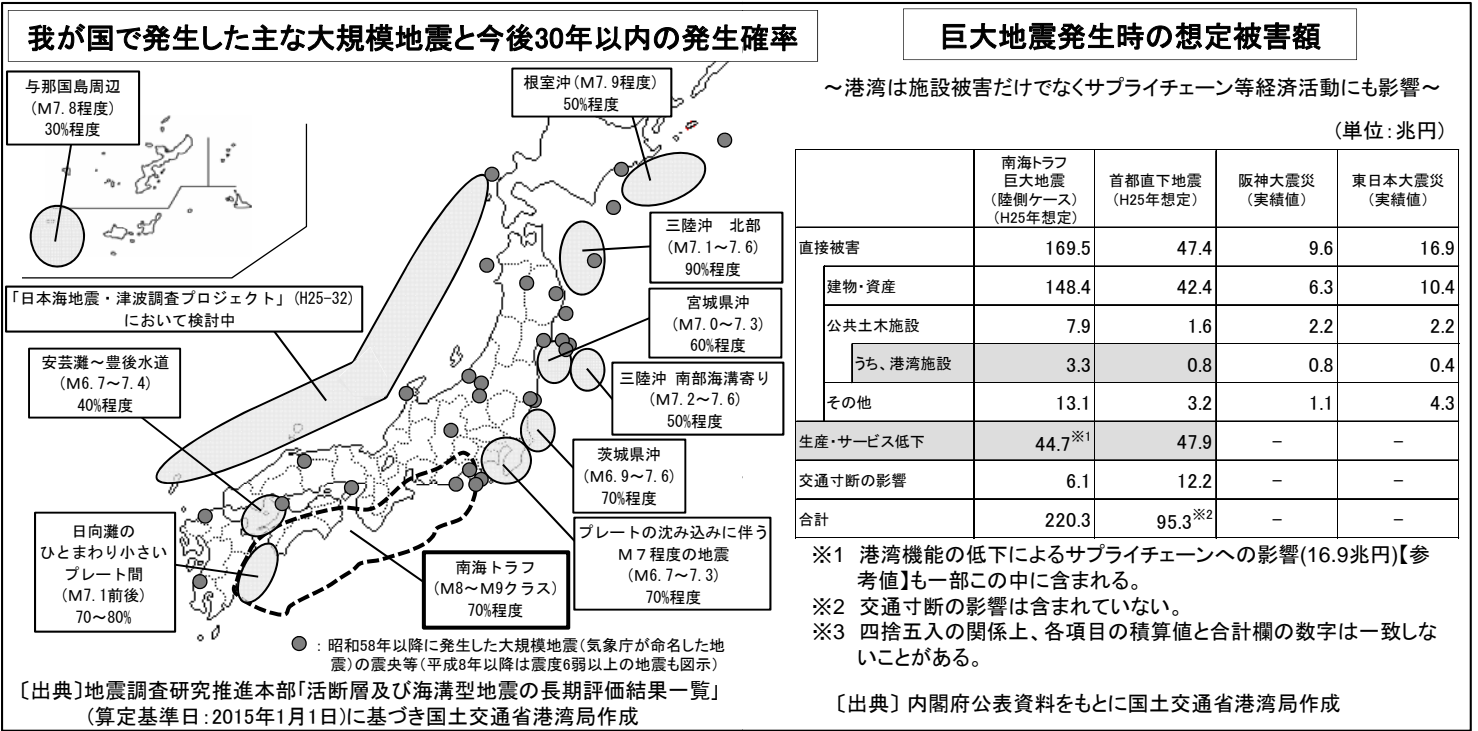
【川上から川下までの一貫した取組への支援のイメージ】

# 3 国民の安全・安心の確保

## (1) 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

南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震に対し、機能不全に陥らない経済社会システムを確保し、我が国の競争力を向上させ、国際的な信頼を獲得するため、国内外の広域ネットワーク拠点となる港湾施設について、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じて耐震・耐津波性の向上を推進する。

また、コンビナート港湾における防災・減災対策、災害時の避難機能の確保及び海上輸送網の維持への取組等、港湾における国土強靱化(防災・減災)の取組を推進する。

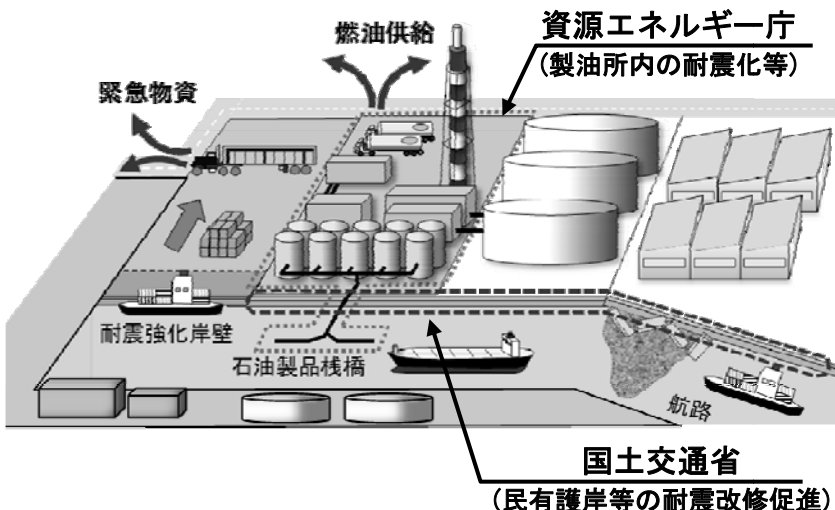


### 【大規模地震の切迫性と被害想定】

#### ①コンビナート港湾の強靱化の推進

大規模地震発生時におけるコンビナートの防災・減災を図るとともに、発災後も耐震強化岸壁や石油製品の入出荷設備に至る航路の機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給を確保する。そのため、民有護岸等の維持管理状況の把握とともに、資源エネルギー庁における製油所等の災害対応力の強化に向けた取組と連携し、無利子貸付制度等により耐震改修を支援する。

これらの取組に加え、民有護岸等の耐震改修に対する固定資産税の特例措置を創設することにより、民間事業者による耐震改修の支援の強化を図り、コンビナート港湾の強靱化を加速する。



#### コンビナート港湾における防災上の課題

- 危険物流出や火災等により市街地にも影響が及ぶ恐れ
- 製油所等の被害により燃油供給が麻痺する恐れ
- 民有護岸等の損壊により、緊急輸送物資や燃油等を輸送する船舶の入港が困難になる恐れ

