

令和3年度  
港湾局関係  
予算概算要求概要

令和2年9月

国土交通省港湾局



# 目 次

<b>I. 基本方針</b>	1
<b>II. 令和3年度港湾局関係予算概算要求の規模</b>	2
<b>III. 主要施策</b>	3
<b>1 国民の安全・安心の確保</b>	3
(1) 東日本大震災からの復興・再生を支える港湾の整備	3
(2) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興	3
(3) 頻発化・激甚化する台風による被害への対応	3
(4) 大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化の推進	4
(5) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	8
(6) 将来を見据えた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	10
(7) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進	11
<b>2 持続的な経済成長の実現</b>	13
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	13
(2) セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システムの構築	17
(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進 (資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)	18
(4) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	18
(5) 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進	19
(6) 洋上風力発電の導入促進等	20
(7) クルーズを安心して楽しめる環境づくり	21
(8) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	23
(9) 日本海側港湾の機能別拠点化	23
(10) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	23
<b>3 豊かで暮らしやすい多核連携型の地域づくり</b>	24
(1) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	24
(2) 離島交通の安定的確保	25
(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備	25
<b>IV. 新規事項等</b>	26
<b>1 新規制度</b>	26
<b>2 税制改正</b>	26
(参考)	
港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命	27
交付金制度を活用した地方創生支援	28
港湾局関連施策	29
港湾位置図	39

# I. 基本方針

令和3年度予算においては、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」及び「豊かで暮らしやすい多核連携型の地域づくり」の取組を強力に推進する。

これにより、大規模自然災害や感染症等から国民の生命・生活・雇用・事業を守り抜くとともに、生産性の抜本的な向上を図り、地域の活性化や国民生活の安定、経済の持続的成長を実現する好循環を作り上げていく。

また、新型コロナウイルス感染症への対応や防災・減災、国土強靱化の強力な推進などの緊要な経費について所要の要望を行い、早期の海上輸送ネットワークの強靱化、産業の国内回帰及び地域の観光の再興等を推進する。

## (1) 国民の安全・安心の確保

東日本大震災からの復興を引き続き進めるとともに、令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など大規模自然災害からの復旧・復興を推進する。

また、頻発化・激甚化する高潮・高波・暴風による被害や切迫する大規模地震・津波等に屈しない強靱な国土づくりを推進するため、3か年緊急対策後も中長期的な視点に立った計画的な取組を行うとともに、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化に対応するため、新技術やデータの利活用による戦略的な維持管理を推進するなど、引き続き、ハード・ソフトを総動員した防災・減災、国土強靱化を推進する。

## (2) 持続的な経済成長の実現

感染症の拡大防止と社会経済活動の早期回復の両立を図るとともに、ウィズ・コロナにおける持続的経済成長を実現するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現や港湾関連データ連携基盤の活用等による、セキュリティを確保した効率的かつ非接触型の物流システムの構築を図るなど、国際コンテナ戦略港湾の機能強化を推進し、サプライチェーンを支える幹線海上輸送ネットワークの構築を推進する。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、多くが運休となっているクルーズ船については、安心して楽しめる環境づくりを進めることで、インバウンドの再開を見据えた取組を推進し、クルーズ旅客等の観光需要を取り込み、地域の経済活性化を図る。

さらに、資源・エネルギー・食糧の安定確保のための国際バルク戦略港湾政策の推進、ドライバー不足等に対応し国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備等に取り組むとともに、産地・港湾の連携による農林水産物・食品のさらなる輸出促進や再生可能エネルギーの利用促進に資する港湾空間の形成等により、持続的な経済成長の実現を図る。

## (3) 豊かで暮らしやすい多核連携型の地域づくり

多核連携型の地域づくりのため、みなとオアシスや港湾協力団体制度を通じた「みなと」を核とする魅力ある地域づくりを促進するとともに、離島における航路の就航率向上、人流・物流の安全確保、バリアフリー化等を推進し、住民生活の安定の確保、住民の交流や観光の振興による地域活性化など多様なニーズに対応する。

