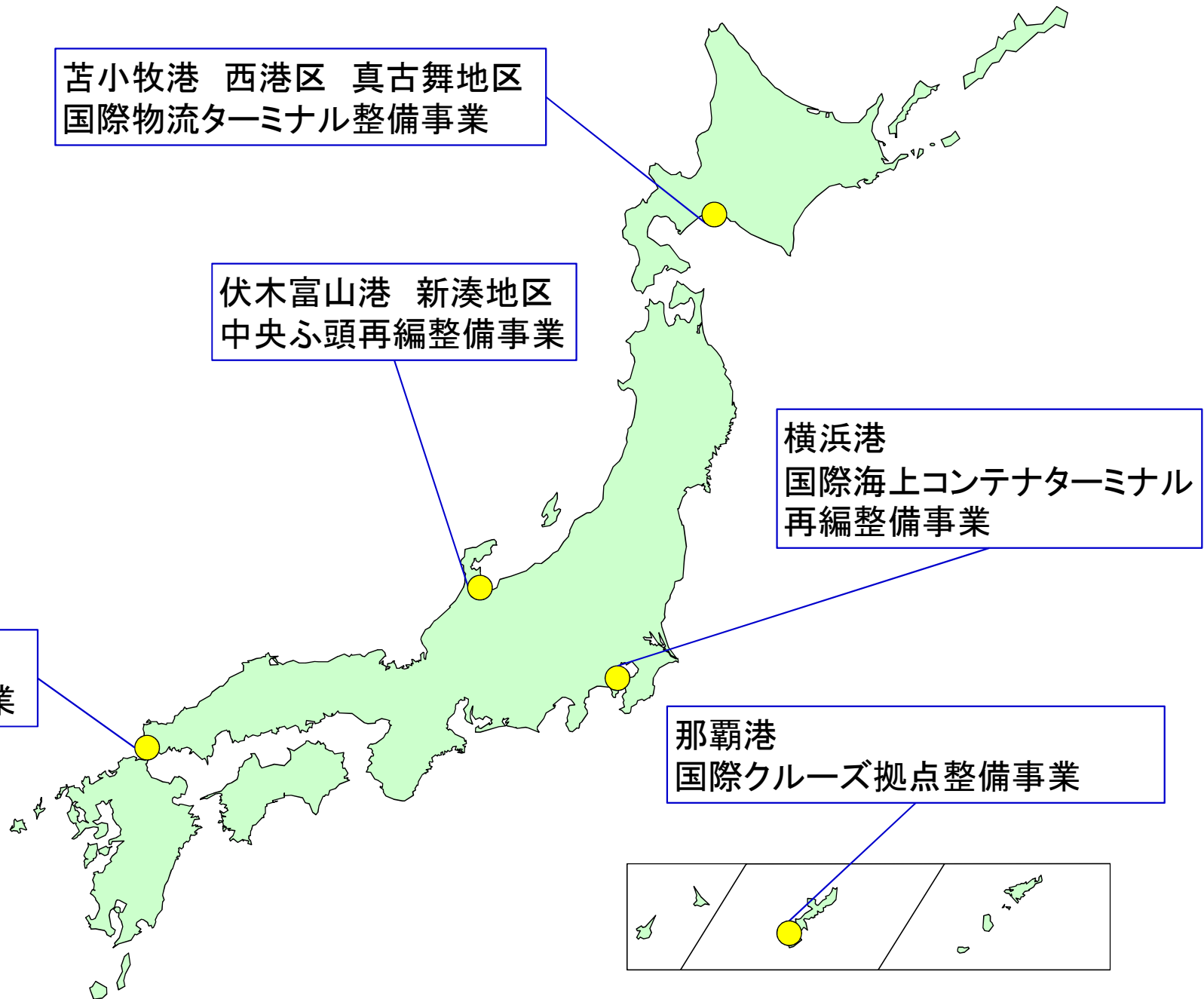


平成31年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局



平成31年度新規事業候補の概要

国際コンテナ戦略港湾

横浜港 国際海上コンテナターミナル再編整備事業

コンテナ船の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、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、横浜港においてコンテナターミナルの再編整備を行う。

クルーズ拠点整備

下関港 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に対応するため、下関港新港地区において、港湾施設の整備を行う。

那覇港 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に対応するため、那覇港新港ふ頭地区において、港湾施設の整備を行う。

地域の産業競争力強化

苫小牧港 西港区 真古舞地区 国際物流ターミナル整備事業

バース不足による滞船等を解消し、国際競争力の維持・強化を図るため、苫小牧港西港区真古舞地区において、港湾施設の改良を行う。

伏木富山港 新湊地区 中央ふ頭再編整備事業

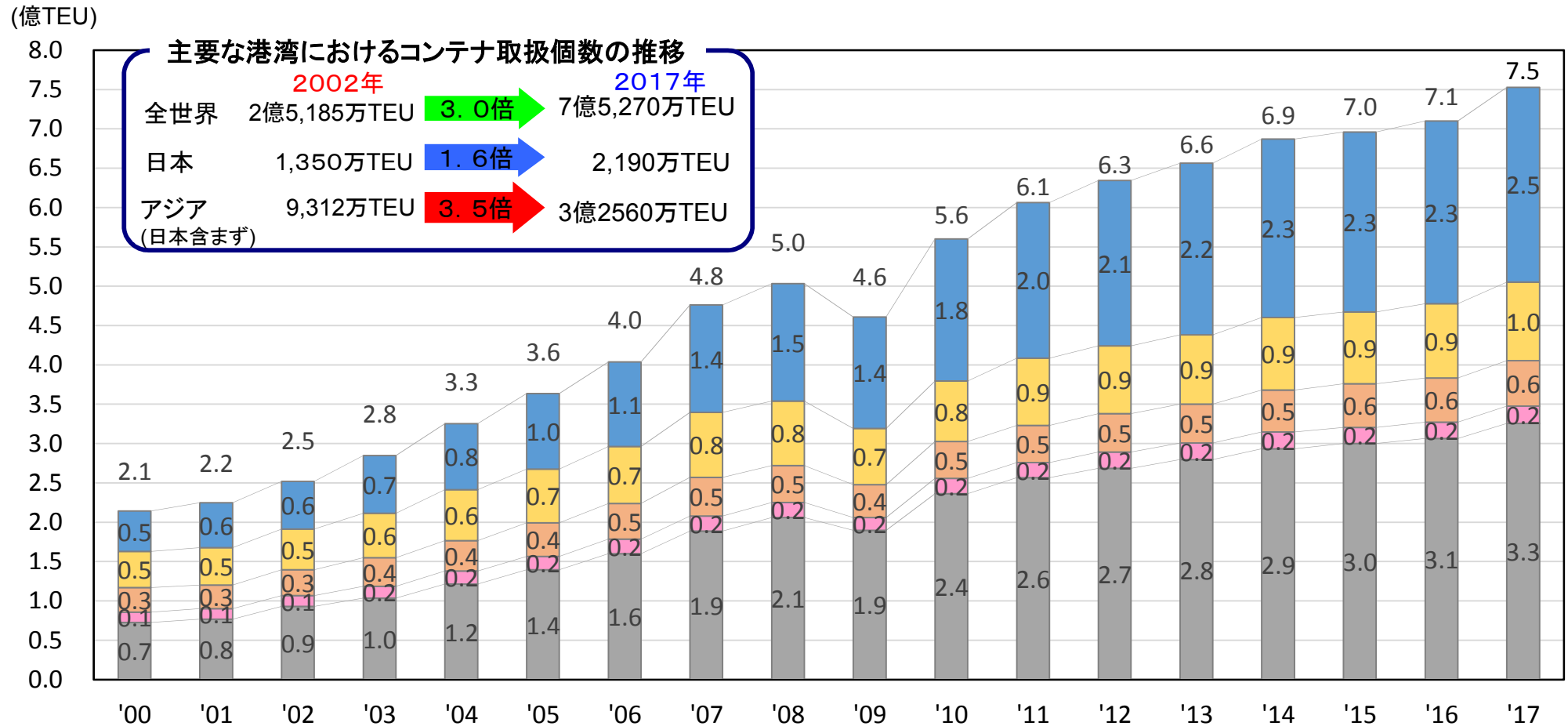
船舶の大型化、取扱貨物の増加に対応するため、岸壁の増深改良(-14m化)を行うとともに、一部係留施設の廃止、貨物の集約、ふ頭用地の利用方法を見直し、ふ頭の再編を図る。

