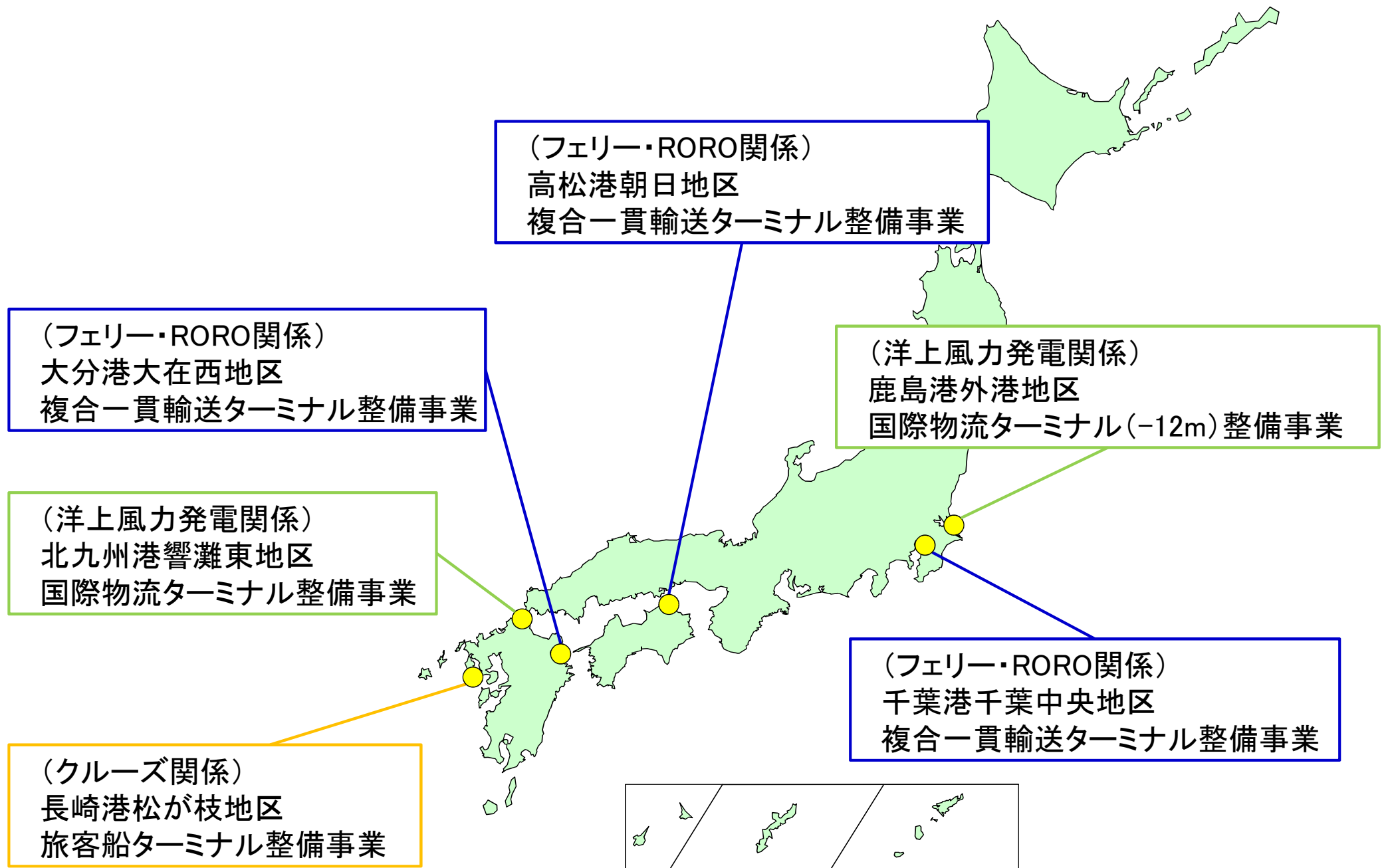


令和2年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局

令和2年度 港湾局関係 新規事業候補 位置図



令和2年度新規事業候補の概要

洋上風力発電関係

鹿島港外港地区 国際物流ターミナル(-12m)整備事業

洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、洋上風力発電の導入促進を図るため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。

北九州港響灘東地区 国際物流ターミナル整備事業

洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、洋上風力発電の導入促進を図るため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。

フェリー・RORO関係

千葉港千葉中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

千葉港において、貨物需要の増大に伴うRORO船の大型化等に対応するため、千葉中央地区において、岸壁の増深改良、泊地の浚渫等の港湾施設の整備を行う。

高松港朝日地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

高松港において、貨物需要の増大に伴う船舶の増加や大型化に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点とすることを目的として、岸壁の整備、泊地の浚渫等の港湾施設の整備を行う。

大分港大在西地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

大分港において、貨物需要の増大に伴うRORO船の大型化等に対応するため、大在西地区において、岸壁の整備、泊地の浚渫等の港湾施設の整備を行う。

クルーズ関係

長崎港松が枝地区 旅客船ターミナル整備事業

アジアのクルーズ需要を確実に取り込むため、長崎港松が枝地区において、大型クルーズ船に対応した港湾施設の整備を行う。

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"> ○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"> ○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) ○H31再エネ海域利用法施行 ○R1 改正港湾法公布(海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾の指定等)
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 ○茨城港 国際物流T 		<ul style="list-style-type: none"> ○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(再掲) ○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
令和元年度	<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 ○伏木富山港 中央ふ頭再編 ○能代港 国際物流T
令和2年度				<ul style="list-style-type: none"> ○長崎港 旅客船T 	<ul style="list-style-type: none"> ○鹿島港 国際物流T ○千葉港 複合一貫輸送T ○高松港 複合一貫輸送T ○北九州港 国際物流T ○大分港 複合一貫輸送T

※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、旅客船T:旅客船ターミナル整備事業
 ※再エネ海域利用法:海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律