また、海面処分場の整備による廃棄物の適正処理や海洋環境整備船による海域環境の保全、ブルーカーボン生態系を活用した新たな脱炭素化への取組など、港湾環境の整備による持続可能な社会の形成を推進する。

# Ⅱ. 令和3年度港湾局関係予算概算要求の規模

(単位：億円)

事業区分			令和3年度 要求額 (A)	令和2年度 予算額 (B)	対前年度比 (A/B)
公 共	港湾整備事業	事業費	2,702	2,641	1.02
		国費	2,416	2,411	1.00
	港湾海岸事業	事業費	120	120	1.00
		国費	110	110	1.00
	災害復旧事業等	事業費	16	16	0.98
		国費	13	13	1.00
	合 計	事業費	2,838	2,777	1.02
		国費	2,539	2,534	1.00
非 公 共	港湾関連データ連携基盤の機能改善・利用促進等に必要経費	国費	5	4	1.21
	国際戦略港湾競争力強化対策事業等	事業費	16	18	0.89
		国費	10	12	0.84
	国際クルーズ旅客受入機能高度化事業	事業費	10	18	0.56
		国費	3	6	0.56
	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調整に必要な経費	国費	6	3	1.76
	行政経費	国費	9	9	0.99
合 計	国費	34	35	0.96	
総 合 計	国費	2,572	2,569	1.00	

令和3年度については、国民の安全・安心の確保を最優先に、3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害や新型コロナウイルス感染症への対応などに必要な「緊要な経費」を要望することとし、予算編成過程で検討する。

注1) 国費は、歳出国費である。

2) 上記には内閣府分（沖縄関連）を含む。

3) 本表のほか、令和3年度要求額には以下がある。

① 受託工事費（港湾：55億円）（国費）

② 社会資本整備総合交付金（7,277億円）の内数、防災・安全交付金（7,847億円）の内数及び復興庁計上の社会資本整備総合交付金（77億円）の内数（いずれも国費）

③ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における運営費交付金（52億円）の内数（国費）

④ 港湾関係起債事業の起債見込み額（810億円）

4) 前年度予算額は、通常分であり、臨時・特別の措置を含まない。

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

# Ⅲ. 主要施策

## 1 国民の安全・安心の確保

○港湾整備事業：国費 856億円（対前年度比1.01）

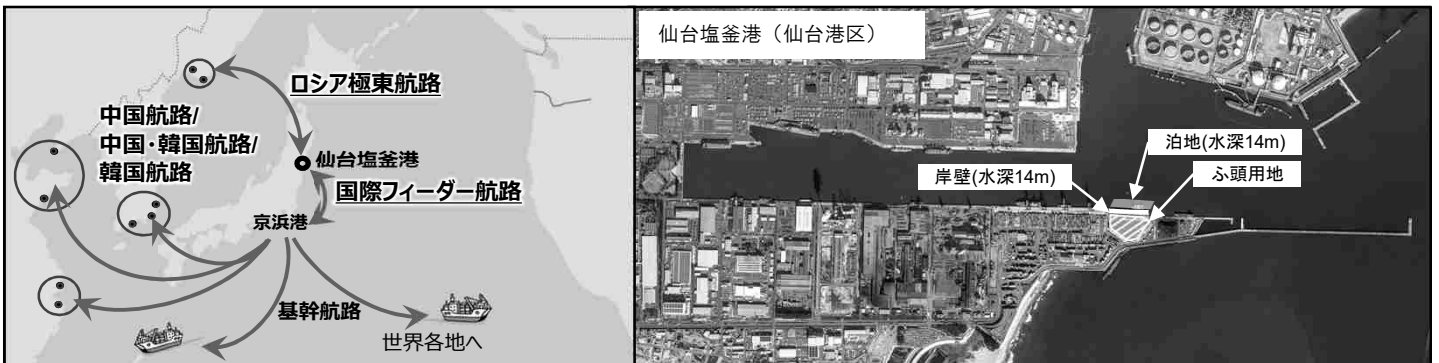
○港湾海岸事業：国費 110億円（対前年度比1.00）

### （1）東日本大震災からの復興・再生を支える港湾の整備

東日本大震災からの早期復興・再生を図るため、被災地域の経済を支える物流拠点の形成等に必要な港湾施設の整備を行う。

#### ■仙台塩釜港の事例

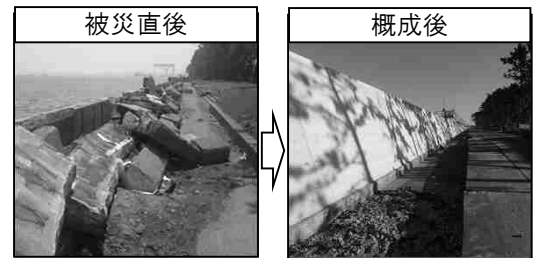
仙台塩釜港のコンテナ取扱貨物量は、被災前の水準を超え、令和元年は過去最高を更新した。このようなコンテナ貨物の増加に対応するため、岸壁の延伸、ふ頭用地の拡張等の機能強化により、東北地域の産業の復興を支える海上輸送ネットワークの充実を図る。



### （2）相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など大規模自然災害により被災した港湾施設等の復旧を引き続き進めるとともに、北海道胆振東部地震や近年の台風災害の被災地の復興に資する耐震強化岸壁などの港湾施設や海岸保全施設の整備を行い、今後発生が危惧される大規模な地震や台風等による災害への対策を進める。

また原形復旧（災害復旧事業）のみでは再度災害防止の観点から十分な防災機能の発揮を期待できない場合に、原形復旧と合わせた港湾施設の改良・建設の支援を行う。

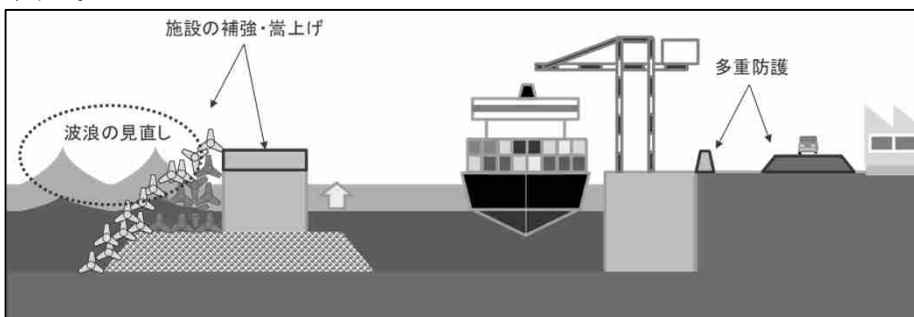


被災後の復旧事例（横浜港金沢地区）

### （3）頻発化・激甚化する台風による被害への対応

#### ①波浪等に対する施設の安全性確保と港湾内の被害軽減

最新の気象条件に基づき更新した設計沖波等に基づき、施設の耐波性能等を照査した結果を踏まえ、重要かつ緊急性の高い施設について、補強・嵩上げを実施し、高潮・高波等による港湾内の被害軽減を図る。



対策イメージ



施設の嵩上げの事例（和歌山下津港）

## ②暴風による船舶走錨への対応

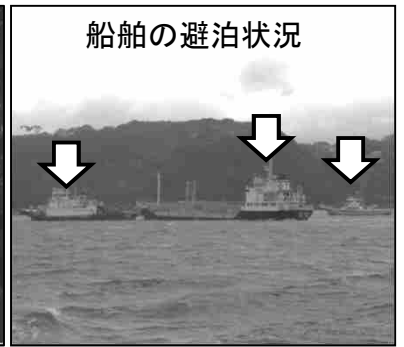
台風に伴う暴風による走錨船舶の橋梁への衝突事故を踏まえ、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等の整備を推進する。



走錨船舶の衝突による橋梁の損傷  
(横浜港)



