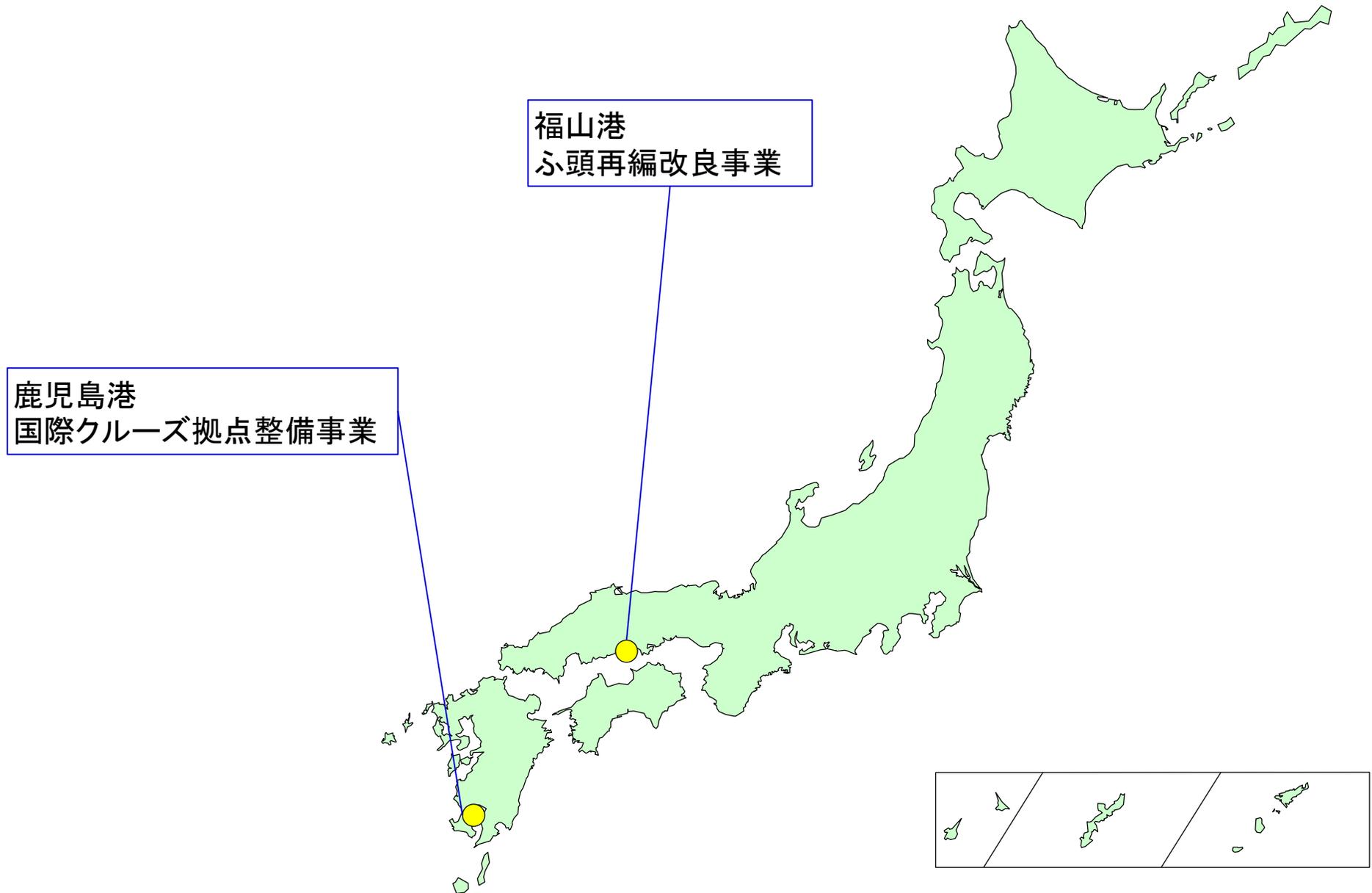


# 平成30年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局

# 平成30年度新規事業候補 位置図



## ①鹿児島港国際クルーズ拠点整備事業

国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加及び大型化に対応するため、港湾施設の整備を行う。

## ②福山港ふ頭再編改良事業

我が国の基幹産業である鉄鋼業や造船業等の国際競争力の維持・強化を図るため、ふ頭の再編と併せて港湾施設の改良を行う。

# 主要港湾政策と新規事業採択の経緯

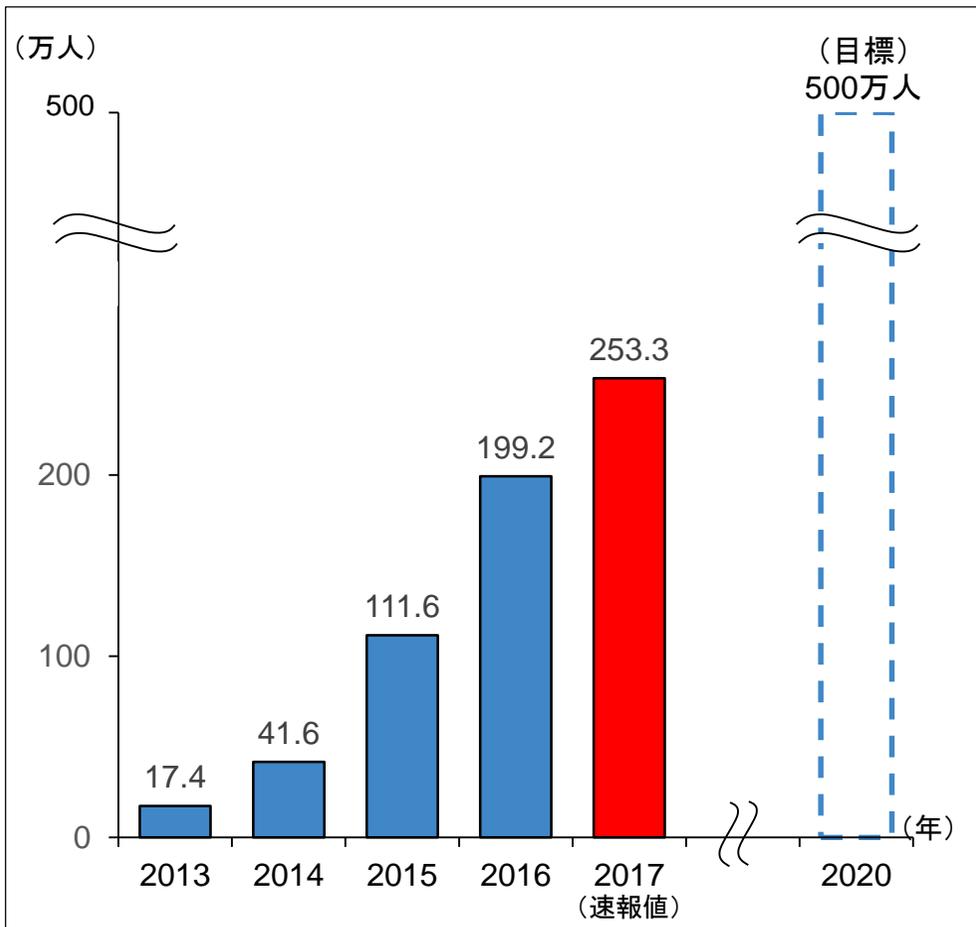
主要港湾政策	国際コンテナ戦略港湾	国際バルク戦略港湾	復旧・復興	クルーズ	地域の産業競争力強化
関連事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際コンテナ戦略港湾選定(H22.8)</li> <li>○H23 改正港湾法施行(国際戦略港湾の種類の追加等)</li> <li>○H26 改正港湾法施行(国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府出資等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際バルク戦略港湾選定(H23.5)</li> <li>○H25 改正港湾法施行(特定貨物輸入拠点港湾の指定、特定利用推進計画の策定 等)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○明日の日本を支える観光ビジョン(H28.3)</li> <li>○H28 改正港湾法施行(旅客施設整備の建設に係る無利子貸付等)</li> <li>○H29 改正港湾法施行(国際旅客船拠点形成港湾の指定、国際旅客船拠点形成計画の策定 等)</li> <li>○国際旅客船拠点形成港湾の指定(H29.7)</li> <li>○「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾の選定(H30.2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国土形成計画(H27.8)</li> <li>○社会資本整備重点計画(H27.9)</li> </ul>