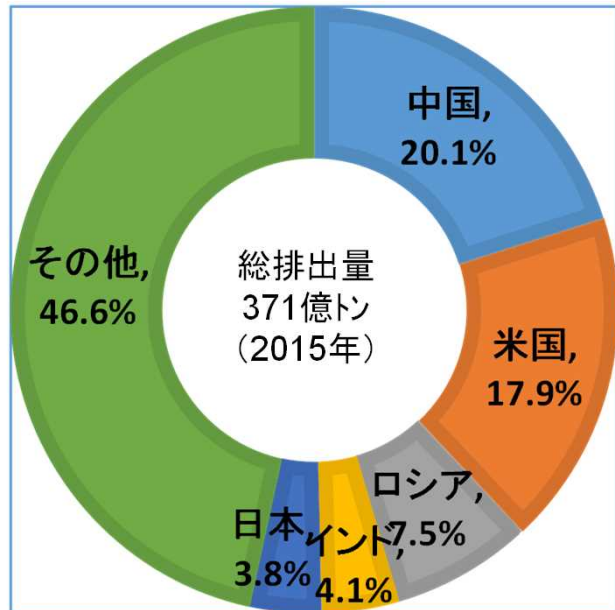
洋上風力発電を取り巻く状況

各国の温室効果ガス削減目標（パリ協定）

パリ協定



【パリ協定の採択時の様子】

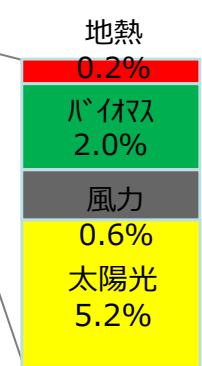
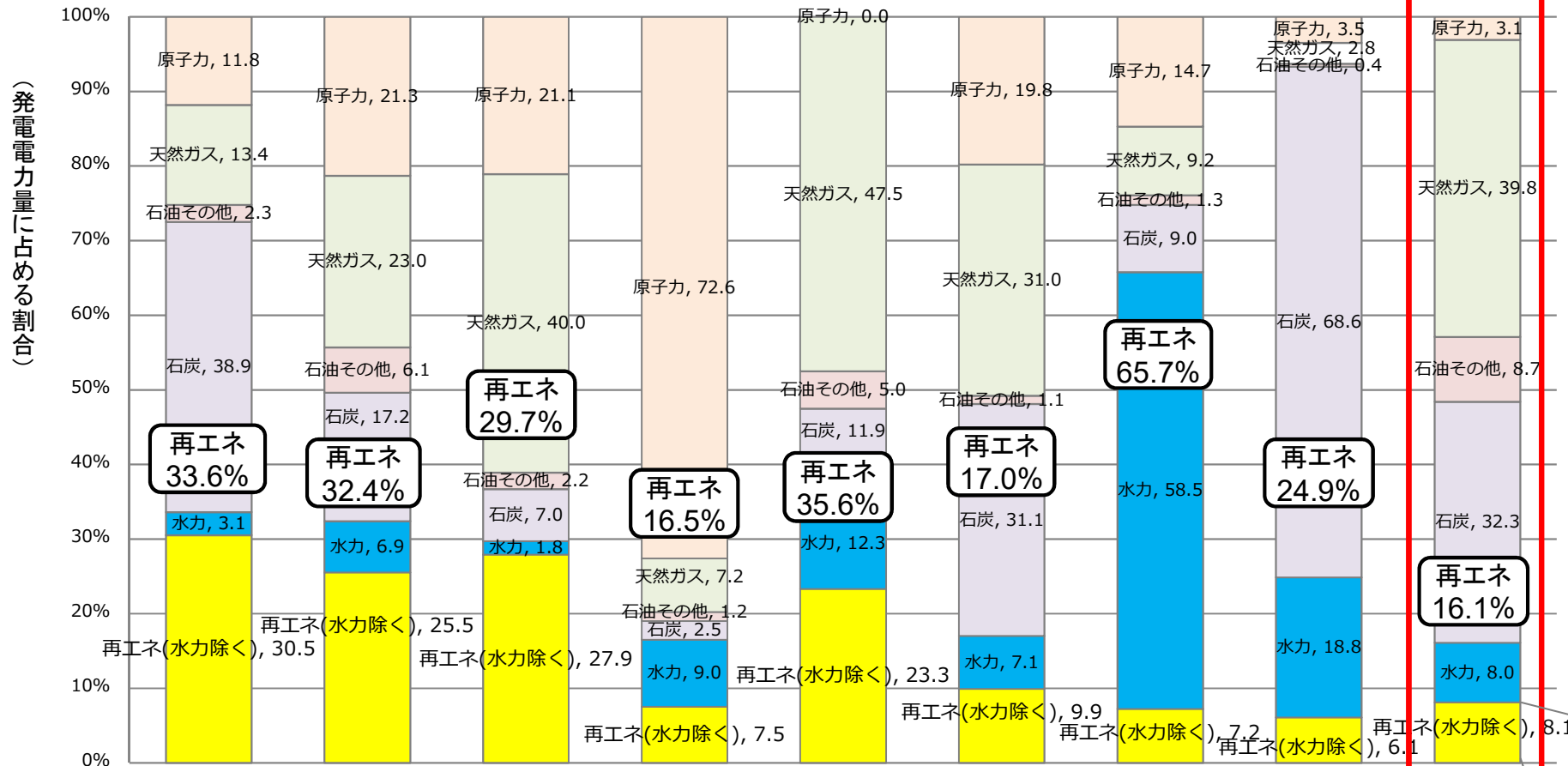


【国別の二酸化炭素排出量の割合】

【各国の削減目標】

国名	削減目標
 中国	GDP当たりのCO ₂ 排出を 2030 年までに 60-65% 削減 ※2030年前後に、CO ₂ 排出量のピーク 2005年比
 EU	2030 年までに 40% 削減 1990年比
 インド	GDP当たりのCO ₂ 排出を 2030 年までに 33-35% 削減 2005年比
 日本	2030 年度までに 26% 削減 ※2005年度比では25.4%削減 2013年度比
 ロシア	2030 年までに 70-75% に抑制 1990年比
 アメリカ	2025 年までに 26-28% 削減 2005年比

主要国の再生可能エネルギーの発電比率



主要再エネ ※水力除く	風力 16.4%	風力 18.0%	風力 14.9%	風力 4.4%	太陽光 8.6%	風力 6.1%	風力 4.7%	風力 3.8%	太陽光 5.2%*
目標年	①2025年 ②2035年	2020年	2030年	2030年	2020年	2035年	— (国家レベルでは定めていない)	2020年	2030年

再エネ導入
目標比率

①40~45%
②55~60%
総電力比率

40%
総電力比率

44% (※)
総電力比率

40%
総電力比率

35~38%
総電力比率

80%
クリーンエネルギー
(原発含む)総比率

—
(国家レベルでは定めていない)