#### ■国土交通省

- ・民有護岸等の耐震改修促進
- ・港湾BCPに基づく発災後の迅速な航路啓開

#### ■資源エネルギー庁

- ・製油所内の耐震化支援
- ・入出荷設備改良・増強
- ・石油供給BCPに基づく災害時の燃油供給の確保

#### 災害発生時の効果

- 緊急物資輸送、燃油供給の確保
- コンビナート及び隣接市街地の安全確保

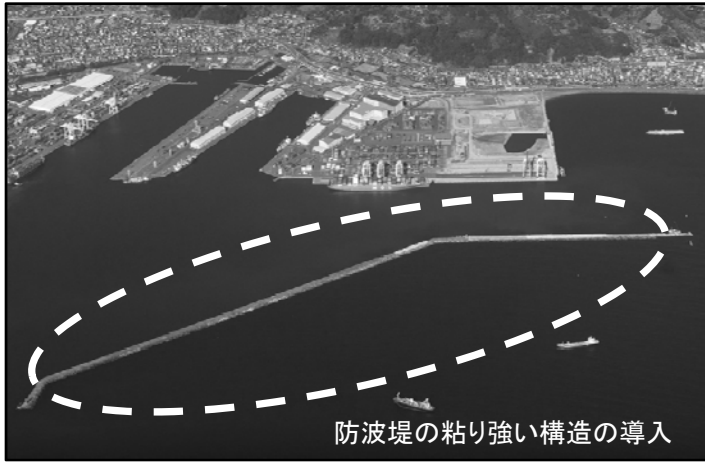
### 【資源エネルギー庁との連携によるコンビナート港湾の強靱化】

## ②港湾・背後地を守る取組の推進

### ■防波堤における「粘り強い構造」の導入

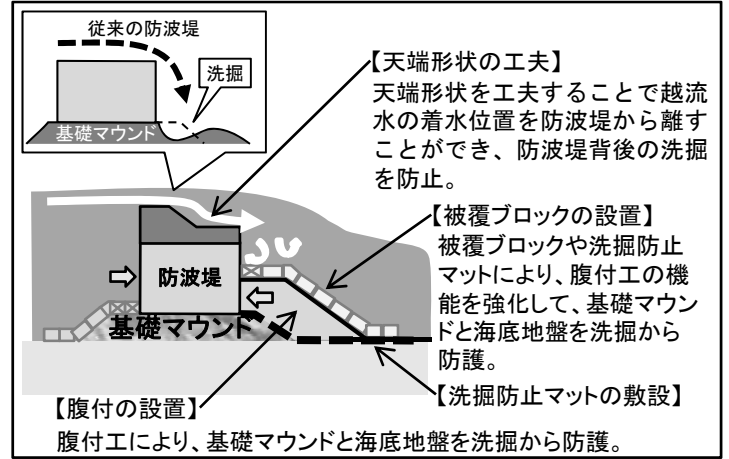
港湾の骨格を形成し、港湾全体の静穏度を確保するとともに、津波等に対して減災効果を有する防波堤は、被災した場合、復旧に長期間を要し、海上輸送機能の低下を招くことが懸念される。

このため、大規模津波に対して減災機能を発揮する「粘り強い構造」の防波堤の整備等を推進する。



防波堤の粘り強い構造の導入

【粘り強い構造の防波堤整備事例：清水港】



【粘り強い構造とするための具体的な補強策】

### ■港湾における災害時避難機能の確保

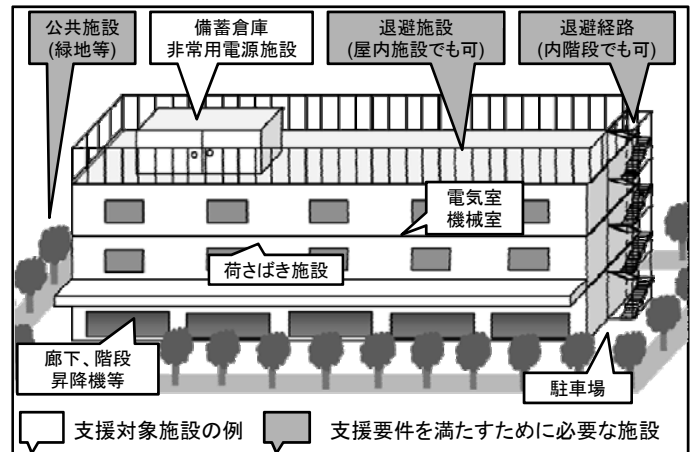
防潮堤等の防護ラインの外側で活動する港湾労働者等が、津波等の災害時に安全に避難・退避できるよう、高台に乏しく、液状化の危険があるといった港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成等を行うとともに津波等からの避難施設を整備する。

#### ●避難機能を備えた物流施設等の整備支援

避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、（一財）民間都市開発推進機構を通じた支援を行う。

#### ●南海トラフ巨大地震における津波対策の促進

南海トラフ巨大地震により発生する津波からの迅速かつ円滑な避難のために必要となる津波避難施設及び避難路その他の避難経路の整備を促進する。〔防災・安全交付金等〕



【避難機能を備えた物流施設のイメージ】

## ③海上輸送機能を維持する取組の推進

### ■港湾における臨海部防災拠点の形成

災害発生時の緊急物資の受入拠点として、耐震強化岸壁及びこれと一体となったふ頭用地・防災緑地等から構成される臨海部防災拠点の形成を推進する。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として機能する基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図る。

また、港湾における事業継続計画(港湾BCP)の策定促進や緊急物資輸送訓練等を実施し、国・港湾管理者・港湾利用者等が協働して、港湾機能の継続及び早期復旧のための協力体制の構築を推進する。

## (2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

○ 国費98億円（対前年度比1.00）

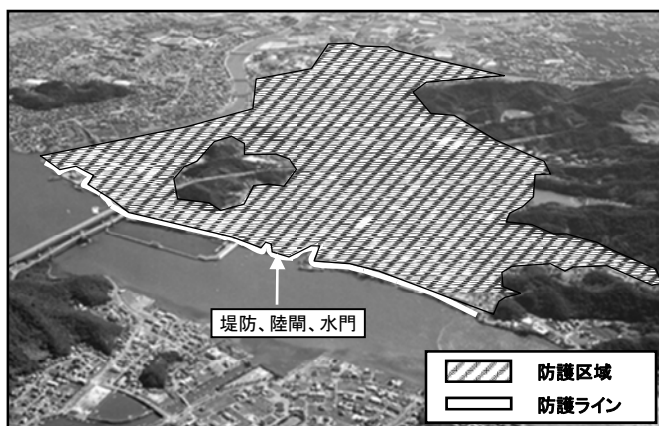
港湾海岸は延長が海岸全体の約3割であるが、防護人口では全体の約6割を占め、背後に物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、切迫性の高い南海トラフ巨大地震・津波や頻発する台風<sup>むや</sup>に備えた防護機能の確保が特に重要である。

このため、海岸法の改正(平成26年6月)を踏まえた水門・陸閘等の操作規則に基づく効果的な管理運用や、「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」を踏まえた避難対策等ソフト対策の取組と一体となって防護効果を発揮する海岸保全施設の整備等の防災・減災対策を引き続き推進する。

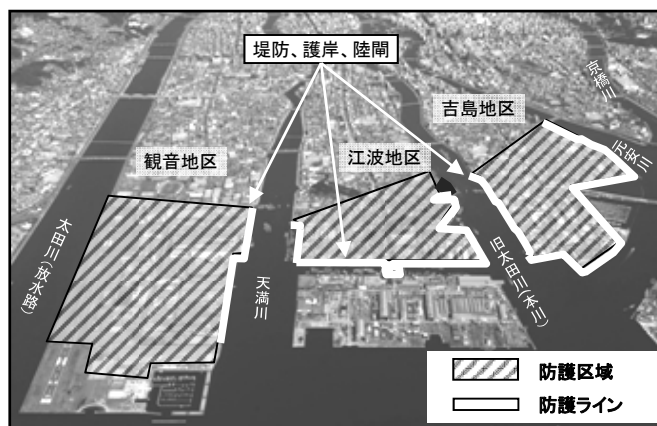
### ①津波・高潮・侵食対策等の推進

津波・高潮等による被害から背後地を防護するため海岸保全施設の整備を推進する。また、高波に対する防護機能の改善や越波・浸水被害の軽減のため、侵食された砂浜の再生や侵食対策を講じる。

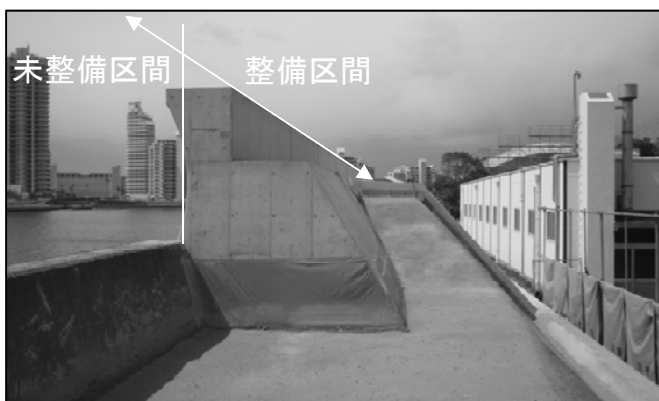
(<sup>むや</sup>撫養港海岸、広島港海岸等)