平成25年度～27年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東京港CT(Y3)</li> <li>○横浜港CT(MC4)</li> <li>○大阪港CT(C12延伸)</li> <li>○神戸港CT(RC6,RC7)</li> <li>○東京港臨港道路(南北線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小名浜港 国際物流T(石炭)</li> <li>○釧路港 国際物流T(穀物)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小名浜港 国際物流T(石炭)(再掲)</li> <li>○相馬港 航路・泊地(再掲)</li> <li>○茨城港 国際物流T(再掲)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○相馬港 航路・泊地</li> <li>○三河港 ふ頭再編</li> <li>○東予港 複合一貫輸送T</li> <li>○那覇港 臨港道路(若狭港町線)</li> <li>○茨城港 国際物流T</li> <li>○名古屋港 ふ頭再編(金城ふ頭地区)</li> <li>○広島港 ふ頭再編</li> <li>○境港 ふ頭再編</li> </ul>
平成28年度		<ul style="list-style-type: none"> <li>○徳山下松港 国際物流T(石炭)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>○横浜港 ふ頭再編</li> <li>○名古屋港 ふ頭再編(飛鳥ふ頭地区)</li> </ul>
平成29年度		<ul style="list-style-type: none"> <li>○水島港 国際物流T(穀物)</li> <li>○志布志港 ふ頭再編(穀物)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○仙台塩釜港 ふ頭再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○佐世保港 国際クルーズ拠点</li> <li>○八代港 国際クルーズ拠点</li> <li>○平良港 国際クルーズ拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島港 臨港道路(鴨池中央港区線)</li> </ul>
平成30年度(候補)				<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島港 国際クルーズ拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○福山港 ふ頭再編</li> </ul>