15%
1次エネルギーに占める
非化石比率

22~24%
総電力比率

(※) 複数存在するシナリオの1つ

※四捨五入の関係で
合計が一致しない

(出典) 資源エネルギー庁調べ

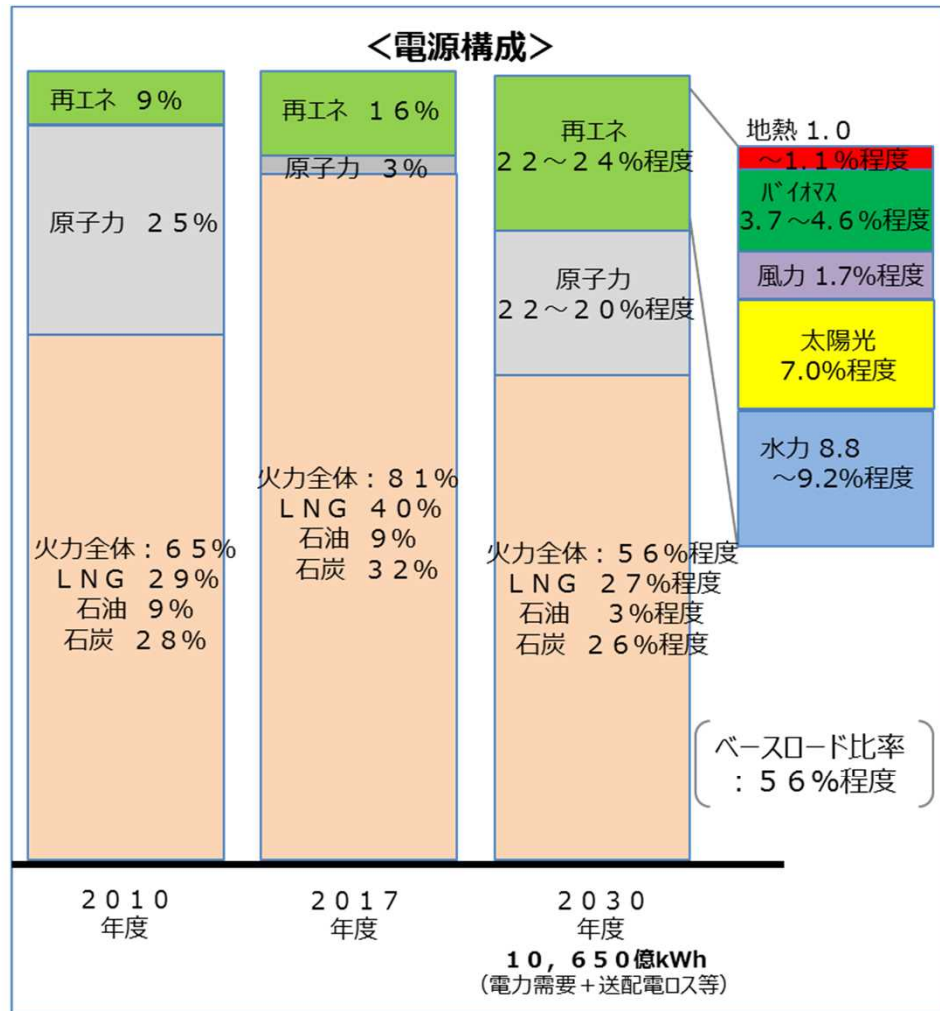
世界の洋上風力発電の導入実績（2018年）

○洋上風力発電の導入量について、欧州は約1800万kWであり、日本は約2万kWである。

国	洋上風力発電 累積導入量 (万kW)	国	洋上風力発電 累積導入量 (万kW)
イギリス	818	フィンランド	7
ドイツ	638	アイルランド	3
中国	459	スペイン	1
デンマーク	133	フランス	0.2
ベルギー	119	ノルウェー	0.2
オランダ	112	日本	2
スウェーデン	19		

再生可能エネルギーの導入状況（エネルギーミックスとの関係）

○エネルギーミックスでは、2030年度の電源構成に占める再生可能エネルギー比率は22～24%となっており、まずはこの実現に向けて取組を進めていくことが重要。



(kW)	導入水準 (18年6月)	FIT前導入量 +FIT認定量 (18年6月)	ミックス (2030年度)	ミックスに 対する 導入進捗率
太陽光	4,600万	7,680万	6,400万	約72%
風力	360万	940万	1,000万	約36%
地熱	54万	60万	140~ 155万	約36%
中小水力	970万	990万	1,090~ 1,170万	約86%
バイオ	360万	1,090万	602~ 728万	約54%

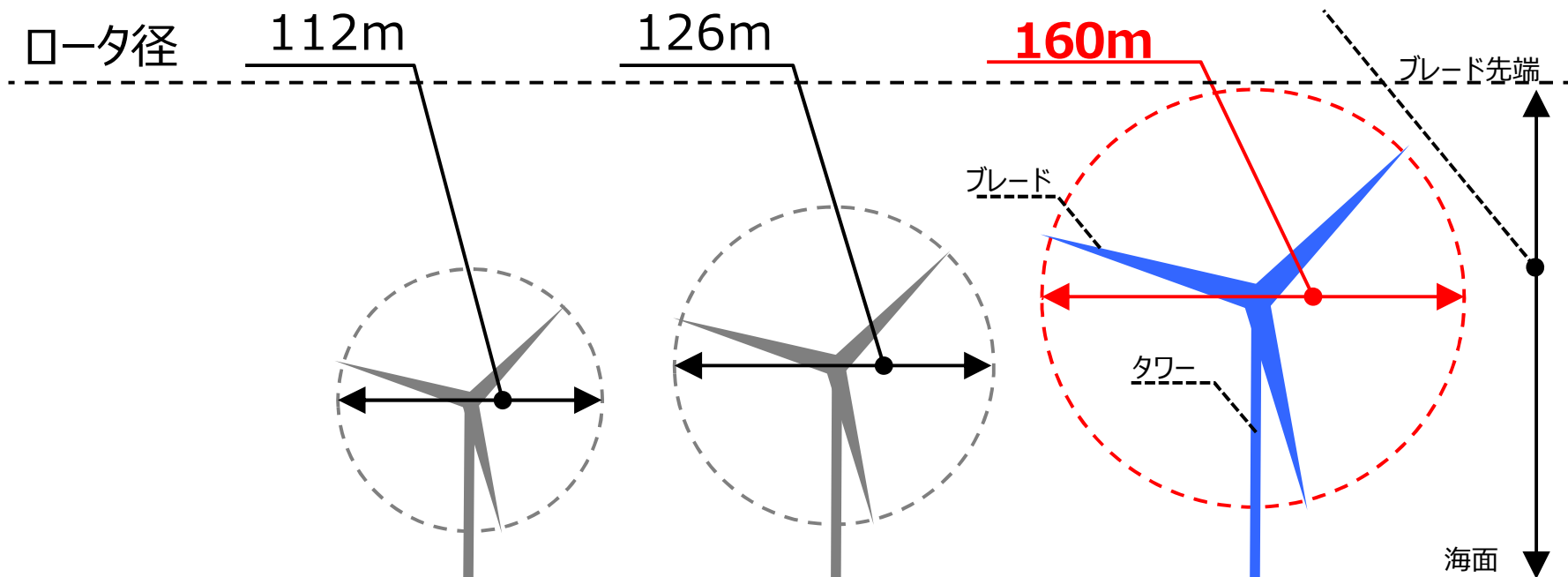
※バイオマスはバイオマス比率考慮後出力。
 ※改正FIT法による失効分を反映済。経過措置による2017年4月以降の失効分(10kW未満太陽光)は、現在集計中であり、反映されていない。
 ※地熱・中小水力・バイオマスの「ミックスに対する進捗率」はミックスで示された値の中間値に対する導入量の進捗。