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"> ○国際コンテナ戦略港湾選定(H22.8) ○H23 改正港湾法施行(国際戦略港湾の種類追加等) ○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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国際バルク戦略港湾選定(H23.5) ○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) 		<ul style="list-style-type: none"> ○明日の日本を支える観光ビジョン(H28.3) ○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) ○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) ○国際旅客船拠点形成港湾の指定(H29.7) ○「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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国土形成計画(H27.8) ○社会資本整備重点計画(H27.9)
平成25年度～27年度	<ul style="list-style-type: none"> ○東京港CT(Y3) ○横浜港CT(MC4) ○大阪港CT(C12延伸) ○神戸港CT(RC6,RC7) ○東京港臨港道路(南北線) 	<ul style="list-style-type: none"> ○小名浜港 国際物流T(石炭) ○釧路港 国際物流T(穀物) 	<ul style="list-style-type: none"> ○小名浜港 国際物流T(石炭)(再掲) ○相馬港 航路・泊地(再掲) ○茨城港 国際物流T(再掲) 		<ul style="list-style-type: none"> ○相馬港 航路・泊地 ○三河港 ふ頭再編 ○東予港 複合一貫輸送T ○那覇港 臨港道路(若狭港町線) ○茨城港 国際物流T ○名古屋港 ふ頭再編(金城ふ頭地区) ○広島港 ふ頭再編 ○境港 ふ頭再編
平成28年度		<ul style="list-style-type: none"> ○徳山下松港 国際物流T(石炭) 			<ul style="list-style-type: none"> ○横浜港 ふ頭再編 ○名古屋港 ふ頭再編(飛島ふ頭地区)
平成29年度		<ul style="list-style-type: none"> ○水島港 国際物流T(穀物) ○志布志港 ふ頭再編(穀物) 	<ul style="list-style-type: none"> ○仙台塩釜港 ふ頭再編 	<ul style="list-style-type: none"> ○佐世保港 国際クルーズ拠点 ○八代港 国際クルーズ拠点 ○平良港 国際クルーズ拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ○鹿児島港 臨港道路(鴨池中央港区線)
平成30年度				<ul style="list-style-type: none"> ○鹿児島港 国際クルーズ拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ○福山港 ふ頭再編
平成31年度(候補)	<ul style="list-style-type: none"> ○横浜港 CT再編整備 			<ul style="list-style-type: none"> ○下関港 国際クルーズ拠点 ○那覇港 国際クルーズ拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ○苫小牧港 国際物流T整備 ○伏木富山港 中央ふ頭再編

世界各地域の主要港湾におけるコンテナ取扱個数の推移 国土交通省

○2002年から2017年までの15年間で世界の主要な港湾におけるコンテナ取扱個数は3.0倍に増加している。



【地域区分】

- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 上記以外(日本除く)

■ アジア ■ 日本 ■ 北米 ■ 欧州 ■ その他

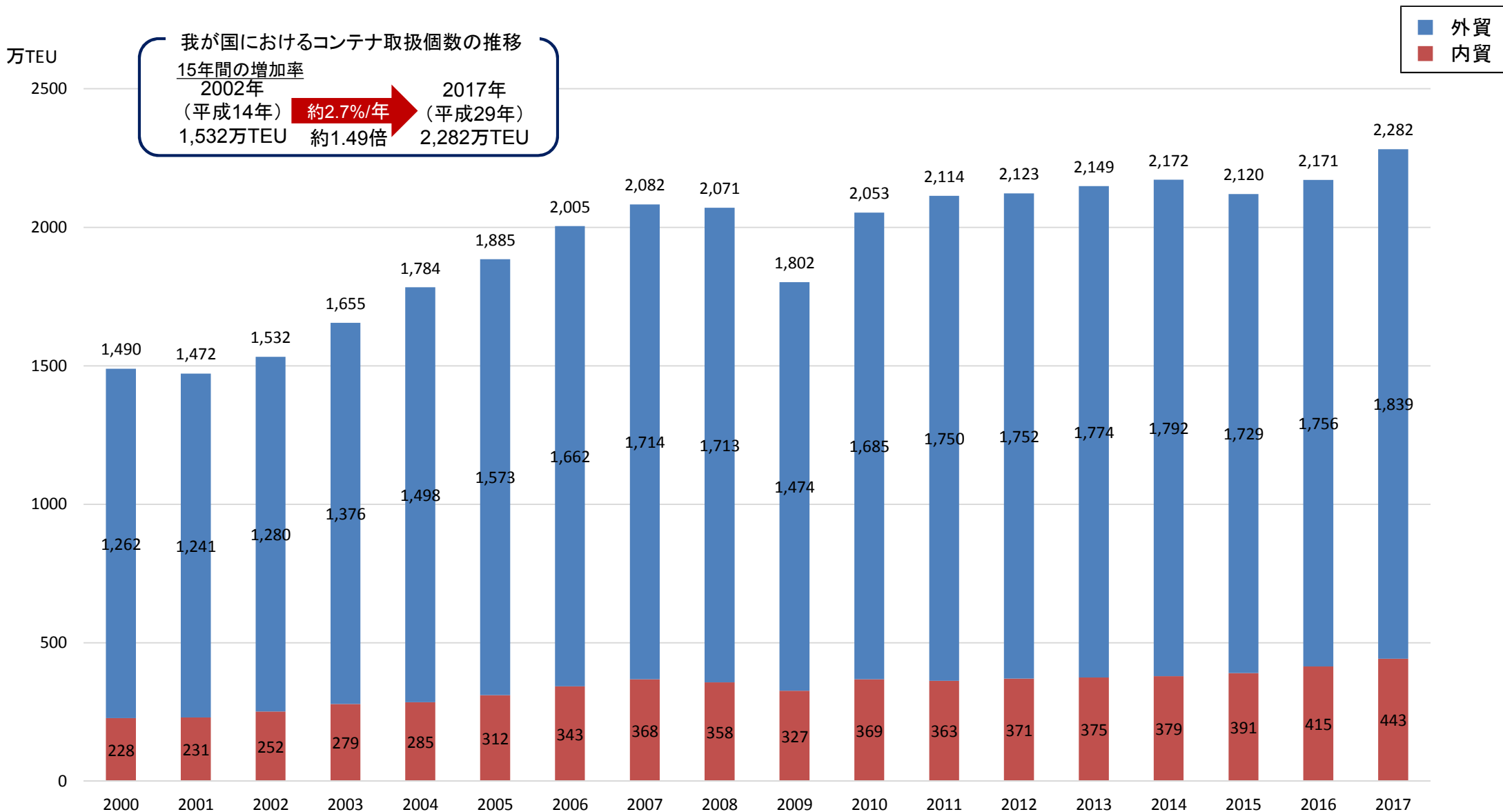
TEU(twenty-foot equivalent unit)
国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