※国際物流T: 国際物流ターミナル整備事業、CT: 国際海上コンテナターミナル整備事業、複合一貫輸送T: 複合一貫輸送ターミナル整備事業

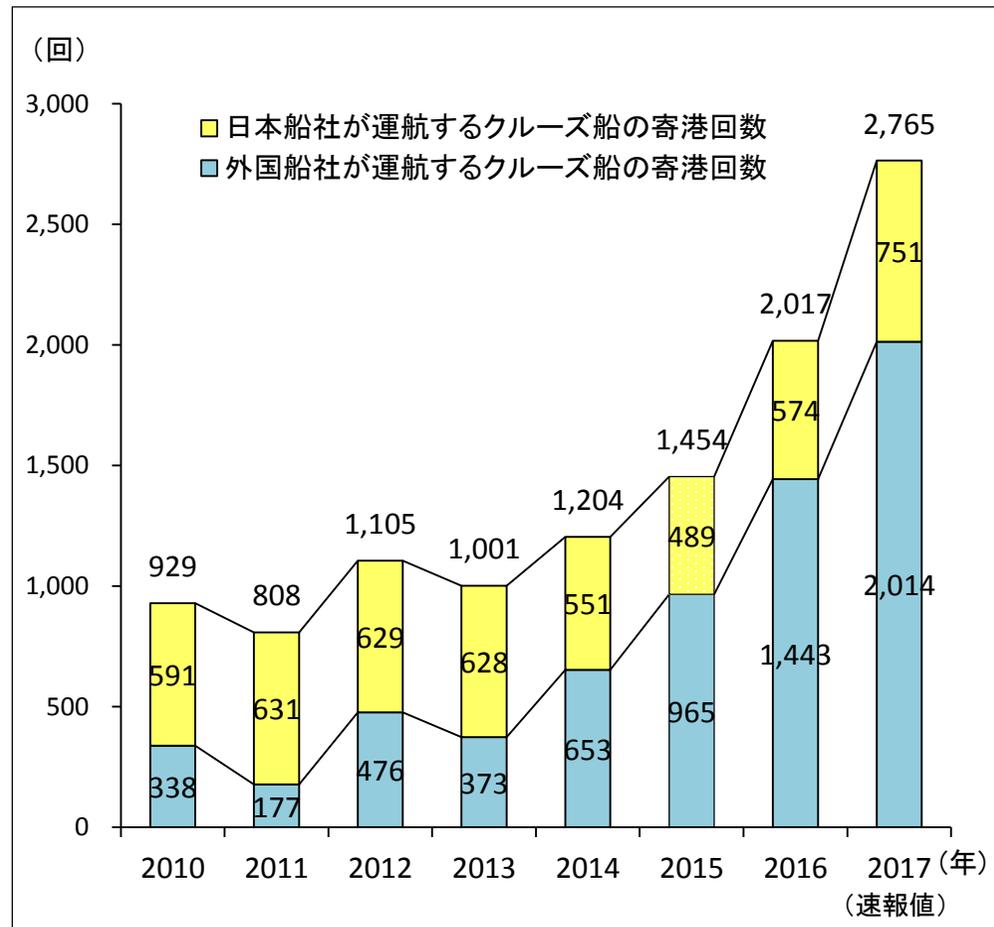
# 我が国に寄港するクルーズ船寄港実績

○2017年の訪日クルーズ旅客数は前年比27.2%増の253.3万人、我が国港湾への寄港回数は前年比37.1%増の2,765回（外国船社2,014回、日本船社751回）となり、いずれも過去最高。