整備中の防波堤



船舶の避泊状況

防波堤内に避泊する船舶  
(下田港)

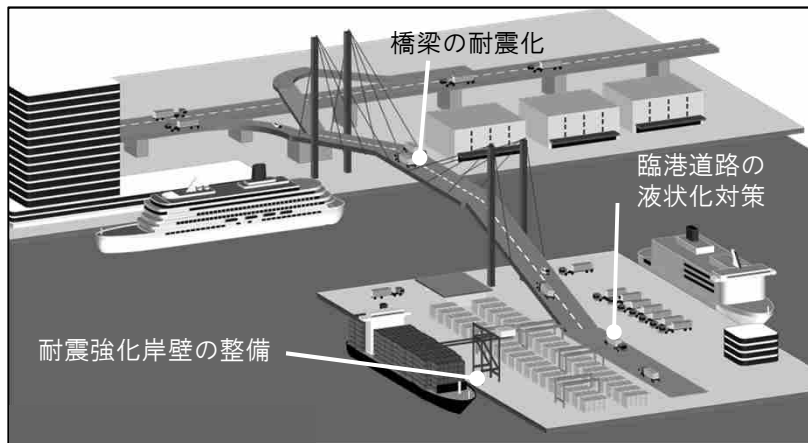
## (4) 大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化の推進

大規模な自然災害が発生した際の復旧・復興拠点としての港湾の機能強化を図るとともに、複合災害等が発生した場合であっても、基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持し、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制する取組を推進する。

### ①災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築

#### ■災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持

ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路等の耐震化を行うとともに、既存の耐震強化岸壁の老朽化対策を推進する。



ネットワークを意識した耐震化のイメージ



耐震強化岸壁



一般岸壁

東日本大震災における耐震強化岸壁と一般岸壁の被災状況 (小名浜港)

#### ■島嶼部等の輸送手段の確保

生活物資を海上輸送に依存する島嶼部や、道路が寸断した場合に代替手段が港湾に限られる半島部において、災害発生後に住民が生活できるよう、交通・物流機能の維持を図るため、災害対応力の強化を推進する。

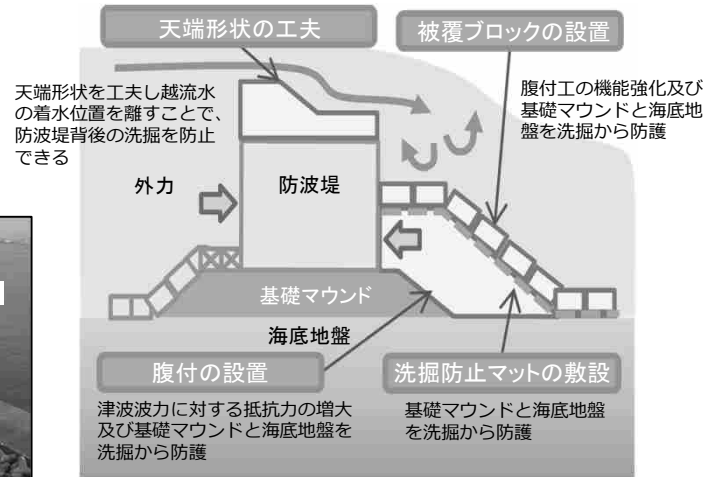
## ■津波被害の軽減

### (防波堤における「粘り強い構造」の導入)

港湾及びその背後地を防護する取組として、大規模津波等に対して減災効果のある「粘り強い構造」を取り入れた防波堤の整備を推進する。



粘り強い構造の防波堤（清水港）



粘り強い構造の具体的な補強策

### (港湾における災害時避難機能の確保)

津波等の発生時において、防潮堤等の防護ラインより海側で活動する港湾労働者等が安全に避難できるよう、港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成や避難施設の整備等を促進する。