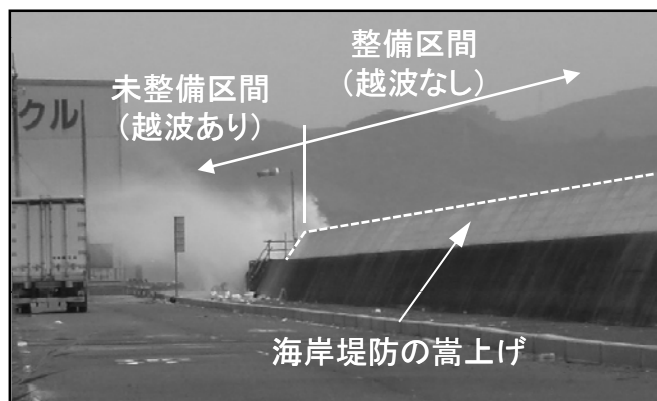
【津波対策：<sup>むや</sup>撫養港海岸(徳島県鳴門市)】



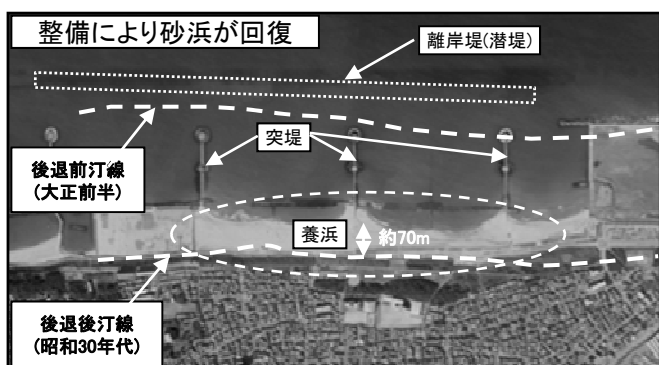
【津波・高潮対策：広島港海岸】



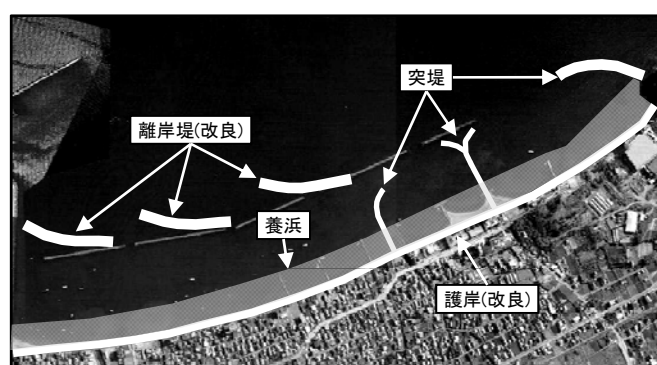
【海岸堤防嵩上げ状況：和歌山下津港海岸】



【海岸堤防嵩上げによる防護効果：下関港海岸】



【侵食対策：新潟港海岸】

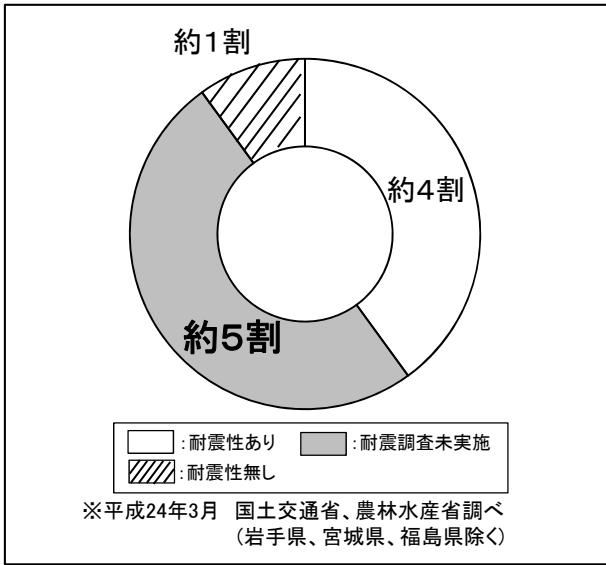


【侵食対策：指宿港海岸】

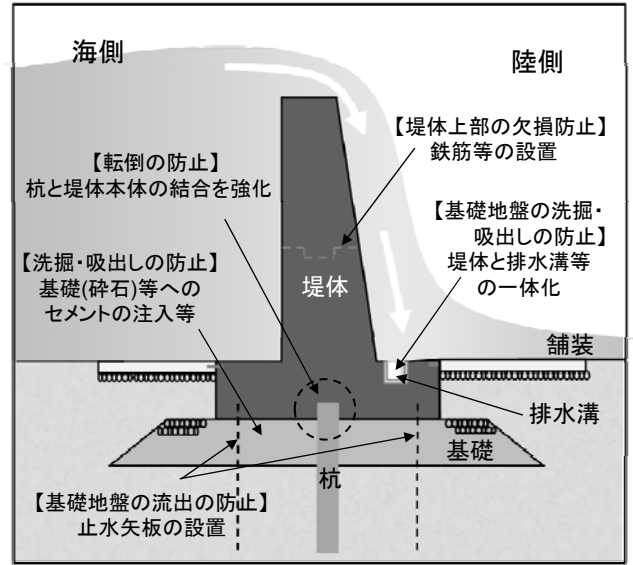


### ②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備の推進

海岸保全施設が南海トラフ巨大地震等の大規模地震により津波到達前に防護機能が損なわれないよう、耐震性能調査により既存ストックの耐震性について現状把握を行い、適切な耐震対策を促進する。また、大規模津波に対しても減災機能を発揮する「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備を推進する。



【海岸堤防等の耐震化の状況】



【粘り強い構造の海岸堤防のイメージ(胸壁の例)】

### ③水門・陸閘の安全かつ確実な運用体制の構築

南海トラフ巨大地震等による津波、高潮の来襲に対し、水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制を構築するため、管理委託のあり方について検討を進め、海岸法に基づく水門・陸閘等の操作規則に定めた操作方法や退避ルール等の徹底を図る。あわせて統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画策定を支援し、もって重点化した箇所において自動化・遠隔操作化を推進する。



【現場操作員による陸閘閉鎖:大阪港海岸】



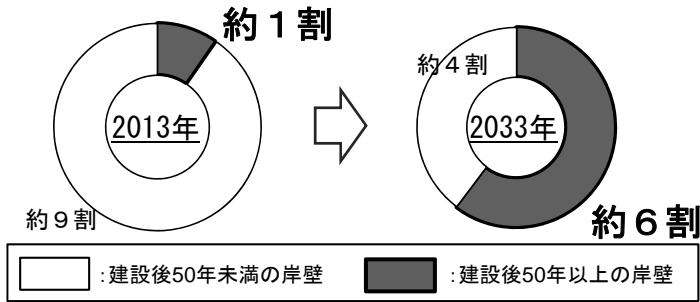
【陸閘の統廃合:高知港海岸】



【フラップゲート式の陸閘(自動化)のイメージ】

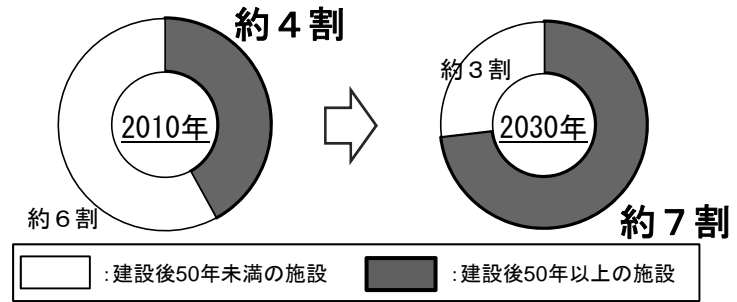
### (3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

既存港湾施設や海岸保全施設の老朽化が進む中、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、ハード・ソフト両面から計画的、総合的に港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を実施する。



※ 国土交通省調べ  
※ 水深4.5m以上の岸壁(約5,000施設)

【建設後50年以上経過する岸壁数の見通し】



※ 国土交通省、農林水産省調べ(岩手県、宮城県、福島県除く)  
完成後50年以上経過した施設には、施工年次不明の施設を含めている

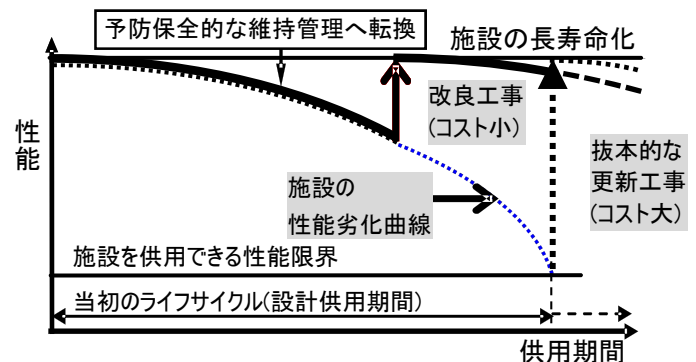
【建設後50年以上経過する海岸堤防等の延長の見通し】

#### ① 港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

#### ■ 予防保全型維持管理への転換

施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮したうえで、港湾単位で予防保全計画を策定し、これに基づいて計画的かつ効率的に改良工事を行うことにより、ライフサイクルコストを抑制しつつ、個々の施設の延命化を図る。