※クルーズ：レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。  
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。



注) 2017年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある

港湾名 (港湾管理者)	第1次募集分 (H29.1.31 選定 H29.7.26「国際旅客船拠点形成港湾」に指定)						第2次募集分 (H30.2.27選定)
	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)	鹿児島港 (鹿児島県)
船社名							
カーニバル・コーポレーション & plc	○		○			○	
ロイヤル・カリビアン・クルーズ				○			○
ゲンティン香港		○			○		
郵船クルーズ	○						

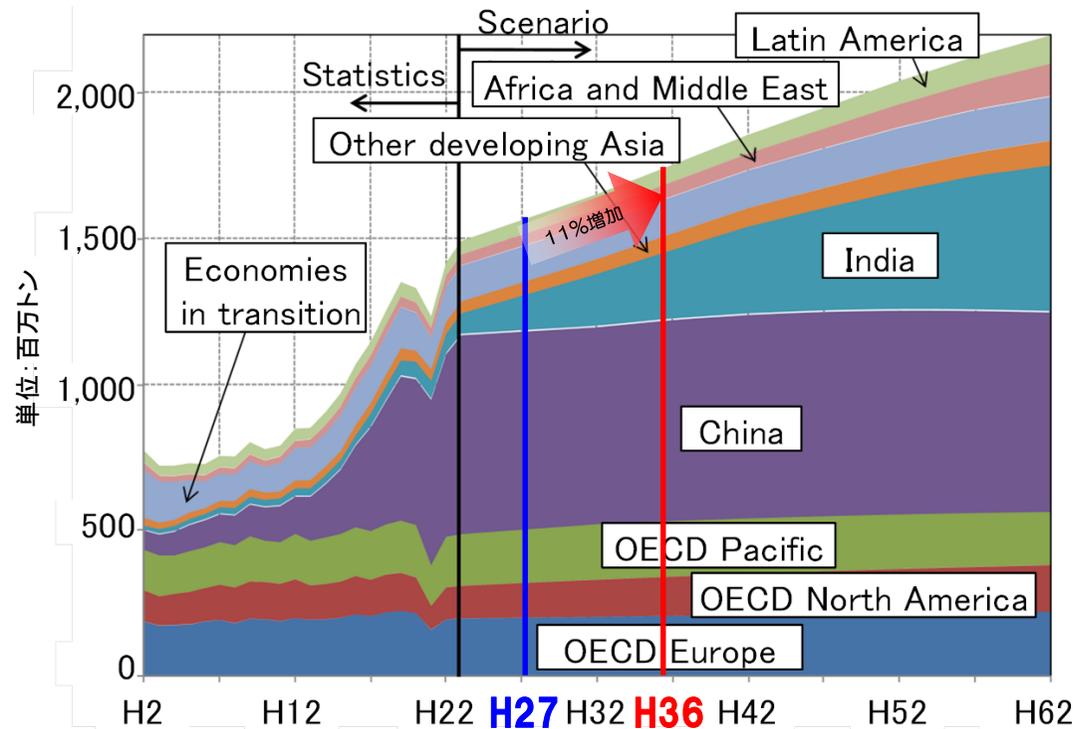


- ※ カーニバル・コーポレーション&plc: 世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
- ※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ: オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社。
- ※ ゲンティン香港: 傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、我が国に寄港する台湾発着クルーズのシェアは8割強を占めるクルーズ会社。
- ※ 郵船クルーズ: 飛鳥 II を所有する邦船社。