出典: THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及び UNCTAD(Container port throughput,annual)より国土交通省港湾局作成

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、1,532万TEU(2002年、港湾統計)から2,282万TEU(2017年、国土交通省港湾局調べ)に、15年間で1.5倍に増加している。

我が国におけるコンテナ取扱個数の推移

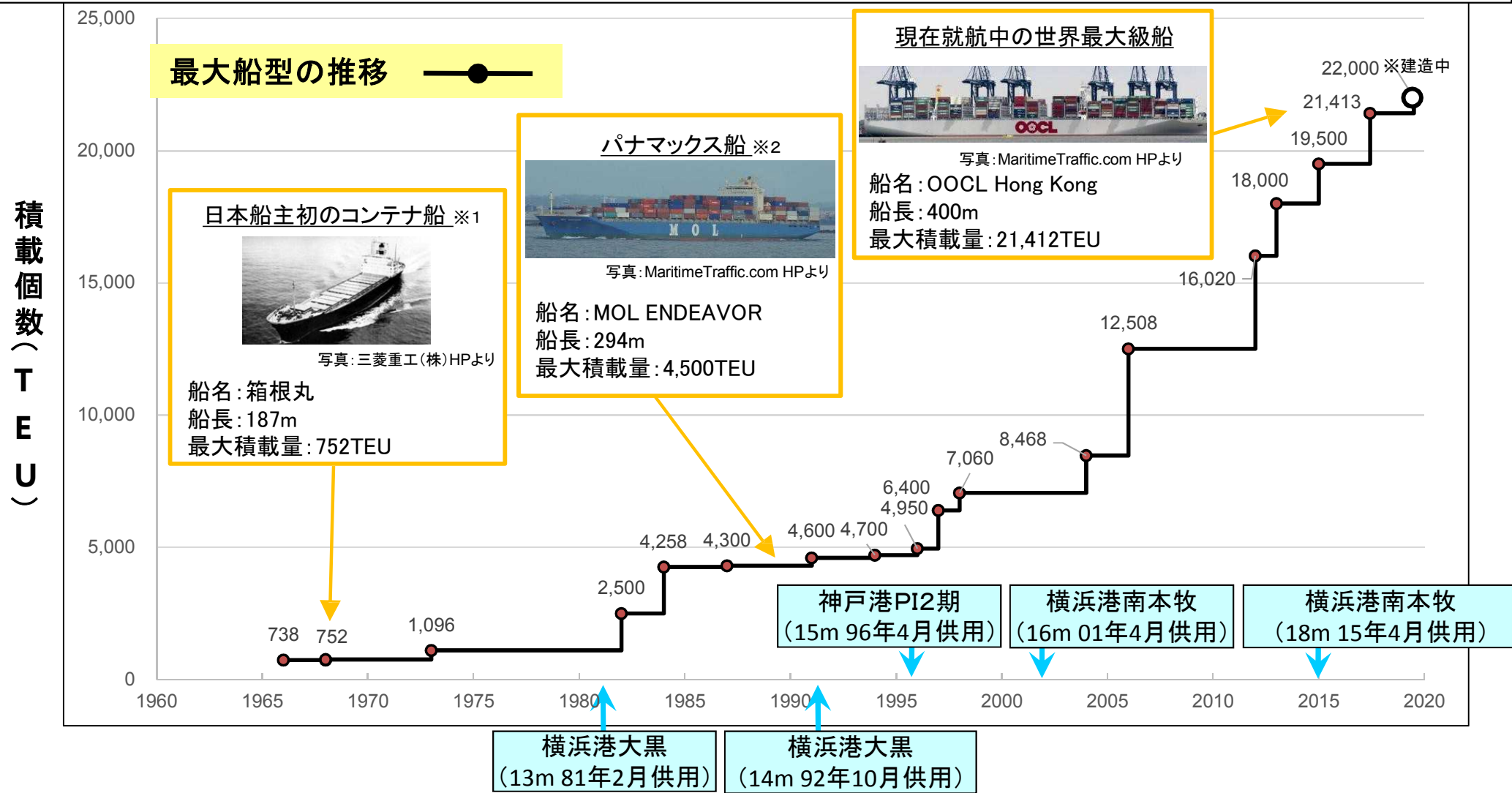
○2017年のコンテナ取扱貨物量は、2002年比 +49.0%(外貨+44%、内貨+76%)と増加している。



出典：港湾統計(年報)

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が大型化が進展
- 世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、2万1千個積みであり、我が国に定期的に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積み



※1: かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。

※2: 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。

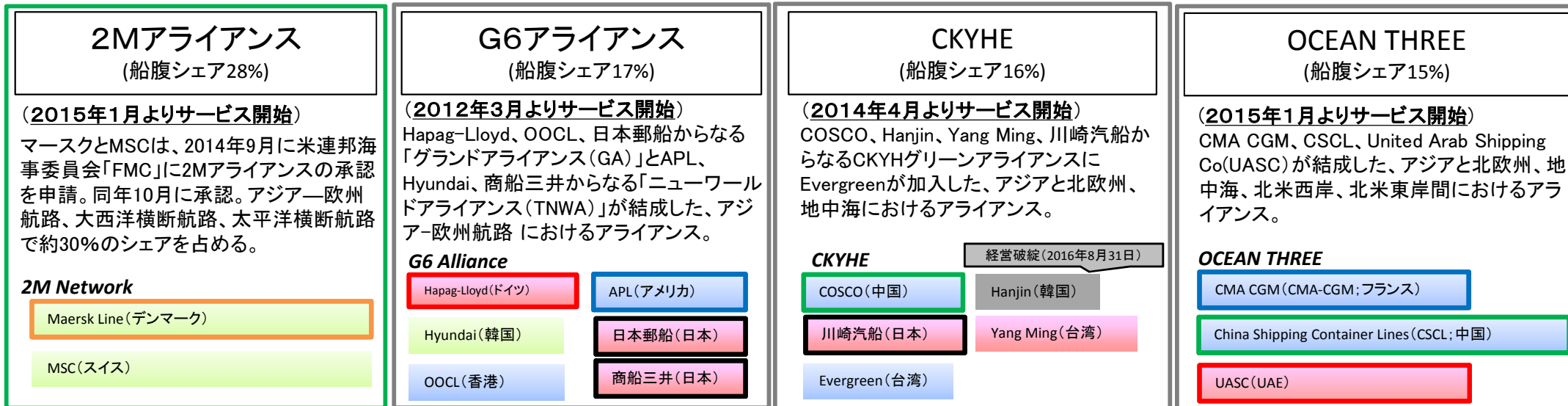
注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