【予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図】

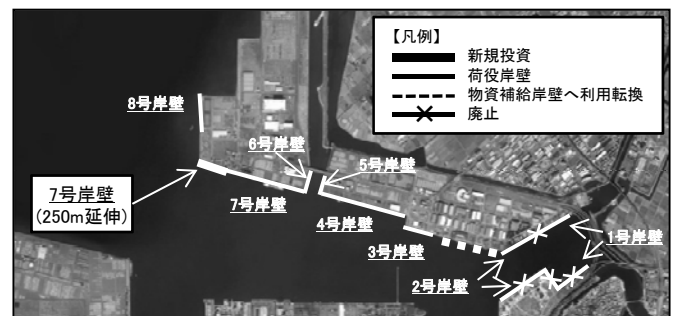
#### ■ 既存ストックを有効活用したふ頭機能の再編・効率化

残すべき既存ストックを選別するとともに、機能の集約化や必要なスペックの見直し等を行うことにより、コンパクトで効率的なふ頭へ再編する。

<既存ストックを賢く使うふ頭再編の事例(三河港)>

- 陳腐化した岸壁(1号岸壁、2号岸壁)を廃止するとともに、3号岸壁(一部)を荷重がかからない物資補給岸壁に利用転換し、今後必要となる維持管理投資を大幅に縮減。
- 残すべき既存ストックに対して必要最低限の投資(7号岸壁の250m延伸)を行うことにより、貨物を再配置して効率的なふ頭へ再編。

7号岸壁の250mの延伸にかかる投資 < 岸壁(1号岸壁、2号岸壁、3号岸壁(一部))の維持管理にかかる投資



	再配置前	再配置後	再配置の考え方
1号岸壁	係留用岸壁	廃止	廃止し、維持管理投資を大幅に縮減
2号岸壁	一般貨物	廃止	廃止し、維持管理投資を大幅に縮減
3号岸壁	一般貨物	物資補給岸壁	物資補給岸壁に利用転換し、維持管理投資を大幅に縮減
4号岸壁	一般貨物、完成自動車	一般貨物	一般貨物を集約
5号岸壁	一般貨物	一般貨物	-
6号岸壁	係留用岸壁	係留用岸壁	-
7号岸壁	コンテナ貨物、完成自動車、一般貨物	コンテナ貨物、完成自動車	岸壁を延伸した上でコンテナ貨物、完成自動車を集約
8号岸壁	コンテナ貨物	コンテナ貨物	-

【ふ頭再編の事例(三河港)】

#### ■ 港湾施設の維持管理技術の開発

港湾施設のさらなる効率的・効果的な維持管理に資する、コンクリートや鋼材等の点検・モニタリング技術や長寿命化技術の開発を推進し、港湾施設のライフサイクルコストの縮減を図る。

【技術開発事例】

エプロン下の空洞の危険度評価技術、棧橋裏面の劣化状況探査技術、水中部の鋼材の肉厚計測技術等

## ■港湾施設における維持管理計画策定の促進

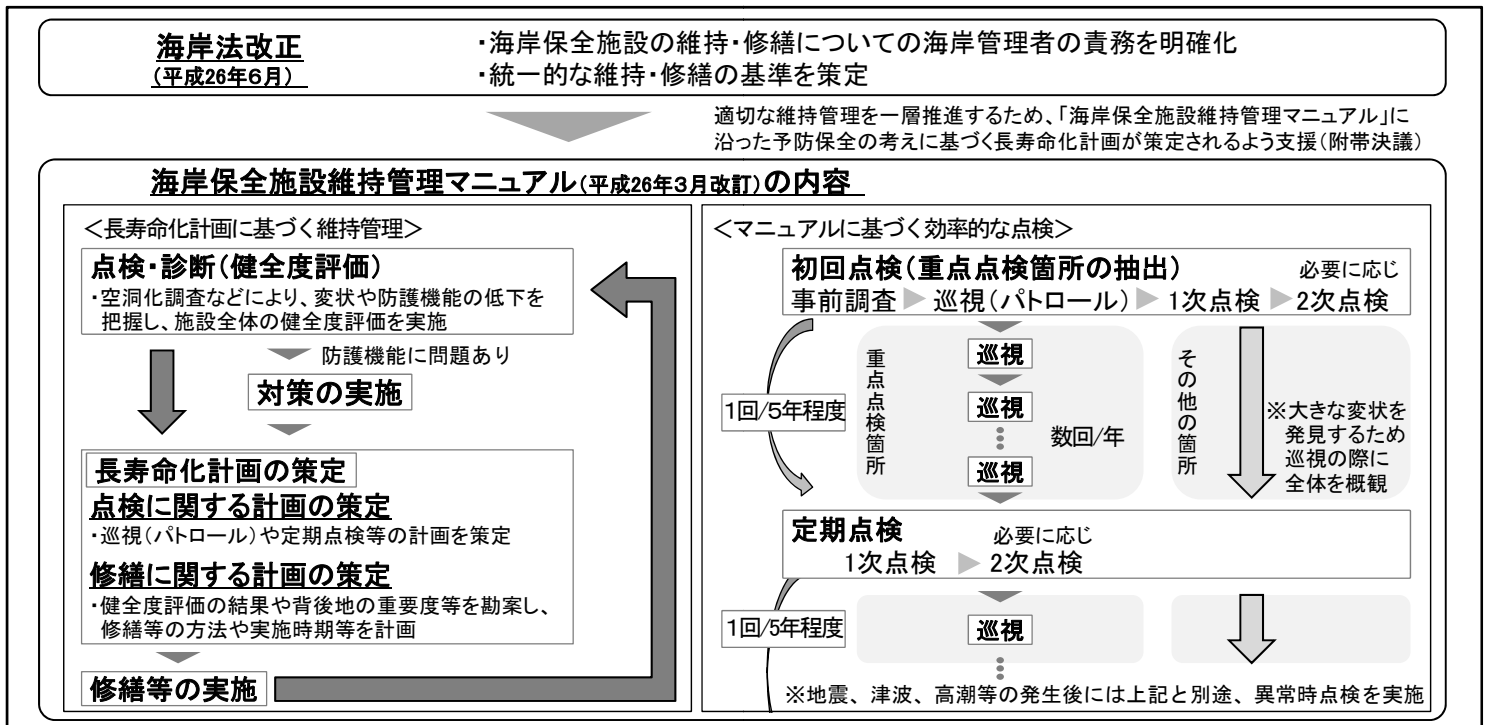
老朽化が進む港湾施設の戦略的な維持管理・更新等の推進のため、維持管理計画(長寿命化計画)の早期策定を促進する。〔防災・安全交付金等〕

平成26年度までの時限措置であった計画策定補助について、時限措置を平成29年度迄延長。  
(国費率は1/3。但し、東日本大震災により被災した港湾の港湾管理者については国費率4/10。)

### 【港湾施設の維持管理計画策定における支援制度の延長の内容】

## ②海岸保全施設の適切な維持管理の推進

海岸法の改正(平成26年6月)を踏まえた海岸保全施設の適切な維持・修繕の取組を推進し、背後地により確実な防護と既存ストックの有効活用によるライフサイクルコストの縮減・平準化を図るため、海岸保全施設の老朽化状況を把握するとともに、長寿命化計画を策定し、当該計画に基づく効率的な老朽化対策を促進する。