欧州における洋上風力発電技術の発達

○欧州においては、プロジェクトの大型化等により風車の大型化が進み、現在は8MW機が主流。また、タービン信頼性(稼働率)も向上。

洋上風車大型化の推移

※海面からブレード先端までの最高高さは200mに達する



(発電容量)	4.5MW級	5~7MW級	8~10MW級
(運転開始年)	2001年 ~ 2005年	~ 2009年	~ 将来

資料:NEDO「再生可能エネルギー技術白書」を基に作成

洋上風力発電の経済波及効果・雇用創出効果の試算

- 民間事業者団体である(一社)日本風力発電協会においては、2030年に1000万kWの導入目標を掲げており、その際の経済波及効果を次のとおり試算されている。
- 直接投資が5～6兆円程度(2030年までの累計)、経済波及効果として13～15兆円程度(2030年までの累計)、雇用創出効果として8～9万人程度(2030年時点)が見込まれる。

((一社) 日本風力発電協会 (JWPA) 資料より)



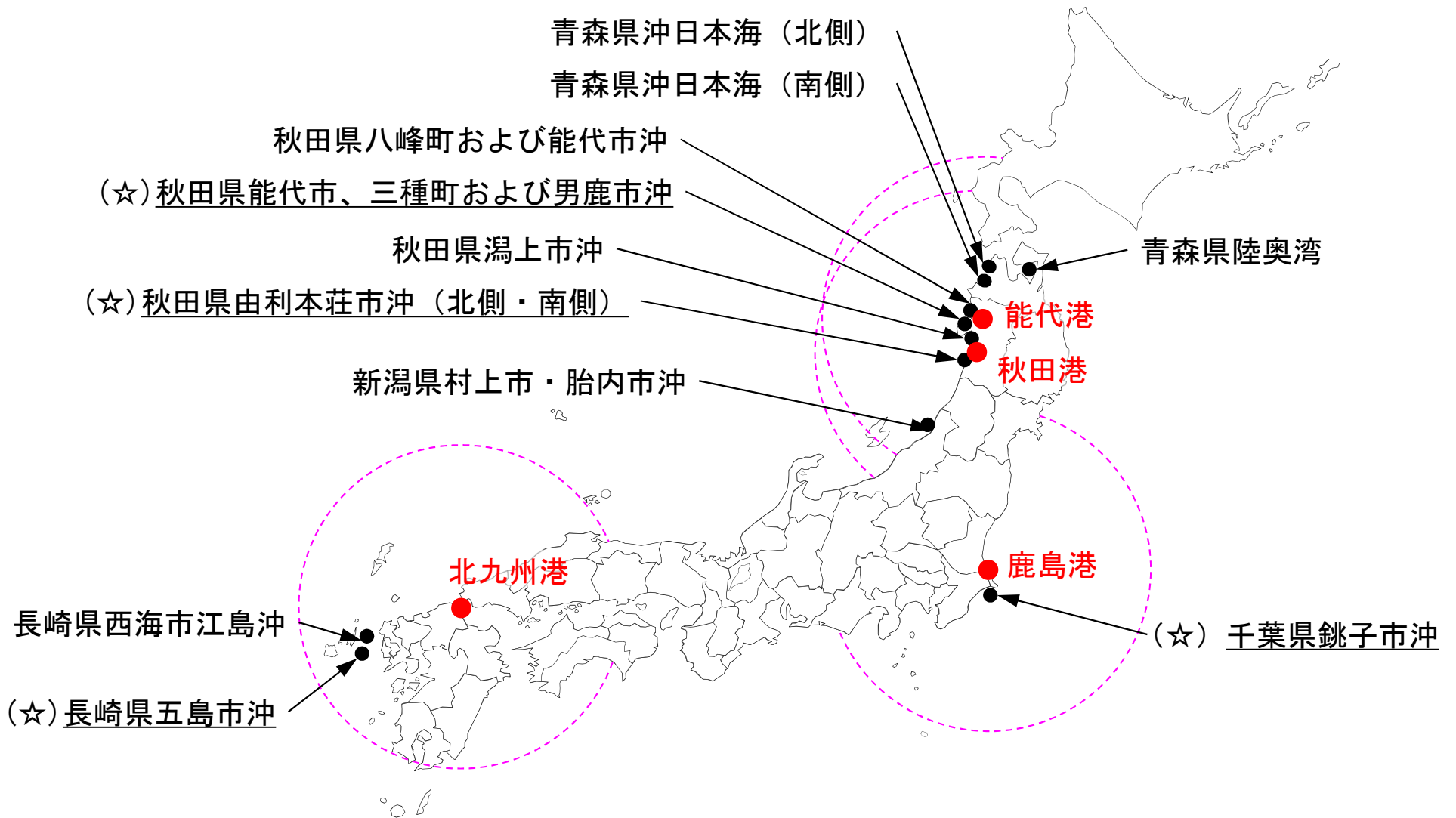
風車の据付工事、
SEP船等の作業船の新造



ブレード、タワー、基礎部分の生産工場は世界的に各需要国内に立地
炭素繊維強化プラスチック、製鋼、海洋施設、送電ケーブルなど日本のものづくり
産業の強みを発揮可能



各港湾と有望な区域の位置関係（位置図）



- ・既に一定の準備段階に進んでいる区域が11区域
- ・(☆)は今年度、協議会設置及び国による調査の準備を直ちに開始する「有望な区域」(4区域)

※令和元年7月30日公表

●:「海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点形成する区域」の位置づけに係る変更について港湾分科会(R2.2.19)で審議された港湾

内航フェリー・ROROを取り巻く状況

トラックドライバー不足に対応したフェリー・ROROの輸送能力強化

- 少子高齢化に伴う将来的な労働人口不足により、2020年度には約10万人以上のトラックドライバー不足が懸念されている。
- また、2012年のツアーバス事故を契機とした乗務時間に係る基準の厳格化や、働き方改革による労働法改正に伴う残業時間の上限規制(2024年度より年960時間)に伴い、今後も慢性的なトラックドライバー不足が懸念される。
- このため、ドライバーが乗船不要なRORO船や乗船時間が休憩時間となるフェリーの輸送力強化の必要性が高まっている。