20,000TEU級コンテナ船は2015年に67隻発注され、MOLが2017年に欧州-アジア航路へ就航させるなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

船社間アライアンスの再編

2015年末以降、アライアンスの枠を超えた船社の再編の発表が相次ぎ、2016年5月には、新たなアライアンスとして「オーシャンアライアンス」の結成が発表、同年5月には邦船三社を含む「ザ・アライアンス」の結成について基本合意が発表された。2017年4月以降は、2Mを含めた3大アライアンスに再編され、2017年7月には、邦船三社がコンテナ船事業を統合し、ONE(Ocean Network Express)を設立した。ONEは2018年4月からサービスを開始している。



存続(拡大)

Maersk LineによるHamburg Südの買収

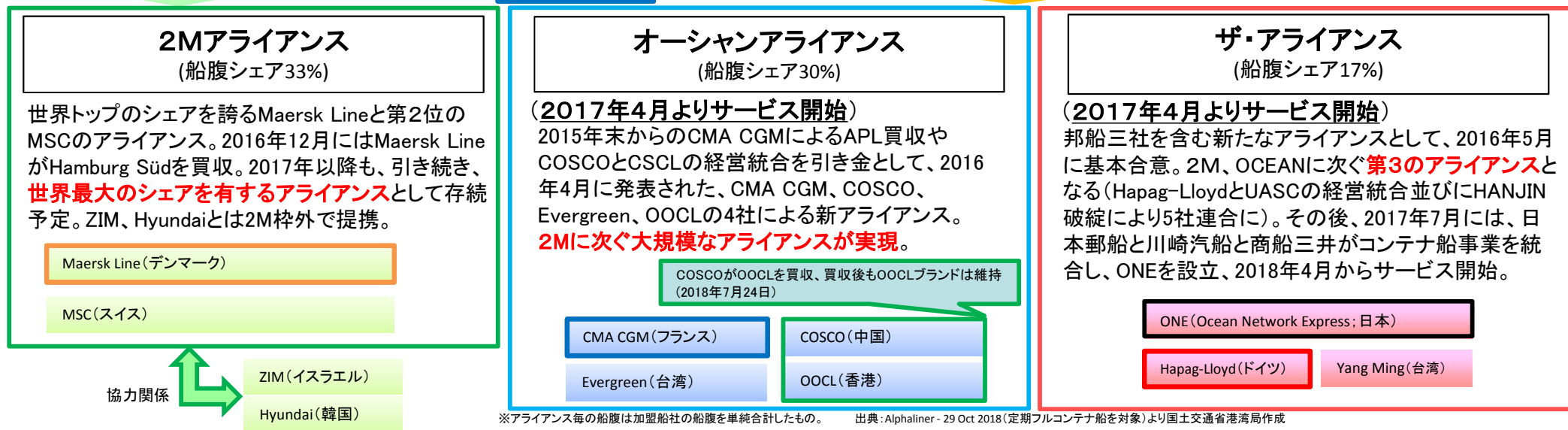
CMA-CGMによるAPLの買収、買収後もAPLブランドは維持

CSCLとCOSCOの経営統合

再編

Hapag-LloydとUASCの経営統合

NYKとK-LineとMOLのコンテナ船事業の統合

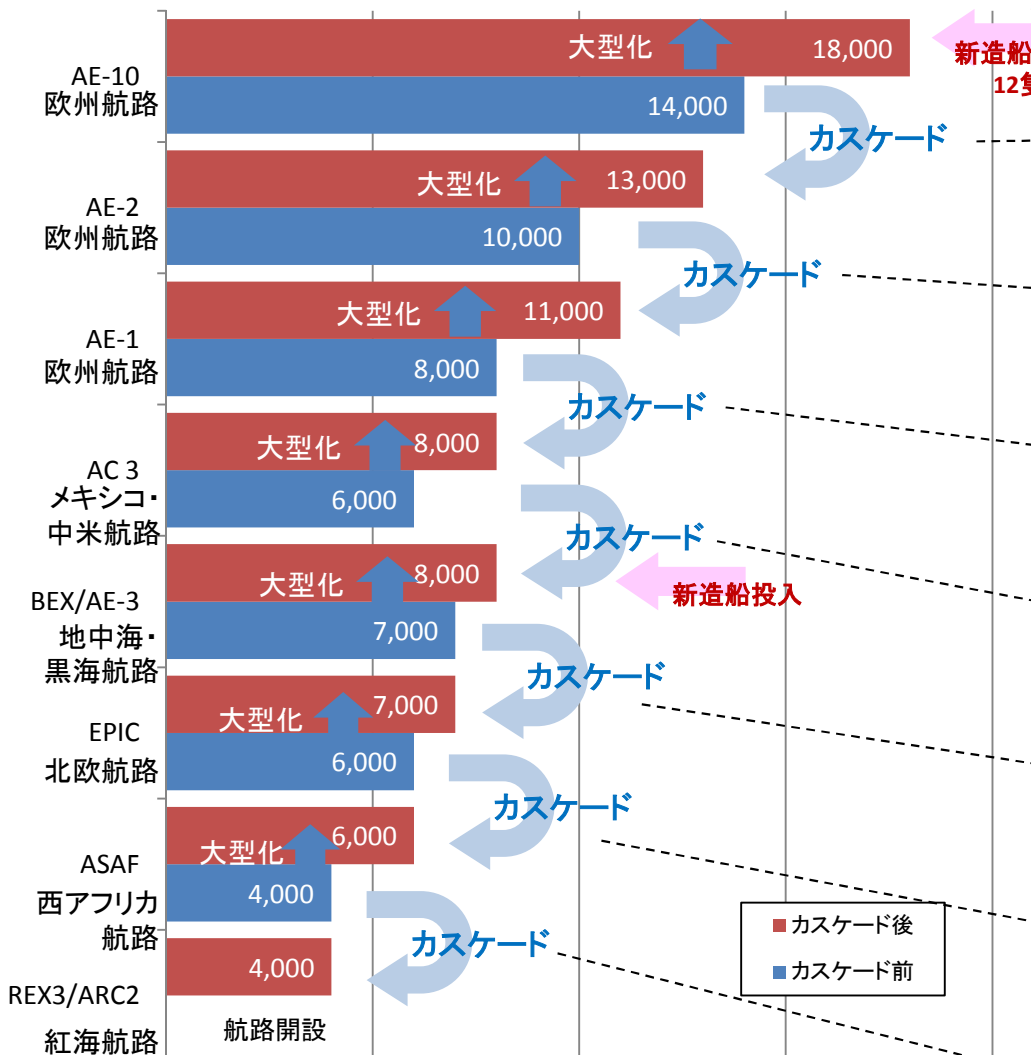


※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもので、出典: Alphaliner - 29 Oct 2018 (定期フルコンテナ船を対象)より国土交通省港湾局作成