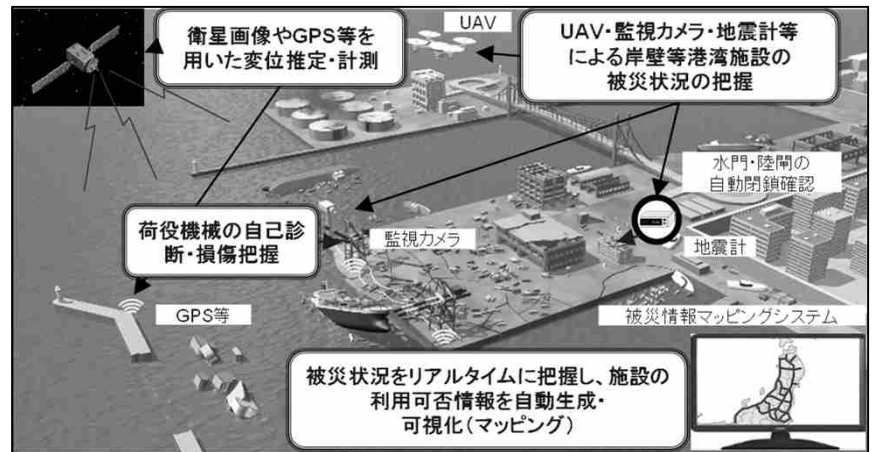
また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援を行う。



津波避難タワー（船川港）

## ■災害発生時の迅速な港湾機能の復旧

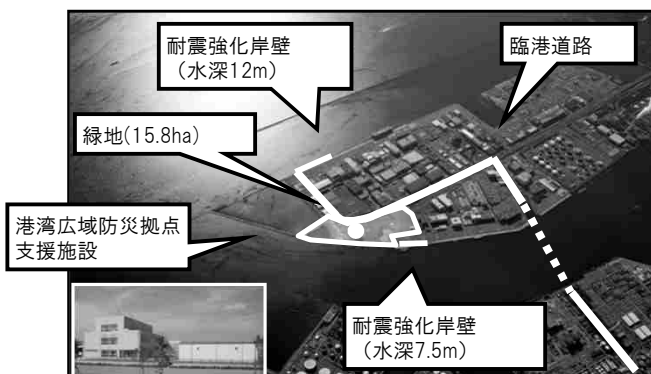
リアルタイムで現地情報の収集が可能なライブカメラやセンサー、効率的な情報収集が可能な衛星・GPS搭載型ドローン等IoTを活用した情報収集や、AIを活用した情報の統合・分析を行い、施設の利用可否を早期に判断して、関係者と共有するなど、迅速な港湾機能の復旧体制を構築する。