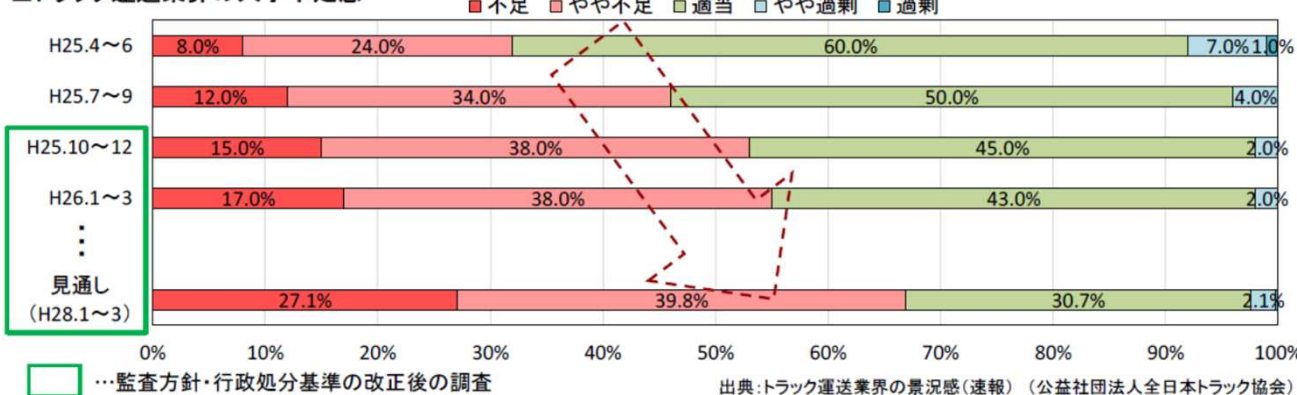
○ 少子高齢化と将来的な労働人口不足の懸念

トラックドライバー需給の将来予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

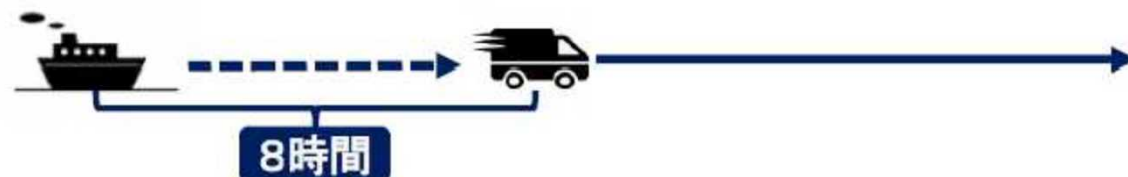
出典：公益社団法人鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」（令和元年5月）

■ トラック運送業界の人手不足感



○ トラックのフェリー特例（改善基準告示の通達）の見直し

乗船時間のうち2時間を労働時間とし、残りを休憩時間とする取扱いとなっていたところ、フェリーのサービス拡大などにより、2015年9月1日からトラックのフェリー乗船時間を全て休憩時間とする取扱いとなった。



改正前：(休息6時間、拘束2時間)…下船後、2時間休息してから出発
※宇都宮～東京間に相当

改正後：(休息8時間) …………… 下船後、すぐ出発

○ 労働基準法改正（2019年4月1日施行）

- 時間外労働時間の上限規制が適用開始。
- 自動車の運転業務については、改正法施行5年後の2024年4月より、年960時間の時間外労働の上限規制が適用開始される。

フェリー・ROROの就航状況

○トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定される中、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目され、新規就航が相次いでおり、合わせて必要なターミナルの機能強化を実施している。

○また、平成30年7月豪雨や9月の北海道胆振東部地震の際には、高速道路・鉄道・航空の機能が停止する中、緊急輸送手段としてフェリー・RORO船が活躍しており、災害時には高い機動性が発揮されることが期待される。

○災害時の高い機動性



平成30年7月豪雨後のフェリーによる緊急車両の輸送
(八幡浜港 H30.7.11撮影)



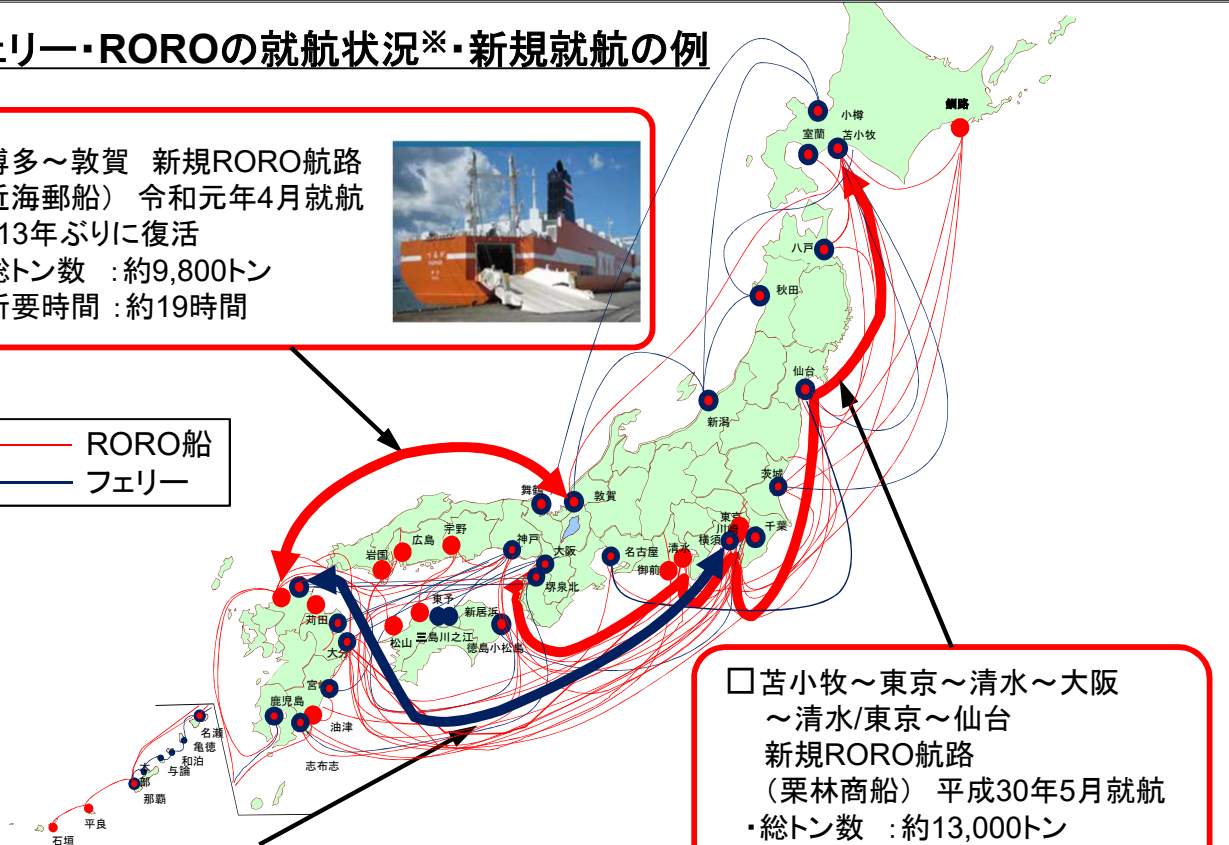
平成30年9月
北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送
(苫小牧港 H30.9.8撮影)