カスケード現象

○基幹航路に大型コンテナ船が投入されると、他の航路に投入されるコンテナ船も順次大型化する現象(カスケード現象)が発生している。

カスケード現象による各航路の船型(平均)の変化(TEU積み)



	MAJESTIC MAERSK 積載量: 18000TEU 船長: 399m 船幅: 58m GT: 195,000トン
	MAERSK ELBA 積載量: 13000TEU 船長: 366m 船幅: 48m GT: 142,000トン
	MAERSK EDMONTON 積載量: 13000TEU 船長: 366m 船幅: 58m GT: 142,000トン
	MAERSK SALALAH 積載量: 8400TEU 船長: 334m 船幅: 43m GT: 92,000トン
	MAERSK KINLOSS 積載量: 6200TEU 船長: 300m 船幅: 40m GT: 75,000トン
	CMA CGM MUSSET 積載量: 6600TEU 船長: 300m 船幅: 40m GT: 73,000トン
	CMA CGM CHOPIN 積載量: 5800TEU 船長: 277m 船幅: 40m GT: 66,000トン
	CMA CGM LAPIS 積載量: 4300TEU 船長: 260m 船幅: 32m GT: 40,000トン

大 ↑
コンテナ船の規模
↓
小

出典: 国際輸送ハンドブック2008-2015をもとに近畿地方整備局港湾空港部作成。
コンテナ船の写真は“Marine Traffic.com”から入手。

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上**させ、**我が国経済の国際競争力を強化** ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

※国際基幹航路の**我が国への直接寄港が少なくなる**と、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク、荷傷みのリスク**等も懸念される。

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する**多方面・多頻度の直航サービス**を充実する。

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が行う国内外からの集貨活動に対する支援



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
- AI、IoT、自動化技術を組み合わせた、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現
- 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

政策目的

政策目標

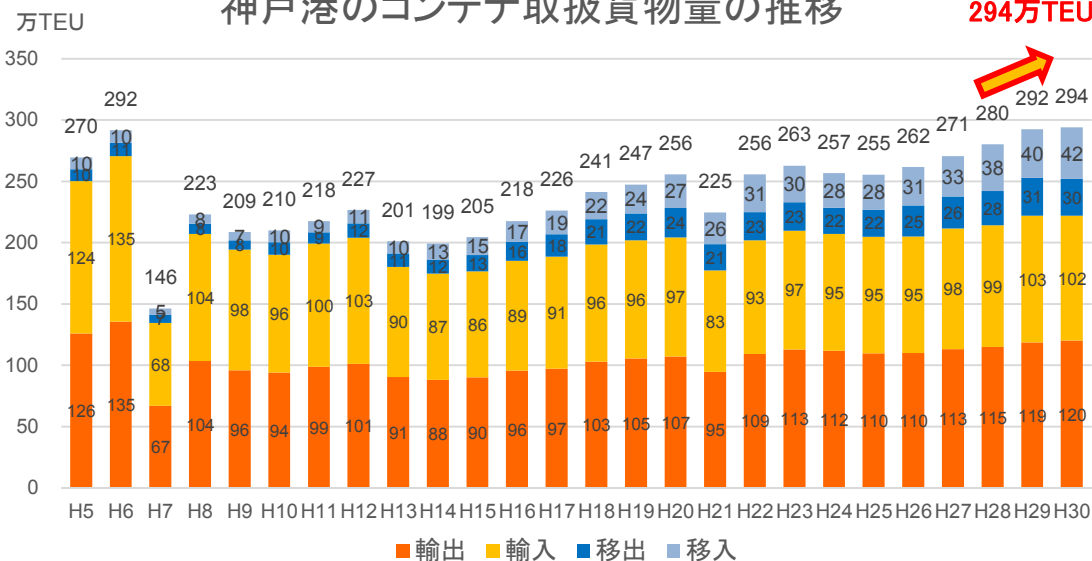
主な施策

国際コンテナ戦略港湾政策の具体的成果

平成30年の神戸港のコンテナ取扱量(外内貿合計)は約294万TEUを記録(過去最高)

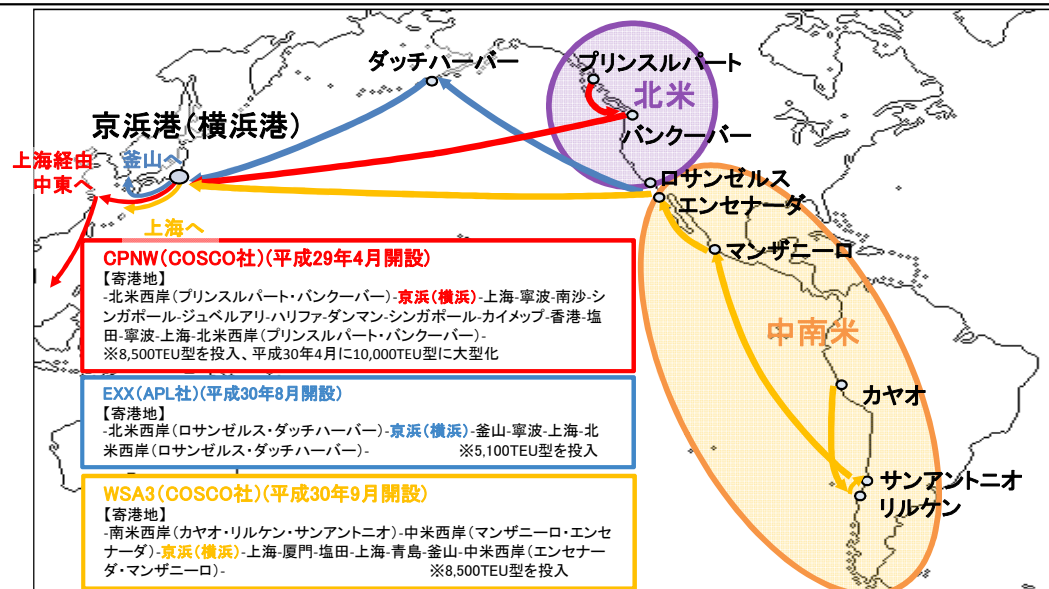
神戸港のコンテナ取扱貨物量の推移

過去最高
294万TEU



出典: H5~11は神戸市資料、H12~29は港湾統計(年報)、H30は神戸市資料(速報値)より国土交通省港湾局作成

平成29年以降、横浜港では、北米航路(2航路)、中南米航路(1航路)が新規開設。



上記のほか、マースクとMSCで構成するアライアンス「2M」が、平成31年3月より、アジア～欧州航路AE1での京浜港(横浜港)への寄港再開を発表。

○西日本諸港における国際フィーダー航路の寄港便数が33便/週(約5割)増加。

○東日本諸港における国際フィーダー航路の寄港便数が15便/週(約5割)増加。

※ 国際フィーダー航路：国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路

【阪神港・京浜港における国際フィーダー航路網の拡充】

	事業実施前	事業実施後
阪神港	68便 (2014. 4時点)	102便 (2018. 6時点)
京浜港	33便 (2016. 3時点)	48便 (2018. 6時点)