迅速な情報収集、情報の統合・分析・共有のイメージ

## ■複合災害や巨大災害の発生も想定した広域的な支援体制の構築

緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点（川崎港）

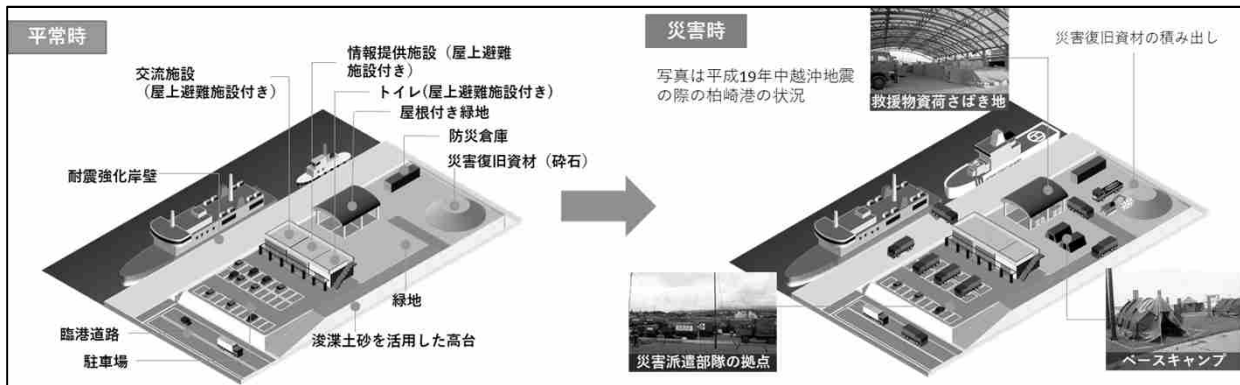


緊急物資輸送訓練（堺泉北港）

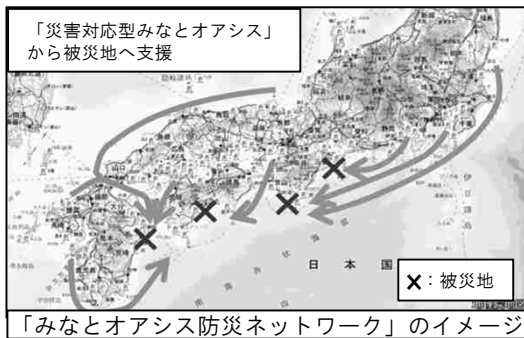


### ■みなとオアシス防災ネットワークの構築

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点であるみなとオアシスを活用しつつ、一定の条件を満たすみなとオアシスを災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する「災害対応型みなとオアシス」として位置づけるとともに、これらをネットワーク化して、広域的な災害に対応可能な「みなとオアシス防災ネットワーク」を構築することで、港湾の防災機能の更なる向上を図る。



「災害対応型みなとオアシス」のイメージ



### ■ソフト・ハード一体となった災害対応力の強化

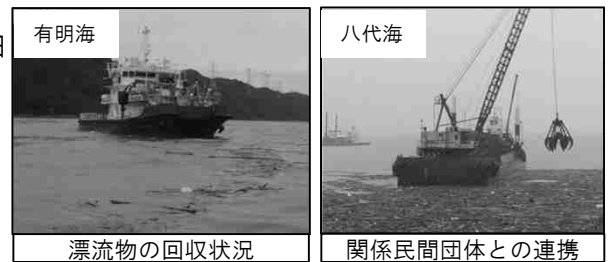
地震・津波・高潮・高波・暴風による非常災害等が発生した場合でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や港湾BCP(※)の改善を図る等、災害対応力強化に取り組む。

※港湾BCP：災害時においても、港湾の重要な機能を最低限維持できるよう、発災後の具体的な対応手順等について予め関係者間で作成した計画のこと

### ②豪雨災害等による漂流物への対応

令和2年7月豪雨等により、航路等に流木等が漂流し、船舶の安全な航行に支障が生じたことから、船舶航行の安全を迅速に確保するため、海洋環境整備船の広域ネットワークを活用するとともに、港湾管理者、関係省庁や関係民間団体等と連携し、早急な回収作業を実施した。

これを踏まえ、今後の大規模な豪雨災害等に備え、流木等の漂流物の回収体制の強化を推進する。



海洋環境整備船による漂流物の回収状況

### ③船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物の処理

南海トラフ地震や首都直下地震においては、膨大な災害廃棄物の発生が想定されており、その円滑かつ迅速な処理には、海上輸送等を活用した広域処理が必要となる。

そのため、海上輸送を活用した災害廃棄物の広域処理にあたって生じる課題を整理し、課題の対応策及びその実効性を向上させるために必要となる関係者の体制及び役割分担等について、関係省庁及び関係民間団体等と連携して検討を進めるなど、連携体制の構築を進める。

港湾での災害廃棄物の仮置き・分別



船舶による広域輸送



他地域の処理施設での中間処理及び海面処分場での災害廃棄物の受入れ



海上輸送を活用した広域処理（イメージ）

# 今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策 (令和2年8月 交通政策審議会答申)

東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾の物流機能の維持や安全性確保の観点から、必要な地震・津波対策を講じてきたが、近年、台風被害が頻発化・激甚化するとともに、気候変動に起因する将来の災害リスクの増大が懸念されている。