○フェリー・ROROの就航状況*・新規就航の例

□博多～敦賀 新規RORO航路
(近海郵船) 令和元年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数 : 約9,800トン
・所要時間 : 約19時間



— RORO船
— フェリー



□苫小牧～東京～清水～大阪
～清水/東京～仙台
新規RORO航路
(栗林商船) 平成30年5月就航
・総トン数 : 約13,000トン

●苫小牧港における取組
岸壁の改良、ふ頭用地を整備し、
複合一貫輸送ターミナルを機能強化

□北九州～横須賀
新規フェリー航路
(SHKグループ新会社)
令和3年春 就航予定
・総トン数 : 約16,000トン
・所要時間 : 20時間30分



●北九州港における取組
新たに岸壁、ふ頭用地を整備し、
複合一貫輸送ターミナルを機能強化

※フェリーについては、300km以上の長距離航路のみ記載

クルーズ船を取り巻く状況

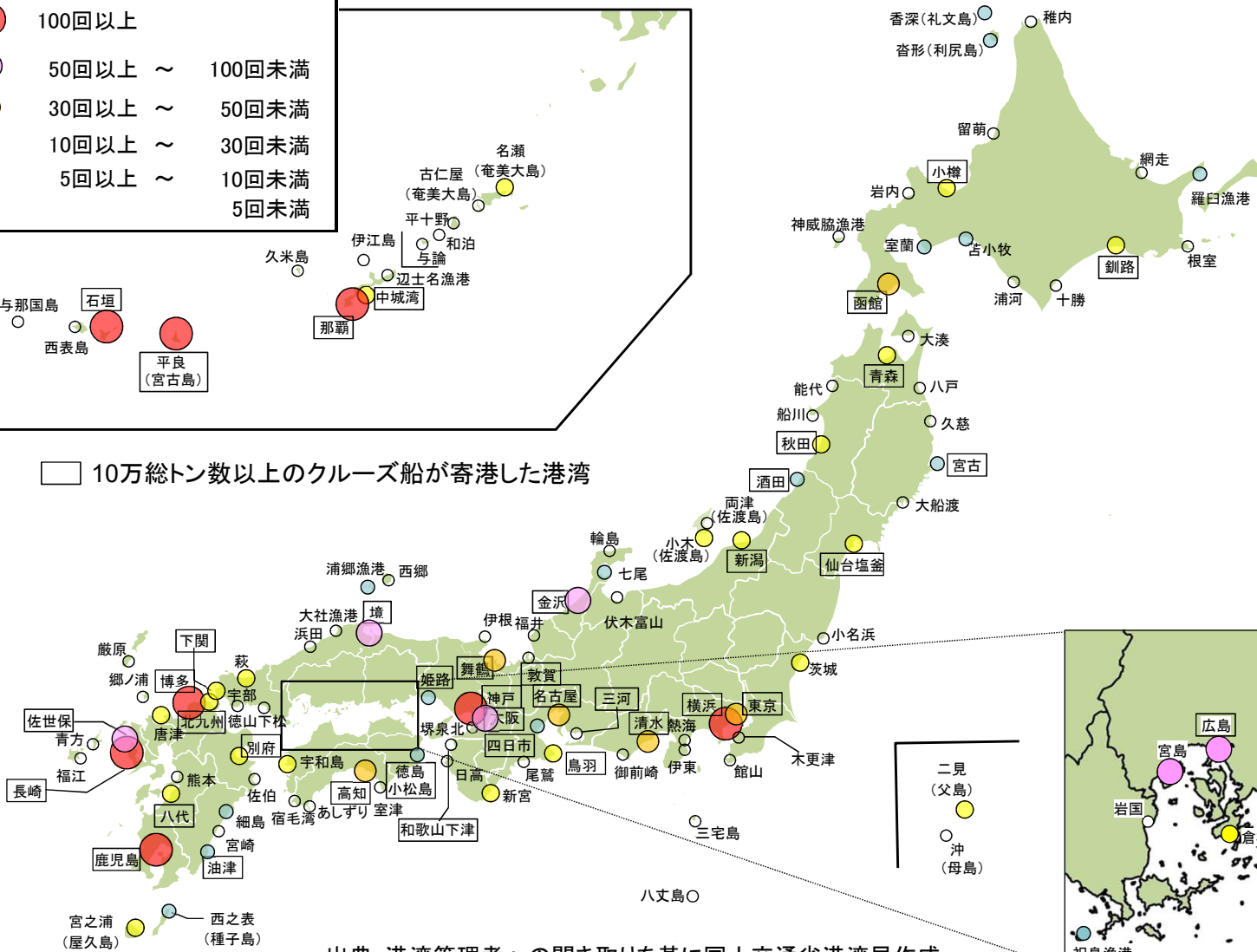
クルーズ船の寄港する港湾

○2019年にクルーズ船が寄港した港湾の数は全国で142港。
 ○うち、大型クルーズ船(10万総トン数以上)が寄港した港湾は42港。

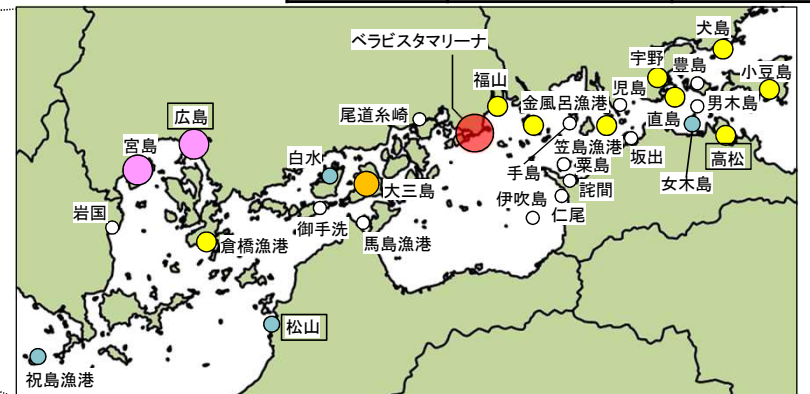
クルーズ船の寄港する港湾 (速報値) 2019年クルーズ船の寄港回数(上位10港)

凡 例	
● (赤)	100回以上
● (紫)	50回以上 ~ 100回未満
● (黄)	30回以上 ~ 50回未満
● (黄緑)	10回以上 ~ 30回未満
● (青)	5回以上 ~ 10回未満
○ (白)	5回未満