約5割増

内航航路の開設・増便・大型化への支援



内航船社における大型内航コンテナ船の新造などの新規投資・事業を誘発。

【国内最大内航コンテナ船(670TEU型)“なとり”の投入】
(建造費約25億円/隻、平成27年12月から就航)

京浜港～北海道・東北航路
670TEU型“なとり”



京浜港～阪神港～九州航路
670TEU型“ながら”

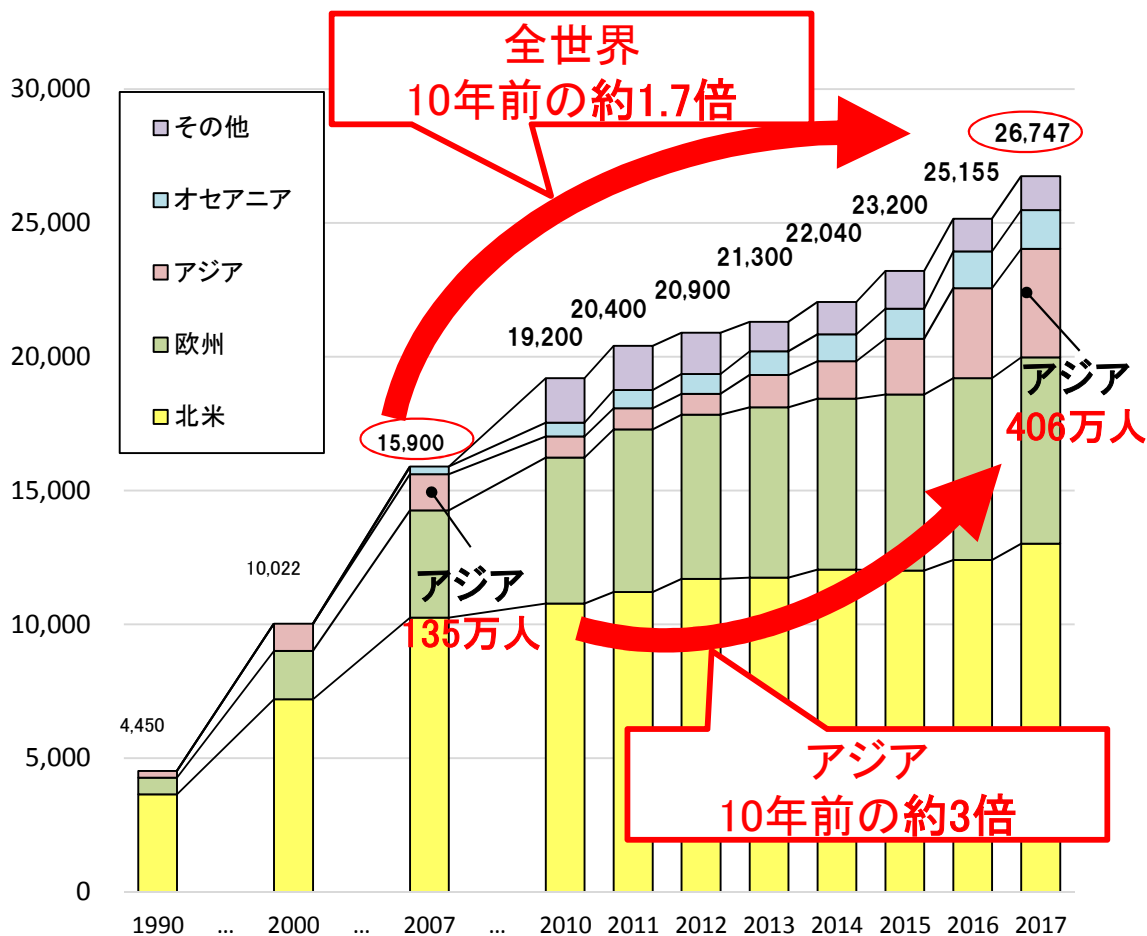


平成30年8月からは、“なとり”を京浜港～北海道・東北航路に就航させ、定曜日ウィークリーサービスを実施。
また平成30年7月からは、“なとり”の同型船“ながら”(670TEU型)を京浜港～阪神港～門司・博多港航路に就航させ、定曜日ウィークリーサービスを週2便化。