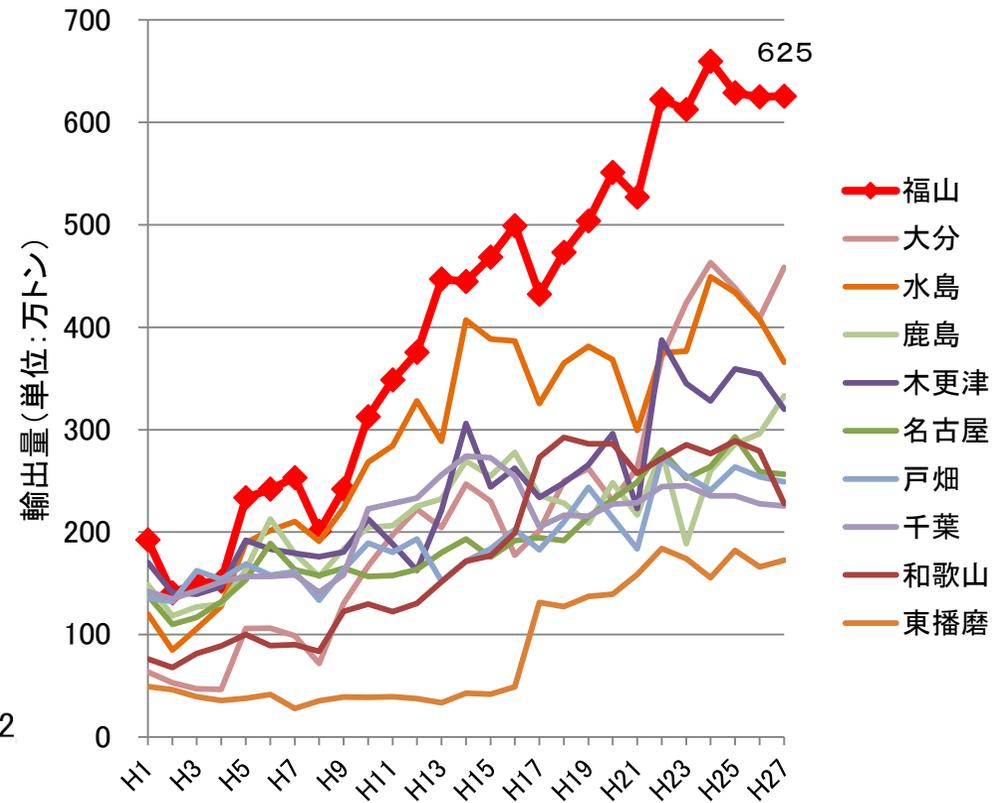
# 地域の産業競争力強化～鉄鋼業を巡る動向～

- 新興国の経済発展に伴い、平成36年の鉄鋼需要は平成27年比で約11%増加する見込みである。特に南アジアや中東、アフリカ等、遠方諸国における需要が大きく増加することが見込まれている。
- 福山港における鋼材輸出量は全国1位で推移しており、日本における代表的な鋼材輸出港である。

### 世界の鉄鋼需要の見通し



### 各港の鋼材輸出の推移



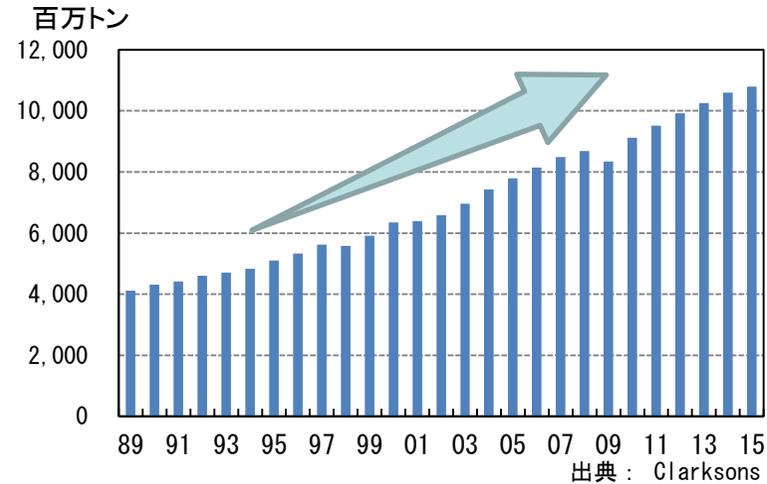
(出典) RITE『脱地球温暖化と持続的発展可能な経済社会  
実現のための対応戦略の研究』(H24.3)より抜粋

出典: 貿易統計より国土交通省港湾局作成

- 世界の海上荷動き量は増加を続けており、造船市場の長期的拡大が見込まれている。
- また、平成29年からのバラスト水規制、平成32年からの船舶燃料油の硫黄分濃度規制の開始により、代替船の建造需要の増加が見込まれている。