# 4 地域の活性化

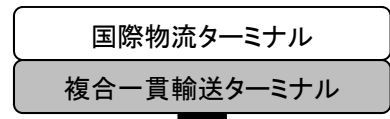
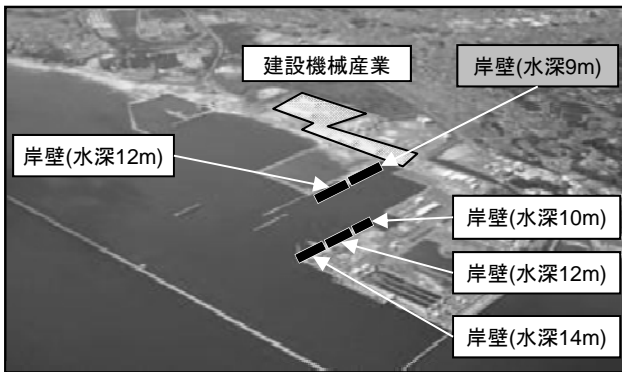
## (1) 地域経済を支える港湾機能の強化

### ①地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

○ 国費108億円（対前年度比1.05）

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により、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。

北関東自動車道に直結するなど、北関東地域の物流拠点として重要な役割を果たす茨城港常陸那珂港区において、背後に立地する建設機械産業をはじめとする企業ニーズに対応した港湾施設の整備により、北関東地域の経済、産業に寄与する。

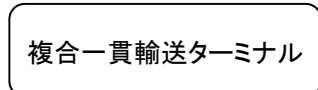
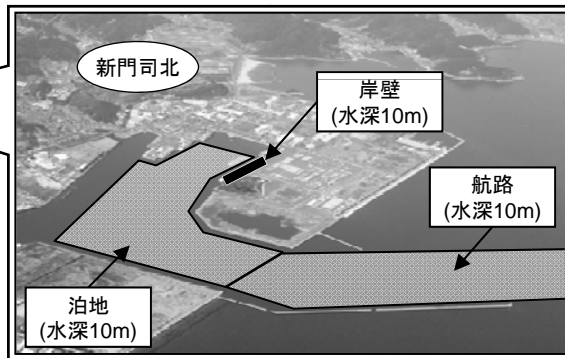
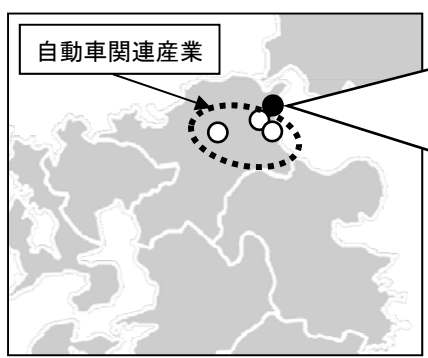


建設機械産業の新規立地  
 投資額：約630億円 雇用増：約1,490人  
 その後、建設機械産業が拡大  
 投資額：約400億円 雇用増：約660人

(関連企業分を含む)

【地域経済を支える港湾の整備事例(建設機械産業):茨城港(常陸那珂港区)】

九州全体の完成自動車台数の約3割を取り扱う北九州港において、背後に立地する自動車関連産業をはじめとする企業ニーズに対応した港湾施設の整備により、北部九州地域の経済、産業に寄与する。



自動車関連産業の新規立地  
 投資額：約780億円  
 雇用増：約870人

【地域経済を支える港湾の整備事例(自動車関連産業):北九州港】

(新聞記事、企業ヒアリング等に基づき国土交通省港湾局作成)

### 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行

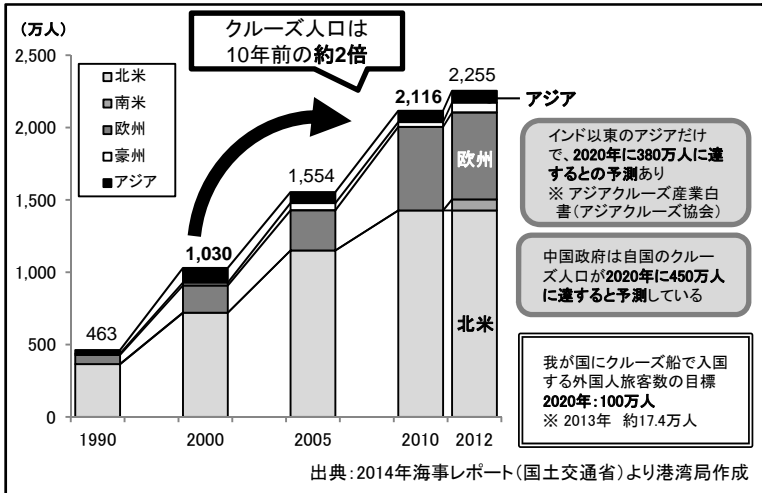
### 対応例

- 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
- 災害時の物流機能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

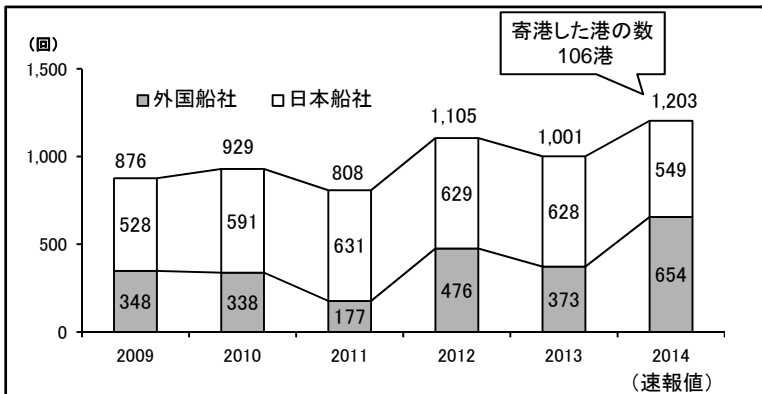
【港湾機能強化による地域基幹産業の支援の考え方】

## ②「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口が増大するとともに、クルーズ船の大型化も進展している。我が国へも年間1,200回を超えるクルーズ船が100港以上（外航クルーズは50港以上）に寄港している。このような中、寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船の受入環境改善のため、既存施設を有効に活用しつつ、旅客船ターミナルの整備やクルーズ客の円滑な周遊を可能とするための環境整備等、ハード・ソフト両面における取組を実施する。（那覇港 等）



【世界のクルーズ人口の推移】



【クルーズ船寄港回数の推移】

<b>飛鳥II</b> 初就航:1990年 乗客定員:872人	満載喫水 7.8m <50, 142ト> 全長241m
<b>Sun Princess</b> 初就航:1995年 乗客定員:1,990人	満載喫水 8.1m <77, 441ト> 全長261m
<b>Diamond Princess</b> 初就航:2004年 乗客定員:2,670人	満載喫水 8.5m <115, 875ト> 全長290m
<b>Voyager of the Seas</b> 初就航:1999年 (2014年改装) 乗客定員:3,286人	満載喫水 9.1m <137, 276ト> 全長311m
<b>Quantum of the Seas</b> 初就航:2014年 乗客定員:4,180人	満載喫水 8.5m <167, 800ト> 全長348m
<b>Oasis of the Seas</b> 初就航:2009年 乗客定員:5,400人	満載喫水 9.1m <225, 282ト> 全長360m

【大型化が進むクルーズ船】

### ■クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業

クルーズの振興を通じた地域の活性化を図るため、自動車局、港湾局、観光庁等が連携して取り組む。港湾局においては、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換導線の改善等を図る計画を先導的に立案・実証するとともに、その成果の全国的な普及を図る事業を新たに実施する。

【物流ターミナルにおけるクルーズ船の受入状況】

【導線計画の検討事例】

### ③日本海側港湾の機能別拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存施設を有効に活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

### ④離島交通の安定的確保

離島における安定した住民生活を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や人流・物流の安全確保に対応するための防波堤や岸壁等の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。

(名瀬港、<sup>なげ</sup>厳原港等)



【港内静穏度確保のための防波堤】



【混雑する離島ターミナル】

### ⑤みなとを核とした魅力ある地域の創造

「社会資本整備総合交付金」等の事業制度の活用や「みなとオアシス」における官民が一体となった地域活性化への取組を促進することにより、港湾を核とした魅力ある地域の創造を図る。