このような状況を踏まえ、令和元年11月より交通政策審議会港湾分科会防災部会において、インフラ整備による「公助」に加え、「自助」「共助」を含めたハード・ソフト一体となった今後の港湾における総合的な防災・減災対策のあり方について審議され、令和2年8月、答申としてとりまとめられた。

## I. 港湾における防災・減災対策の現状と課題

### 1. 近年の災害の教訓を踏まえた課題

- ・災害派遣で使用される大型船舶に対し、延長や水深が不足する耐震強化岸壁が存在。また、令和元年房総半島台風等では、設計波を大きく上回る高波で、施設の損壊等が発生。

### 2. 将来想定される切迫性のあるリスク

- ・今後30年で70～80%の確率で発生が予想される南海トラフ地震等で三大湾の主要な港湾が被災すれば、我が国全体の産業・物流活動に甚大な影響。また、IPCC特別報告書（令和元年9月公表）では、2100年の世界平均海面水位は最大1.1m上昇すると予測。

## II. 災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方

### 1. 近年の地震・津波・高潮・高波・暴風への対応に関する基本認識

- ・大規模地震・津波に対しては、国際的・全国的な視点から日本全体を俯瞰し、代替輸送ルートの設定やバックアップ体制の確立を通じて、災害に強い海上交通ネットワークの構築が必要。
- ・高潮・高波・暴風に対しては、被害が頻発化・激甚化している状況に鑑み、再度災害防止の観点から早急な対策が必要。

### 2. 将来の気候変動の影響への対応に関する基本認識

- ・ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、ソフト面でとり得る対策を十分に講じつつ、早期の計画的な対応が必要。

## III. 港湾における防災・減災対策の施策方針

### 1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応

- ・最新の知見で更新した設計沖波等で耐波性能等を照査し、重要かつ緊急性の高い施設の嵩上げや補強を実施。
- ・胸壁の設置、臨港道路の嵩上げ等の多重防護の導入による被害軽減。

### 2. 気候変動に起因する外力強化への対応

- ・施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を検討。

### 3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築

- ・フェリー・RORO船等の就航環境の整備による物流網のリダンダンシー確保、ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化。
- ・老朽化した耐震強化岸壁の性能を照査し、必要に応じ、埠頭再編等と併せて船舶の大型化も考慮した再配置を実施。
- ・船舶の沖合退避等を考慮した港湾BCP等を検討。

### 4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上

- ・防波堤の粘り強い構造化や避難対策など、ハード・ソフト一体となった総合的な津波対策の更なる加速。
- ・ライブカメラ・ドローン等を活用した迅速な情報収集。
- ・港湾BCPの実効性を確保。
- ・災害対応型「みなとオアシス」をネットワーク化し、港湾の防災機能をさらに向上。



高波による護岸倒壊  
(令和元年房総半島台風での横浜港の事例)

シナリオ	1986～2005年に対する2100年における平均海面水位の予測上昇量範囲(m)	
	第5次評価報告書	SROCC*
RCP2.6	0.26-0.55	0.29-0.59
RCP8.5	0.45-0.82	0.61-1.10

\*気候変動に関する政府間パネル（IPCC）  
「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」

### 1. 近年の地震・津波・高潮・高波・暴風への対応に関する基本認識

- ・大規模地震・津波に対しては、国際的・全国的な視点から日本全体を俯瞰し、代替輸送ルートの設定やバックアップ体制の確立を通じて、災害に強い海上交通ネットワークの構築が必要。
- ・高潮・高波・暴風に対しては、被害が頻発化・激甚化している状況に鑑み、再度災害防止の観点から早急な対策が必要。

### 2. 将来の気候変動の影響への対応に関する基本認識

- ・ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、ソフト面でとり得る対策を十分に講じつつ、早期の計画的な対応が必要。

## III. 港湾における防災・減災対策の施策方針

### 1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応

- ・最新の知見で更新した設計沖波等で耐波性能等を照査し、重要かつ緊急性の高い施設の嵩上げや補強を実施。
- ・胸壁の設置、臨港道路の嵩上げ等の多重防護の導入による被害軽減。