## 世界の海上荷動き量

- 世界の海上荷動き量は継続的に増加しており、新造船需要は長期的な増加が見込まれる。



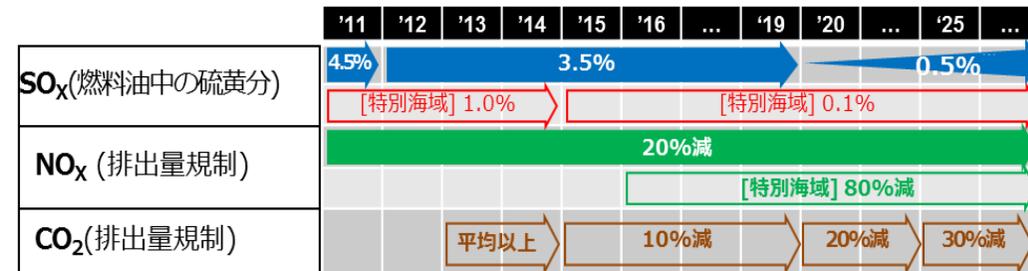
## 船舶を巡る環境規制の動向

### ○バラスト水規制の開始

- 平成29年9月、バラスト水規制管理条約が発効。
- 生物数・細菌数が基準値を超えるバラスト水の船舶からの排出が禁止されると共に、船舶へのバラスト水処理施設設置が義務付けられる。

### ○船舶からの排出ガスの規制の強化

- 平成32年より、船舶燃料油の硫黄分規制が強化される。
- 全ての船舶はこの規制に適合する燃料油の使用、同等の効果のあるLNG等の代替燃料油の使用等の対応を求められる。



国際的な船舶からの排出ガス規制

(2020年(平成32年)より、一般海域においてもSO<sub>x</sub>(硫黄酸化物)の規制強化が開始)

## 国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）

- ◆企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。
- ◆地域の産業・生産基盤を担い、国民生活の安定を支える港湾の整備及び拡充を通じて、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげる。

## 第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

- ◆地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠である。このため、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要である。

## 明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）

### ◆クルーズ船受入の更なる拡充

北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに）。

- ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現（クルーズ船受入環境緊急整備（2015年度・10港）、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等）
- ・世界に誇る国際クルーズの拠点形成（旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設 等）
- ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航
- ・新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
- ・全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション

## 経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日閣議決定）

### ◆戦略的な輸出・観光促進

観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、（中略）羽田空港の飛行経路見直しやコンセッション等による空港の機能強化、官民連携による国際クルーズ拠点の形成、革新的な出入国審査などのCIQの計画的な物的・人的体制整備、上質な宿泊施設の拡充の促進、多様な民泊サービスの健全な普及を図る。

### ◆地域の活性化に向けた取組

海事クラスターの活性化、産業を支える港湾の強化、LNGバンカリング拠点形成等を通じ、地域経済を押し上げる。

## I 今後の港湾の進むべき方向

### 1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

#### (1) 海上輸送網の基盤の強化

##### ① 国際海上コンテナ輸送網の強化

我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路(国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。

### 5 クルーズ船の受入れの促進

クルーズ需要の増加に対応し、観光立国の実現や地方創生に寄与するため、各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入環境を整備する。特に、クルーズ船の寄港回数が多い港湾では、必要に応じてクルーズ船を専用的に受け入れる岸壁や多くのクルーズ旅客の乗降に対応できる旅客施設、十分な面積の駐車場等を整備する。

さらに、ポートセールス活動、港湾や港湾周辺の観光情報の一元的な発信などの取組により、ハード・ソフト一体となった施策を展開する。

また、クルーズ船の受入れに当たっては、地域の観光資源や特色ある産業等を活用し、関係者が連携して寄港地としての魅力の向上に向けて取り組むことにより、地方創生に貢献する。

## I 今後の港湾の進むべき方向

### 7 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

#### (1) 効率的・効果的な事業の実施

##### ⑥ 港湾施設の適切な維持管理

これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。

このため、必要な機能を確保しつつ、将来の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び平準化並びに港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、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。

さらに、廃止も含め、その施設の必要性、対策の内容や時期等を港湾単位で検討した上で、更新等の機会を捉えて、社会経済情勢の変化に応じ、施設の集約や利用転換、質的向上など、戦略的な維持管理・更新等の取組を推進する。

## VI 官民の連携による港湾の効果的な利用

クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者とクルーズ船社等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

特に、港湾管理者が、当該港湾への寄港を希望し、自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向をもつクルーズ船社と連携する場合、その意向やニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む。