## (2) 循環型社会の形成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

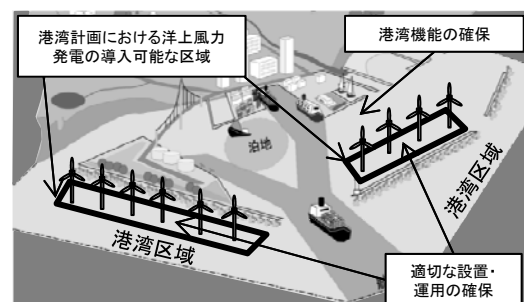
港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物を受け入れるため、事業の優先順位を踏まえ、海面処分場を計画的に整備する。(東京港、北九州港等)

### ②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等を干潟・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に有効活用する。また、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を多様な主体との連携・協働により推進する。

### ③洋上風力発電の導入に対応した港湾区域の管理・利用調整方策の検討

港湾への導入が見込まれる洋上風力発電は、沖合海域を広範囲にわたって占用するなど、従来とは異なる占用施設となるため、港湾本来の機能に影響を及ぼさないよう港湾区域の管理・利用調整方策について検討し、港湾区域における洋上風力発電の適切な設置・運用を図る。



【港湾区域内への洋上風力発電の導入イメージ】

# Ⅲ. 新規事項

## 1 新規制度等

事項	概要	備考
1. 遠隔離島における港湾の管理体制の構築	○ 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点となる遠隔離島の港湾の管理体制を構築する。	新規 (公共)
2. 長寿命化計画策定費補助の期限の延長	○ 港湾施設の適切な維持管理を推進するため、防災・安全交付金等を活用した長寿命化計画(維持管理計画)策定費補助の期限を平成29年度まで延長する。	延長 (公共)
3. 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する。	新規 (非公共)

## 2 税制改正

事項	概要
1. 緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための課税標準の特例措置 ＜創設＞	○ 大規模地震発生時の航路機能を確保するため、民間事業者が国の無利子貸付制度を活用し、航路沿いの護岸等(特別特定技術基準対象施設)を耐震改修した場合の課税標準の特例措置を創設(3年間) → 固定資産税の課税標準 2/3(取得後5年間)
2. 地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大 ＜拡充＞	○ 外航クルーズ船の寄港時にふ頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化
3. 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 ＜延長＞	○ 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(特例港湾運営会社を含む)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を延長(2年間) → ①国際戦略港湾(京浜港、阪神港) 固定資産税・都市計画税の課税標準 1/2(取得後10年間) ②一定の要件を満たす国際拠点港湾(苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港) 固定資産税・都市計画税の課税標準 2/3(取得後10年間)
4. 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ふ頭の荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 特定貨物輸入拠点港湾において、特定貨物取扱埠頭機能高度化事業を実施する者が、国の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を延長(2年間) → 固定資産税・都市計画税の課税標準 2/3(取得後10年間)
5. 軽油引取税の課税免除の特例措置 ＜延長＞	○ 港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械及び船舶の動力源に供する軽油並びに港湾整備等に従事する作業船の動力源に供する軽油に係る特例措置を延長(3年間) → 軽油引取税 課税免除

# (参考)港湾位置図

## ■ 港湾数一覽

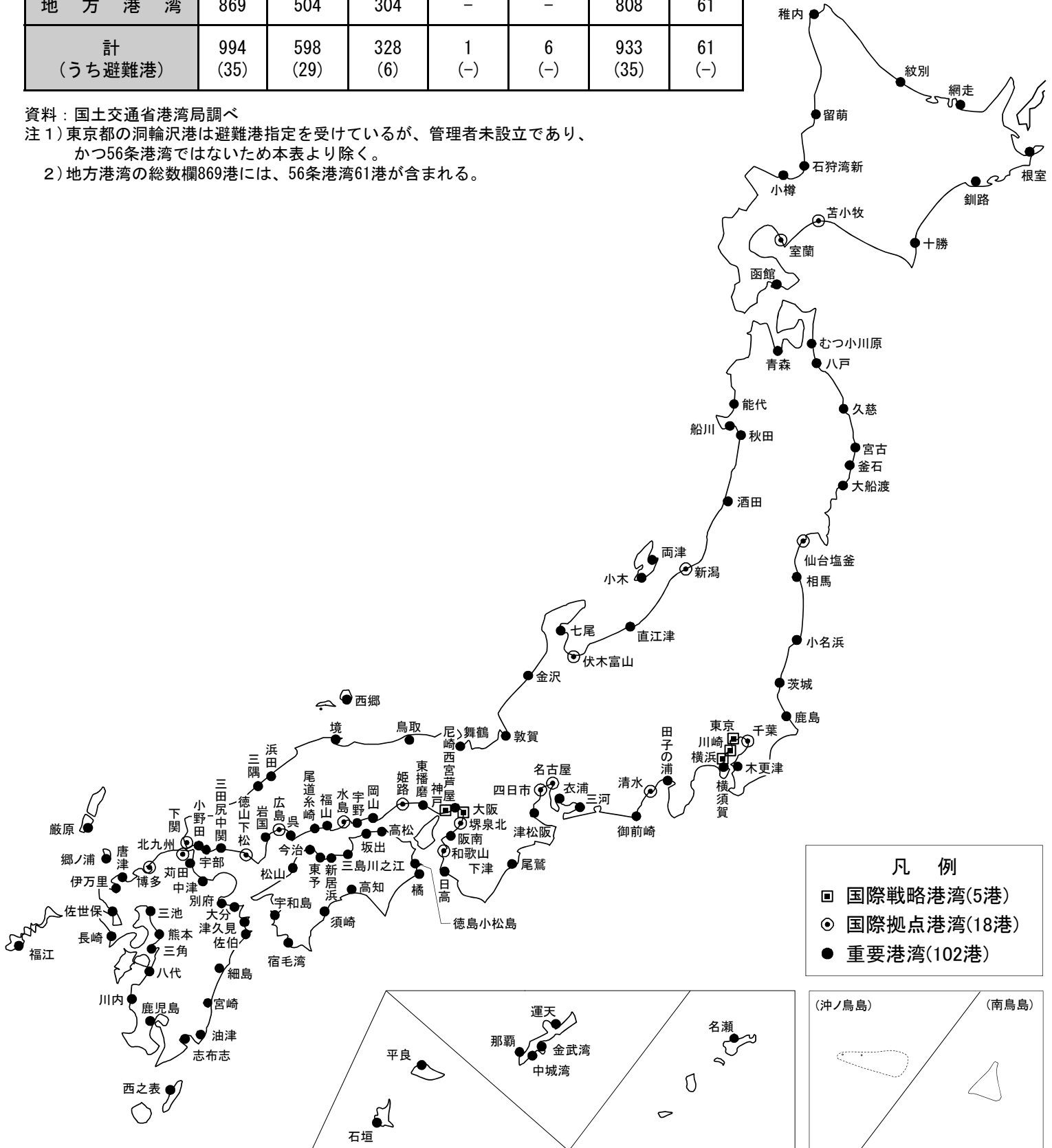
(平成27年1月1日現在)

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	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。





# (参考)港湾局関連施策

## 経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定) 抜粋

### 第1章 アベノミクスのこれまでの成果と今後の日本経済の課題

#### 3. 「創造と可能性の地」としての東日本大震災からの復興

被災地の復興なくして、日本の再生はない。震災から3年以上が経ち、地震・津波からの復興では、住宅再建等の工事が本格化し、また、福島の復興・再生では早期帰還や長期避難者の生活拠点の形成に向けた各種事業が本格化するなど、復興も新たなステージを迎えつつあり、引き続き復興の更なる加速を図る。

このため、現場主義の徹底と併せて、復興庁の司令塔機能を発揮するとともに、「集中復興期間」における復興財源を確実に確保し、復興関連予算については迅速かつ柔軟な執行を行う。その際、「流用」等の批判を招くことがないように、引き続き使途の厳格化を図る。

また、復興の新たなステージに応じて、復興庁のみならず政府全体の施策を活用し、住宅再建・復興まちづくり、産業・生業の再生、健康・生活支援、福島の再生・復興に引き続き取り組む。