□ 10万総トン数以上のクルーズ船が寄港した港湾



順位	港名	寄港回数
1位	那覇港	260回
2位	博多港	229回
3位	横浜港	188回
4位	長崎港	183回
5位	石垣港	148回
6位	平良港	147回
7位	神戸港	131回
8位	鹿児島港	106回
9位	ペラビスタマリーナ 【広島県】	100回
10位	佐世保港	79回



出典: 港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

クルーズ船の船型

船名	船型、同縮尺イメージ		船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	総トン数 50,142トン 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 45m 満載喫水 7.8m	 全長240.96m	29.6m 872人
Explorer Dream ('19年より日本発着クルーズに配船) 初就航:2019年	総トン数 75,338トン 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 49.5m 満載喫水 7.9m	 全長268.6m	32.2m 1,856人 (2,700)
Diamond Princess ('14年より日本発着クルーズに配船) 初就航:2004年	総トン数 115,906トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 54m 満載喫水 8.55m	 全長290m	37.5m 2,706人 (3,247)
MSC Splendida ('18より日本に寄港) 初就航:2009年	総トン数 137,936トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 58.1m 満載喫水 8.68m	 全長333.33m	37.92m 3,274人 (3,929)
Quantum of the Seas (日本に訪れる最大のクルーズ船) 初就航:2014年	総トン数 168,666トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 62.5m 満載喫水 8.82m	 全長347.08m	41.4m 4,180人 (4,905)
Oasis of the Seas (世界最大級のクルーズ船) 初就航:2009年	総トン数 225,282トン 必要岸壁水深 11m程度	マスト高 65m 満載喫水 9.3m	 全長360m	47.0m 5,484人 (6,360)

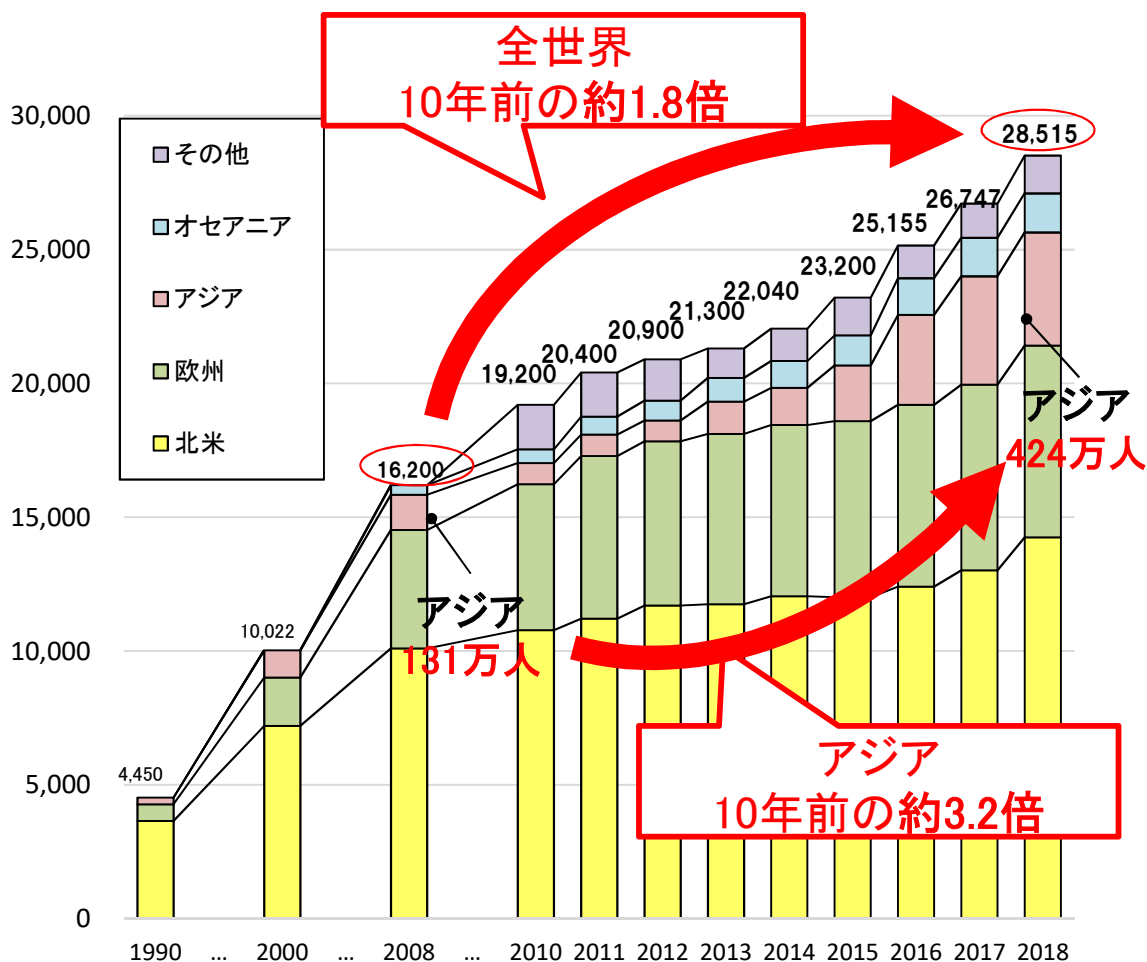
※日本の主な橋梁の桁下高 レインボーブリッジ:52m 横浜ベイブリッジ:55m 関門橋:61m 明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m
 ※ばしふいっくびいなす:総トン数26,594トン、全長183.4m、喫水6.5m、乗客定員460人/にっぽん丸:総トン数22,472トン、全長166.65m、喫水6.6m、乗客定員398人/ガンツウ:総トン数3,013トン、全長81.2m、喫水2.45m、乗客定員38人
 (参考) 国会議事堂 長さ(南北)206m 高さ(中央棟)65m

※乗客定員は、1室2人使用時、()書は全ベッド使用時 出典:「クルーズ客船データブック2020・2021(海事プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

世界のクルーズ人口の推移とマーケットの構造

- 世界のクルーズ人口は2,852万人(2018年)で、10年前の約1.8倍と、急速に増加。
- 中でもアジアのクルーズ人口は424万人(2018年)で、10年前の約3.2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。
- クルーズは、価格やサービスによってラグジュアリー、プレミアム、カジュアルなどのタイプがあり、カジュアルクラスがマーケット全体の約8割を占めている。

世界のクルーズ人口の推移



世界のクルーズ市場のイメージ

ラグジュアリー(ブティック※・探検船等含む)