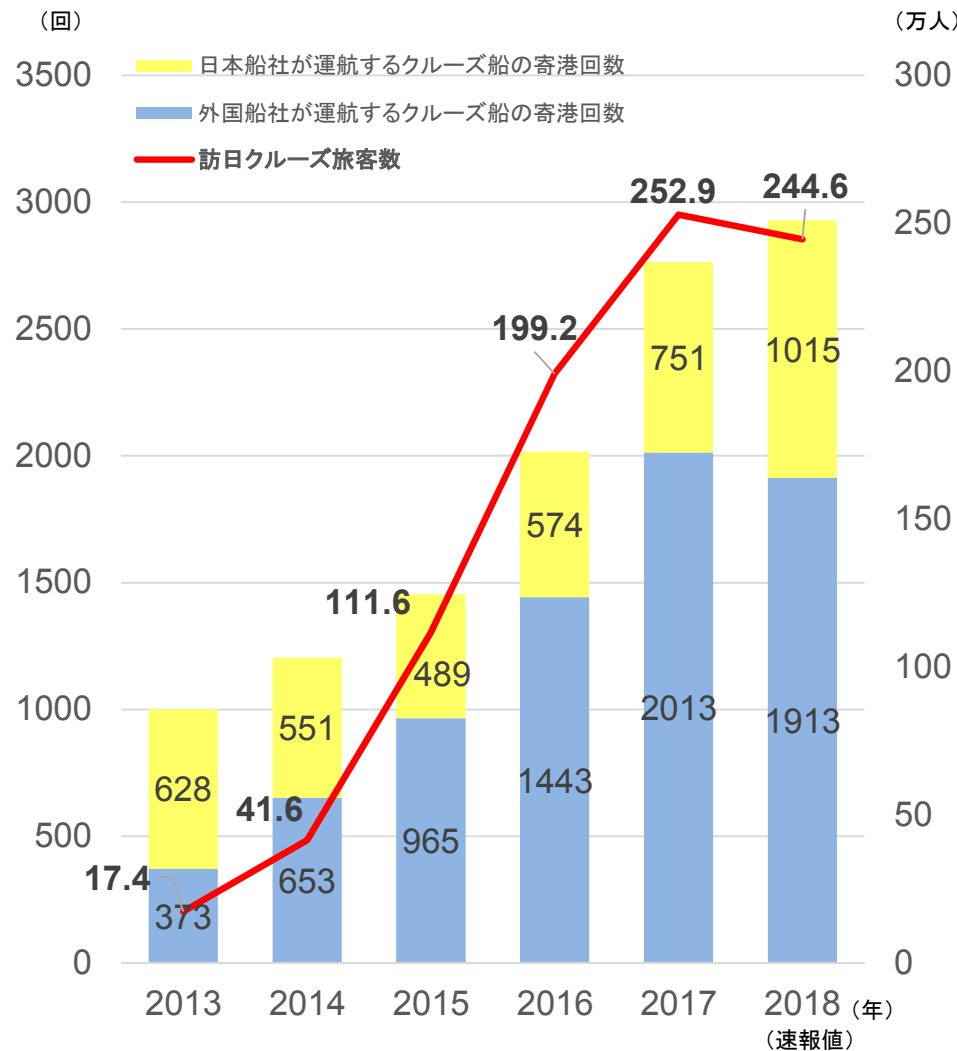
世界のクルーズ人口と日本への寄港状況の推移

○世界のクルーズ人口は2,675万人(2017年)で、10年前の約1.7倍と、急速に増加。
 ○中でもアジアのクルーズ人口は406万人(2017年)で、10年前の約3倍と、特に大きな伸びを示している。また、将来的にも更なる増加が見込まれている。
 ○2018年の訪日クルーズ旅客数は前年比3.3%減の244.6万人、我が国港湾への寄港回数は前年比5.9%増の2,928回(外国船社1,913回、日本船社1,015回)となり、クルーズ船の寄港回数は過去最高を記録。

世界のクルーズ人口の推移



日本に寄港するクルーズ船の寄港回数・訪日クルーズ旅客数

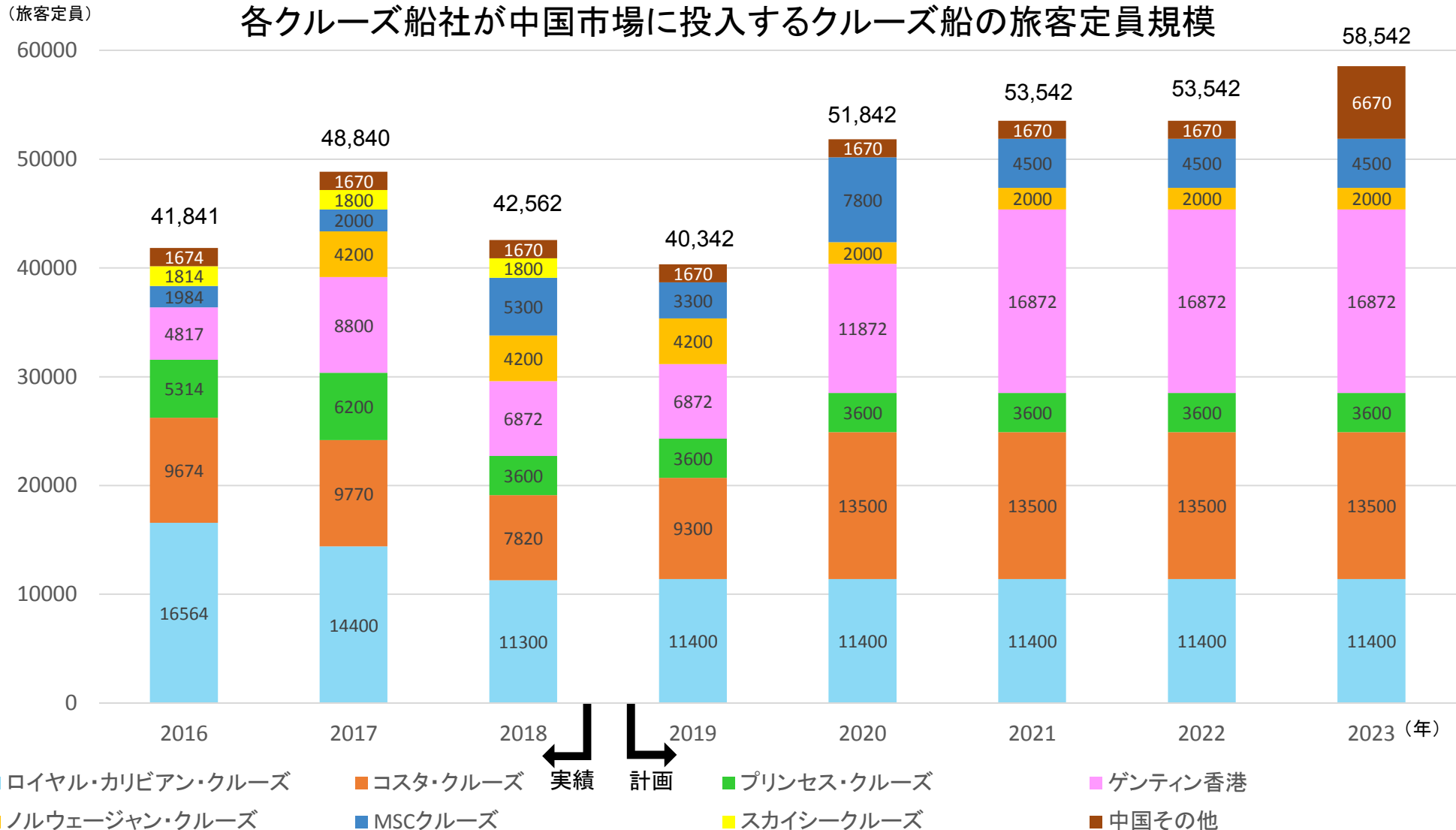


出典: CLIA資料より港湾局作成。

* 2011年以前のアジア数値はCLIAによる推定値。

中国発クルーズ減少の要因と今後の見通し

- 中国発クルーズの減少は、中国のクルーズマーケット急拡大に伴い各社が配船を急増させ競争が過熱した結果マーケットが軟化し調整局面に入ったことによると考えられる。
- 各社の計画によれば2019年も引き続き調整局面が続くと見込まれるが、各社は販売価格回復に向けた取り組みを進めており2020年に向けて再び中国マーケットへのクルーズ船の配船増加を表明。



クルーズ船の建造状況

- 世界中の旺盛なクルーズ需要に対応するため、クルーズ船社は、大型クルーズ船を中心に造船所に発注しており、今後、2027年までに126隻のクルーズ船が建造される。
- 成長著しいアジア市場は、今後もより多くの新造船が投入される可能性がある。