### 第2章 経済財政の進展と中長期の発展に向けた重点課題

#### 2. イノベーションの促進等による民需主導の成長軌道への移行に向けた経済構造の改革

##### (4)資源・エネルギー

エネルギーのコスト上昇や供給不安が、新たな投資や雇用の拡大を阻害し、経済の制約となる。現在問題となっており、また、中長期的にも展望されるエネルギーコスト高への対策を早急に講じ、資源・エネルギーを安価かつ安定的に確保する。このため、省エネ投資を始めとする徹底した省エネの推進のほか、老朽火力発電所の更新時等における高効率火力発電(石炭・LNG)の活用、電力・ガスシステム改革の推進、資源外交等による供給源の多角化、石油・LPガスサプライチェーン等の維持・強化の促進等に取り組む。

(中略)

また、メタンハイドレート等の国産の海洋資源開発の推進等を行う。

#### 3. 魅力ある地域づくり、農林水産業・中小企業等の再生

##### (3)観光・交流等による都市・地域再生、地方分権、集約・活性化

###### (地域活性化)

アベノミクスの効果を全国津々浦々まで波及させるとともに、地域の発意を活かし魅力ある地域づくりを進めることで、地域産業を活性化し、地域経済での好循環の実現を図る。

(中略)

過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展にも留意しつつ、基幹集落を中心としたネットワーク化を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、集落の活性化を図る。また、地域の資源や特性を活かした創意工夫ある取組を支援する。

#### 4. 安心・安全な暮らしと持続可能な経済社会の基盤確保

##### (2)国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災等

「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」を踏まえ、府省横断的な国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)の取組を推進する。

同法の目的並びに脆弱性評価等を踏まえて本年6月に策定された「国土強靱化基本計画」及び「国土強靱化アクションプラン」に基づき、国・地方あるいは官民の役割を明確化するとともに、重点化・優先順位付け、ハード・ソフトの対策の組合せ、非常時と平常時における施設の効果的な共用、民間の活力の活用、費用対効果の的確な評価やPDCA等により、重点的・効率的に推進する。

それぞれの地域における取組が推進されるよう、地方公共団体における国土強靱化地域計画の策定・実施の取組を支援・促進する。

「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」、「政府業務継続計画(首都直下地震対策)」等に基づく大規模災害対策等の防災・減災の取組を推進する。

# 経済財政運営と改革の基本方針2014(平成26年6月24日閣議決定) 抜粋

## 第3章 経済再生と財政健全化の好循環

### 2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

#### (2)社会資本整備

(賢く使う観点からの取組)

老朽化が進行しつつある既設のインフラについては、民間活力を最大限活用しつつ、ICTや新技術を開発・導入し、戦略的な維持管理・更新等を全分野について総合的かつ計画的に行うことにより、国民の安全・安心を確保するとともに、中長期的なコストの縮減・平準化を推進する。

このため「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、国や地方公共団体はインフラ長寿命化計画(行動計画)等の策定・実施を加速する。その中で、インフラの情報のデータベース化と分野横断的な共有、メンテナンスサイクルの構築や更新等の機会を捉えた用途変更・集約化等の取組を進めるとともに、中長期的な維持管理・更新等のコストの見通しを明確化する。また、既存のインフラネットワークの最適利用を図る。さらに、地域における公的施設について、国と地方公共団体が連携し国公有財産の最適利用を図る。

(選択と集中、優先順位の明確化)

人口減少・高齢化や厳しい財政制約の下で、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、国際競争力を強化するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・首都圏3環状道路を始めとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災等に資するインフラに重点化し、コンパクトシティ等による集約・活性化、インフラの維持管理・更新を効果的、効率的に実施する。

# 「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定) 抜粋

## 第二 3つのアクションプラン

### 一. 日本産業再興プラン

#### 5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現／公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・港湾など産業インフラの整備／都市の競争力の向上

#### (2)施策の主な進捗状況

(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾の強化、圏央道の整備等を推進)

国際コンテナ戦略港湾の強化のため、港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正が本年4月に成立した。

#### (3)新たに講ずべき具体的施策

##### iv)都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾、首都圏3環状道路等の三大都市圏環状道路等の国際競争力を強化するインフラの整備・活用を推進するとともに、新たに以下の施策を講ずる。

#### ②産業インフラの機能強化

また、国際コンテナ戦略港湾である横浜港の国際競争力を強化するため、強制水先の緩和に向けて東京湾における安全対策を含めた検討を行い、本年8月までに結論を得る。

#### 5-3. 環境・エネルギー制約の克服

#### (3)新たに講ずべき具体的施策

これまで、環境・エネルギー制約の克服のための施策を講じてきたところだが、引き続き、エネルギーコスト及び温室効果ガス排出量を可能な限り抑制しつつ、平時・危機時を問わない安定供給体制を強化するため、第4次エネルギー基本計画に基づき、各種施策を実行し、エネルギーの安定供給・コスト低減による事業環境の改善を図る。

#### ⑧石油・LPガスサプライチェーン等の維持・強化

さらに、石油会社の「系列BCP」に基づき製油所からSSまでの一貫した災害対応能力の強化(関係省庁連携による耐震・液状化対策や物流円滑化)等を行う。

## 二. 戦略市場創造プラン

### テーマ3：安全・便利で経済的な次世代インフラの構築

#### (3)新たに講ずべき具体的施策

これまでの取組に続き、インフラ長寿命化については、国や地方公共団体等の各インフラを管理・所管する者は、2016年度末までに「インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定した上で、個別施設計画を策定し、メンテナンスサイクルを推進する。

# 「日本再興戦略」の改訂について(中短期工程表) (平成26年6月24日公表) 抜粋

## 「立地競争力の更なる強化③」

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度～	KPI
空港・港湾など産業インフラの整備	通常国会	概算要求 税制改正要望等	秋 年末	通常国会		
	国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備(2016年度までに現状の3バースから12バースに)					・2020年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、2013年先進国15位→3位以内に入る。 ・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、2012年4位→3位以内に入る。
	国際コンテナ戦略港湾において港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営および港湾運営会社への国からの出資の実現					
横浜港における強制水先の緩和に向けて、東京湾における一元的な海上交通管制の構築等の安全対策を含めた検討を行い、結論をとりまとめ 必要な措置の実施						

## 「安全・便利で経済的な次世代インフラの構築②」

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度～	KPI
人やモノが安全・快適に移動する ことのできる社会	通常国会	概算要求 税制改正要望等	秋 年末	通常国会		
	日中韓におけるNEAL-NET対応港湾の更なる拡大					・2020年に安全運転支援装置・システムが、国内車両(ストックベース)の20%に搭載、世界市場の3割獲得 ・2030年には、安全運転支援装置・システムが国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及
	・日中韓におけるNEAL-NET対応港湾の順次拡大 ・日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議の開始					
・NEAL-NET対応港湾のコンテナ離着岸情報、港湾への搬入、船積み・卸し情報の共有 ・船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議の開始						
日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議					ASEAN諸国等の対象港湾の順次拡大	
船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議					貨物情報順次共有	
日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議						

## 「世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現⑦」

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度～	KPI
訪日環境の改善① ビザ発給要件緩和、入国審査迅速化等の	通常国会	概算要求 税制改正要望等	秋 年末	通常国会		
	・ウェブサイトの充実を図るとともに、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する海のゲートウェイとして「みなとオアシス」を活用 ・「全国クルーズ活性化会議」と連携して、クルーズ船社、港湾管理者、地方自治体が参加する商談会・シンポジウムを開催					・2013年に訪日外国人旅行者数1,000万人を達成し(⇒達成)、さらに2020年に向けて、2,000万人の高みを目指すとともに、2030年には3,000万人を超えることを目指す。等
	・外国クルーズ船に対応する「ワンストップ窓口」のPRを実施(2013年9月ハンブルク、2014年3月マイアミ) ・寄港地周辺の観光情報を提供するウェブサイトを開設(2014年3月)					
「日ASEANクルーズ振興戦略」策定 振興戦略に基づき、ASEANからのクルーズ客の開拓、クルーズ船の日本への寄港増加に寄与する施策を実施						

## 観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014

(平成26年6月17日観光立国推進閣僚会議) 抜粋

### 5. 外国人旅行者の受入環境整備

#### (4)「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

- 寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船による訪日旅行を活性化させるため、クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を加速化させ、2020年に「クルーズ100万人時代」の実現を目指す。