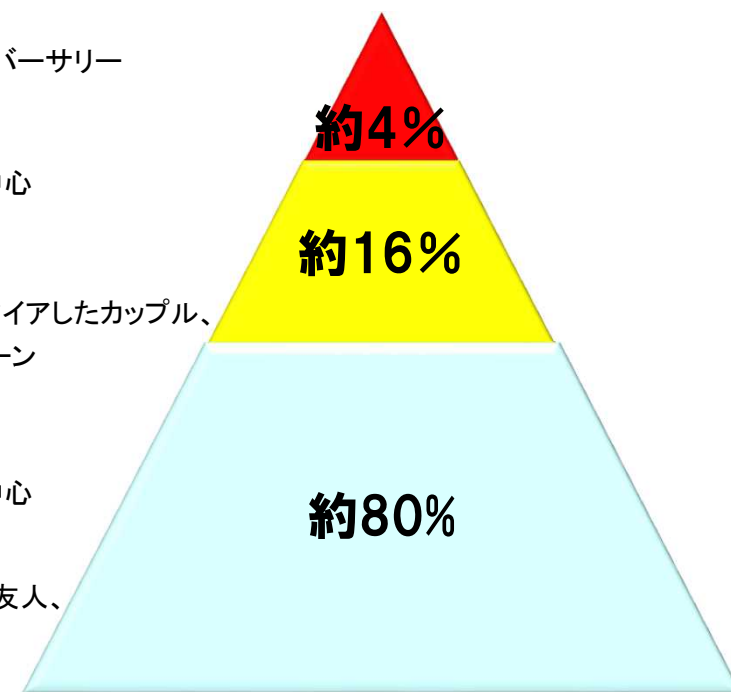
10泊以上のクルーズ中心
1泊: \$400~
年齢層: 50代以上、
タイプ: リタイア、アニバーサリー

プレミアム

7泊以上のクルーズ中心
1泊: \$200~
年齢層: 30代以上
タイプ: 熟年以上、リタイアしたカップル、友人、ハネムーン

カジュアル

3~7泊のクルーズ中心
1泊: \$70~
年齢層: 20代以上、
タイプ: 現役~熟年、友人、ファミリー



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。

※小型の豪華客船によるクルーズ。料金は1泊あたり600米ドル以上。

出典: クルーズ教本(平成30年版)(JOPA)より港湾局作成

政府の計画・基本方針等

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。
- ◆クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等（クルーズ船の寄港増や大型化に対応した既存の港湾施設等におけるクルーズ船の受入の円滑化等）を加速化させ、大量の旅行者を受け入れ、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促進する。
- ◆複合一貫輸送網の拠点となる港湾については、船舶の大型化に対応した係留施設等の整備、防波堤の整備による静穏度の確保、幹線道路と接続する臨港道路の整備及び港湾背後地の物流拠点の機能の充実を図る。

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。
- ◆全国の港湾に寄港するクルーズ船の増加や大型化に対応した受入環境の改善、地方創生の核となる「道の駅」の機能強化、交通系ICカードの利用エリア拡大等による観光にも資する地域公共交通の充実等の取組を推進する。

政府の計画・方針等【抜粋】

経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定）

◆ 観光の活性化

クルーズ旅客等の満足度向上とともに、自転車利用環境の創出、観光列車・サイクルトレインの導入、ダムなどのインフラや医療をいかした観光等を推進する。

◆ 対流促進型国土の形成

海事クラスターの活性化や産業を支える港湾等により、地域経済を押し上げる。

◆ 沖縄の振興

国家戦略特区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、那覇空港の第二滑走路供用開始を踏まえた発着回数拡大、沖縄都市モノレールの3両編成化など、観光産業の戦略展開や国際物流拠点の形成を進める。

◆ 資源・エネルギー、環境対策

再生可能エネルギーについて、主力電源化を目指し、固定価格買取制度の抜本見直しに向けた検討等を進めるとともに、電力ネットワークの強靱化や、必要な供給力・調整力の整備を含めた電力投資の確保に向けた仕組みの整備に取り組む。

政府の計画・方針等【抜粋】

成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日閣議決定）

◆ 陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革

深刻化するトラックドライバー不足に対応し、国内物流を補完するフェリー・RORO船の輸送力を強化するため、2030年までに複合一貫輸送のスマート化の実現を目指し、ICTを活用したシャーシ等の共有・管理の高度化、料金収受のキャッシュレス化、自動離着岸装置や自動温度管理システムの導入などの総合的施策を2019年度中にとりまとめ、推進する。

◆ 脱炭素社会の実現を目指して

再生可能エネルギーの主力電源化を目指し、コスト競争力・産業競争力の強化と、自立化した電源として電力市場への統合を図るため、固定価格買取制度の抜本見直しに向けた検討を進めるとともに、洋上風力発電に不可欠な基地港に関する新たな制度の創設などの投資環境整備、立地制約の克服に向けた技術開発及び安全指針の策定等を進める。再生可能エネルギー分野等で技術優位性を持つ本邦企業を支援すべく、革新的な技術開発を進める。また、系統制約の克服に向け、まずは既存系統の最大限の活用を図る。

洋上風力発電や地熱発電など地域ごとの特色ある再生可能エネルギーの地域と共生する形での導入・自治体等と連携した真の地産地消などを通じて、地域の活性化やレジリエンスの強化を図る。

◆ 地域の新しい観光コンテンツの開発

クルーズ旅客等の満足度向上や消費拡大に向けて、国際旅客船拠点形成港湾をはじめとした寄港地における魅力的な体験プログラムの開発や地元商店街への誘導、クルーズ船社との連携強化等に取り組む。

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。

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【抜粋】

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築

本格的な少子高齢化時代に突入し、労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO船等を活用した国内複合一貫輸送（フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。

特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、災害時支援でのより一層の活用や各地の内航フェリー・RORO船が着岸する埠頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

●国内複合一貫輸送網の機能強化

●災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興

中国・台湾をはじめとした東アジア地域の旺盛な観光需要や、将来的に成長が見込まれる東南アジア地域等の観光需要を取り込み、我が国の経済成長・地方創生につなげていくうえで、クルーズ船の我が国への寄港による交流人口の拡大とそれによる経済効果を全国に波及させることが重要である。

また、国内では、余暇時間の増加等による旅行、レジャー等への支出の増加や、フライ&クルーズの需要の拡大も視野に、日本発着クルーズも振興し、日本列島全体で幅広いクルーズ需要を取り込んでいくことも必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

●東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備

(略)

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【抜粋】

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

地球温暖化防止のための国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、世界的に低炭素化の動きが加速する中、我が国においても持続可能な社会の実現に向けて、温室効果ガス削減等の取組をより一層強化する必要がある。

特に、東日本大震災以降、欧州で急速に導入が進む洋上風力発電を我が国にも導入する動きが加速化してきているため、港湾の海域の有効活用と、洋上風力発電設備の設置及び維持管理のための基地機能の確保が求められている。

(略)

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

●洋上風力発電等の海洋再生可能エネルギーの導入促進

(略)

※ (2) ③については、令和2年2月19日交通政策審議会第78回港湾分科会における「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」変更案より抜粋。その他の箇所については、令和元年6月27日告示の「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」より抜粋。