2019年以降建造されるクルーズ船の隻数

就航年	隻数	配船先					
		アジア	欧州	北米	南半球	その他	未定
2019	24	3	4	3	2	12	
2020	24	2	4	3	1	13	1
2021	22	1				13	8
2022	20					10	10
2023	14	1	1			4	8
2024	7	1				2	4
2025	7					3	4
2026	6					3	3
2027	2					1	1
計	126	8	9	6	3	61	39

2020年までにアジアに配船予定のクルーズ船

船社名	総トン数	乗客定員	配船先	竣工費 (百万ドル)
コスタ・クルーズ	135,500	4,232	中国	780
ロイヤル・カリビアン・クルーズ	168,670	4,188	中国	950
ドリーム・クルーズ	204,000	5,000	中国	1,100
コスタ・クルーズ	135,500	4,232	中国	780
MSCクルーズ	171,598	4,500	中国	900

※MSCクルーズは2019年に新造船を就航させ、欧州配船の後、2020年にアジアに配船予定

ロイヤル・カリビアン・クルーズ
「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」



カジュアル

総トン数：168,670トン
乗客定員：4,188人

コスタ・クルーズ
「コスタ・ベネチア」



カジュアル

総トン数：135,500トン
乗客定員：4,232人

※クルーズ船の諸元は予定のもので、画像は建造イメージ

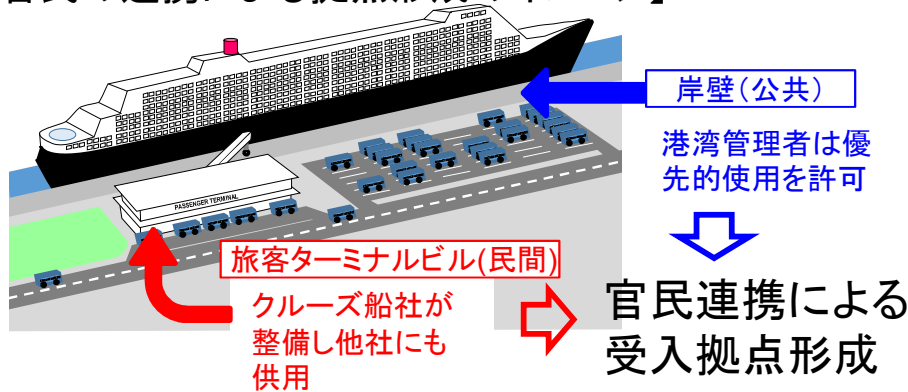
アジア市場の成長に伴い、より多く配船される可能性がある。

○国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受入施設整備を促す協定制度等を平成29年度に創設。

<課題>

- ① 急増するクルーズ船の受入施設が不足、貨物ヤードでの旅客受入も発生
- ② クルーズツアーは1年以上前からの販売も多いが、岸壁の優先予約の仕組みがなく、ツアー造成に支障
- ③ 岸壁を長期優先使用できるなら、自ら旅客ターミナルビル等を整備する意欲を持つ船社が出現

【官民の連携による拠点形成のイメージ】



【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

【制度の概要】

国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度等を創設。

- ・港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

受入拠点の形成を図る港湾を国が指定

- ・岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数等を総合的に勘案して、国が指定

港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成

- ・将来の外航クルーズ旅客の受け入れ目標、ターミナルビル等の施設の整備概要、官民の役割分担等を内容とする受入拠点形成計画を港湾管理者が作成
→計画に基づく工事の許可等の特例を措置

港湾管理者が民間事業者と協定を締結

- ・港湾管理者はクルーズ船社に長期の岸壁優先使用を認める
- ・クルーズ船社等は形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自社の利用しない日には他社の使用を許容する
→クルーズ船社等の地位を引き継いだ承継者にも協定の効力が及ぶ規定を創設
→クルーズ船社等が所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合等における港湾管理者による変更命令を規定

【政府目標】

訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充
(日本再興戦略2016)

「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」の状況

- これまで「国際旅客船拠点形成港湾」として7港を指定。
- 平成30年10月から12月まで3回目の募集を実施。平成31年3月1日に下関港及び那覇港を「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」として選定。

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」指定					第2次募集分 H30.2.27 選定 H30.6.29 指定	第3次募集分 H30.3.1 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)	下関港 (下関市)	那覇港 (那覇港管理組合)
運用開始年	H31	H32				H34	H35	H34	
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	○								
MSC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グループ。
 ※ 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、台湾、香港等を発着するクルーズを多く運航するなど、アジアを中心に運航するクルーズ会社グループ。
 ※ 郵船クルーズ: 飛鳥IIを所有する邦船社。
 ※ MSCクルーズ: ヨーロッパ市場において大きなシェアを持つクルーズ会社。近年、積極的なアジア進出をしている。親会社をスイスに置き、コンテナ海運会社としても世界第2位。

政府の計画・方針等【抜粋】

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。

政府の計画・方針等【抜粋】

未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）

◆ 政策課題と施策の目標

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクト・プラス・ネットワークの取組を進め、生産性向上や民間投資の喚起等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める

◆ 交通・物流に関する地域の社会課題の解決と都市の競争力の向上

国際コンテナ戦略港湾において、世界最高水準の生産性を有するAIターミナルを実現するため、本年度から貨物情報などのビッグデータとAIを活用してオペレーションを最適化する実証事業に着手し、平成32年度までに所要のシステム構築等を行う。また、遠隔操作RTGについて、本年度までの実証事業を踏まえ来年度からの導入を目指す。

◆ すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

顔認証ゲートやバイオカート導入空港の拡大、税関検査場電子申告ゲートや高性能X線検査装置の施設整備など、CIQにおいて必要な物的・人的体制の計画的な整備を進めるほか、チェックイン、保安検査等も含めた旅客の搭乗に係る諸手続・動線全体の円滑化・高度化を図り、空港・港湾でのFAST TRAVEL・SMOOTH VOYAGEを実現する。

◆ クルーズ船受入の更なる拡充

クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向け、係船柱等の整備やターミナル等におけるインバウンド対応といった受入環境整備を進めるとともに、クルーズ旅客の満足度向上や消費拡大に向けた取組を推進する。旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める仕組みを活用し、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を促進する。

政府の計画・方針等【抜粋】

経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定）

◆ 成長力を強化する公的投資への重点化

2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。

◆ まちづくりとまちの活性化

海事クラスターの活性化、産業を支える港湾の強化などを通じ、地域経済を押し上げる。

◆ 観光立国の実現

首都圏空港の機能強化、国際クルーズ拠点の形成や自転車利用環境の創出等に取り組む。

◆ 沖縄の振興

国家戦略特区などの活用による観光客の利便性向上や、クルーズ船の受入環境を改善する港湾整備、那覇空港の滑走路増設など、観光産業の戦略展開や国際物流拠点の形成を進める。

政府の計画・方針等【抜粋】

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度) (平成29年7月28日閣議決定)

◆ 港湾施設の整備

国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。

国際バルク戦略港湾において、資源、エネルギー、食糧等のバルク貨物を輸送する大型船が入港できるよう、拠点的な港湾整備を行い、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を促進する。その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーやRORO船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。

その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーやRORO船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。

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tock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。