#### <情報発信とターミナルの機能強化>

- 「全国クルーズ活性化会議」と連携し、クルーズ船社、港湾管理者、自治体に参加する商談会・シンポジウムを開催するとともに、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を一元的に発信するウェブサイトの充実を図る
- 外国クルーズ船の日本への寄港を増加させるため、港湾施設等の情報が統一的に提供されるよう東アジア・東南アジア諸国と連携した取組を進める
- 外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場として「みなとオアシス」の活用を図る
- 既存施設を有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化への対応、多言語表記・無料公衆無線LAN環境の整備などの旅客船ターミナルの機能強化を図るとともに、個人所有のメガヨットの東京湾等での受入れについて検討

# 国土強靱化基本計画(平成26年6月3日閣議決定) 抜粋

## 第3章 国土強靱化の推進方針

### 2. 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

#### (個別施策分野の推進方針)

##### (1)行政機能／警察・消防等

###### (行政機能)

- 応急対応に不可欠な広域防災拠点等の確保や災害対応に資する情報収集・提供の高度化等により災害対応力を強化する。また、被災者情報の取扱いについて検討する。【内閣府(防災)、その他関係府省庁】

##### (4)エネルギー

- エネルギー輸送に係る陸上・海上交通基盤、輸送体制の災害対応力を強化する。また、非常時の迅速な輸送経路啓開に向けて関係機関の連携等により必要な体制整備を図るとともに、円滑な燃料輸送のための情報共有や輸送協力、諸手続の改善等を検討する。【経済産業省、国土交通省、その他関係府省庁】

##### (7)産業構造

- 複雑化しているサプライチェーンについて、企業価値や取引関係に配慮しつつ、その見える化に努め、特定の工場・事業所等への中核部素材の生産の集中といった課題を踏まえた、製造ライン等の内部設備を含む産業設備の耐災害性の向上のための取組を促進する。また、産業及びサプライチェーンを支えるエネルギー供給、工業用水道、物流基盤等の災害対応力を強化する。さらに、各企業等の事業継続の観点から、サプライチェーンの複線化、部品の代替性の確保、加えて工場・事業所等の分散・移転など代替性を確立する方策の検討を促進し、災害に強い産業構造を構築する。【経済産業省、国土交通省】

##### (8)交通・物流

- 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設の耐災害性の向上を図る。特に、人流・物流の大動脈及び拠点、中枢管理機能の集積している大都市の交通ネットワークについては、地震・津波、浸水等地域の災害特性に応じた備えを早期に講じる。その際、ハード対策である施設整備のみならず、陸・海・空路の交通管制等の高度化や訓練の強化、研究開発の推進などソフト対策の充実を図る。また、取組へのインセンティブとなるよう、各施設管理者が行う施設の耐災害性向上の進捗状況を公表する仕組みの構築について検討する。【警察庁、文部科学省、国土交通省】

- 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保する。特に、我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトである「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるJR 東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を推進する。あわせて、新東名高速道路をはじめとする高速道路ネットワークの着実な整備を図ることとする。【国土交通省】

- それぞれの交通基盤、輸送機関が早期に啓開、復旧、運行(運航)再開できるよう、人材、資機材の充実を含めて災害対応力を強化する。また、様々な事態に適切に対応して必要な人員・物資等を円滑に被災地に供給できるよう、啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図るとともに、無電柱化等の対策を推進する。【国土交通省】

##### (10)国土保全

- 地震・津波、洪水・高潮、火山・土砂災害等の自然災害に対して、河川管理施設、海岸保全施設、土砂災害危険箇所等における砂防設備や治山施設の整備等のハード対策を進めるとともに、土地利用と一体となった減災対策、ハザードマップの作成推進及び周知徹底、災害発生時の的確な情報伝達、警戒避難体制整備等のソフト対策を効率的・効果的に組み合わせた総合的な対策を、地方公共団体を適切に支援しつつ、強力に実施する。これにより、気候変動等の影響も踏まえ、計画規模を上回る、あるいは整備途上で発生する災害に対しても被害を最小化する。その際、水門等の自動化・遠隔操作化及び効果的な管理・運用や排水機場等の耐水化・耐震化等の既存施設の効率的な管理・活用、水力エネルギーの有効活用、地域コミュニティとの連携、自然との共生及び環境との調和等に配慮する。【農林水産省、経済産業省、国土交通省】

# 国土交通省 インフラ長寿命化計画(行動計画)(平成26年5月21日国土交通省)概要

## VI. 必要施策に係る取組の方向性

項目	国交省全体の取組	港湾分野の取組	海岸分野の取組
1. 点検・診断／ 修繕・更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体等の管理者の技術力の確保(相談窓口の機能の充実、基準の整備・提供と研修・講習の充実)</li> <li>地方公共団体等への予算に関する措置(交付金等による支援、起債対象の拡充・明確化に係る対応)</li> <li>担い手確保に向けた入札契約制度等の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理計画や予防保全計画に基づき、港湾施設の計画的かつ的確な老朽化対策を推進</li> <li>技術相談窓口の対応や研修、交付金等により港湾管理者への支援を推進</li> <li>積算基準・歩掛の見直し等修繕工事等の担い手を円滑に確保できるよう検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等で海岸管理者が実施する海岸堤防等の老朽化調査を支援</li> <li>相談窓口の対応や研修、法改正(維持管理技術基準省令の制定)、維持管理マニュアル等により海岸管理者へ技術的支援を実施</li> <li>交付金等により長寿命化計画作成や老朽化対策に係る費用について、海岸管理者への支援を実施</li> </ul>
2. 基準類の 整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>体系的な整備</li> <li>地域の実情に応じた基準の整備</li> <li>新たな技術や知見の基準類への反映</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾法、省令、告示及び点検診断ガイドライン等の整備をもって、的確な老朽化対策を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸法改正、維持管理技術基準省令の制定、及び維持管理マニュアル等の整備など基準類の整備に向けた取組を実施</li> </ul>
3. 情報基盤の 整備と活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>不足情報の収集</li> <li>情報の蓄積、地方公共団体等も含めた一元的な集約</li> <li>情報の利活用と発信・共有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>データベースの充実強化、情報の集約・活用をもって、的確な老朽化対策を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸管理者の協力を得ながら、共通のデータベースの構築を推進</li> </ul>
4. 個別施設 計画の策定・推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画策定の推進と内容の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理計画等策定のための予算支援、維持管理計画等の適切な更新</li> <li>維持管理計画の適切な運用に向けた研修等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理マニュアルによる技術的助言を実施</li> <li>交付金により長寿命化計画作成に係る費用について、海岸管理者への支援を実施</li> </ul>
5. 新技術の 開発・導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術研究開発の促進(適切な役割分担の下での産学官の連携、管理ニーズと技術シーズのマッチング等)</li> <li>円滑な現場展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄筋コンクリートの鉄筋腐食状況をセンサーにより感知する技術等の実証実験等を進め普及を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術が導入されている取組を収集し、海岸管理者に周知することで、普及を図る</li> </ul>
6. 予算管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>トータルコストの縮減と平準化</li> <li>受益と負担の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理計画及び予防保全計画に基づいた適切な老朽化対策によるトータルコストの縮減と平準化を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長寿命化計画に基づく適切な維持管理・更新を行うことによりトータルコストの縮減、平準化を図る</li> </ul>
7. 体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理・更新等に係る技術者の確保・育成(資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用体制の構築)</li> <li>管理者間の相互連携体制の構築</li> <li>担い手確保に向けた環境整備</li> <li>国民等の利用者の理解と協働の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間資格の活用、技術相談窓口の支援等</li> <li>港湾管理者と共同で予防保全計画を策定及び更新、維持管理に係る情報共有の継続等</li> <li>施設の現地見学等による広報活動の継続等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間資格について検討を行い、資格制度により技術力の向上と品質の向上を図る</li> <li>海岸協力団体制度により、民間団体との連携を強化するための取組を推進</li> </ul>
8. 法令等の 整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>責務の明確化</li> <li>社会構造の変化に対応した制度の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度に港湾法等の改正を実施。今後も必要に応じて制度の充実・強化を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年度に海岸法の改正等、必要な法令等の整備を進める</li> </ul>





(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/>