### 2. 気候変動に起因する外力強化への対応

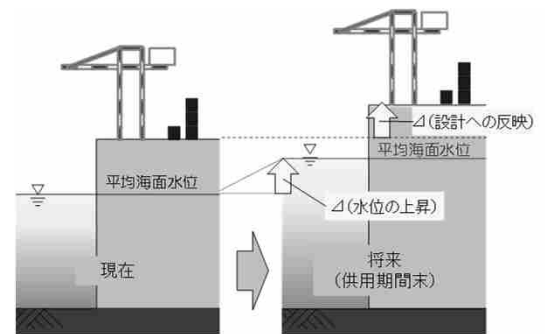
- ・施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を検討。

### 3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築

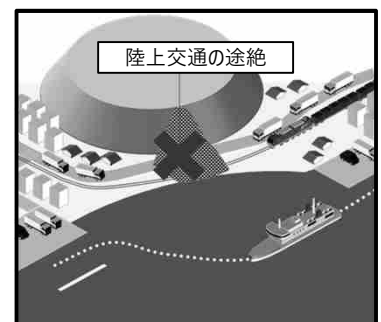
- ・フェリー・RORO船等の就航環境の整備による物流網のリダンダンシー確保、ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化。
- ・老朽化した耐震強化岸壁の性能を照査し、必要に応じ、埠頭再編等と併せて船舶の大型化も考慮した再配置を実施。
- ・船舶の沖合退避等を考慮した港湾BCP等を検討。

### 4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上

- ・防波堤の粘り強い構造化や避難対策など、ハード・ソフト一体となった総合的な津波対策の更なる加速。
- ・ライブカメラ・ドローン等を活用した迅速な情報収集。
- ・港湾BCPの実効性を確保。
- ・災害対応型「みなとオアシス」をネットワーク化し、港湾の防災機能をさらに向上。



供用中の水位上昇を加味した設計イメージ



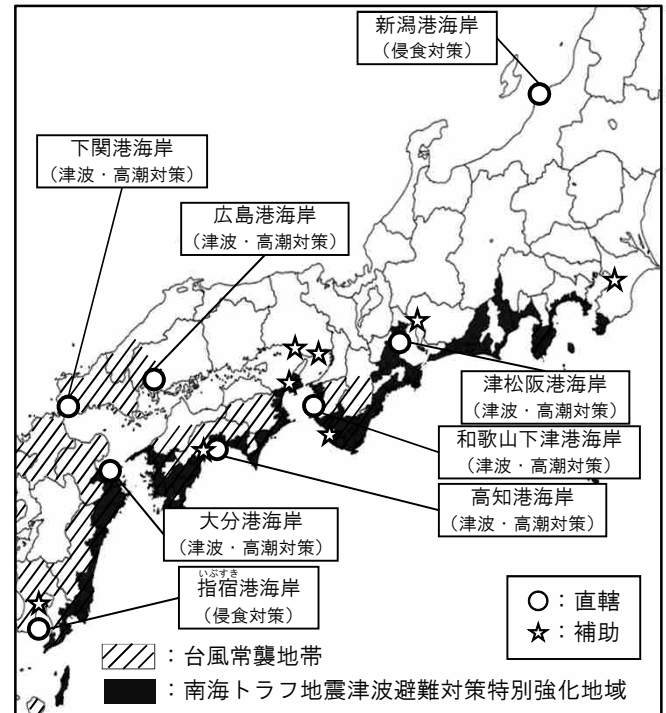
フェリー・RORO船等による代替輸送のイメージ

## (5) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

港湾海岸は防護が必要な海岸延長全体の約3割であるが、防護人口は全体の約6割を占め、背後地に物流・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地震・津波や頻発する台風等に備えた防護機能の確保が特に重要である。

### ①津波・高潮・侵食対策等の推進

津波・高潮・高波等による被害からの背後地の防護や冬期風浪等による侵食・越波・浸水被害の軽減を目的とした海岸保全施設の整備を推進する。



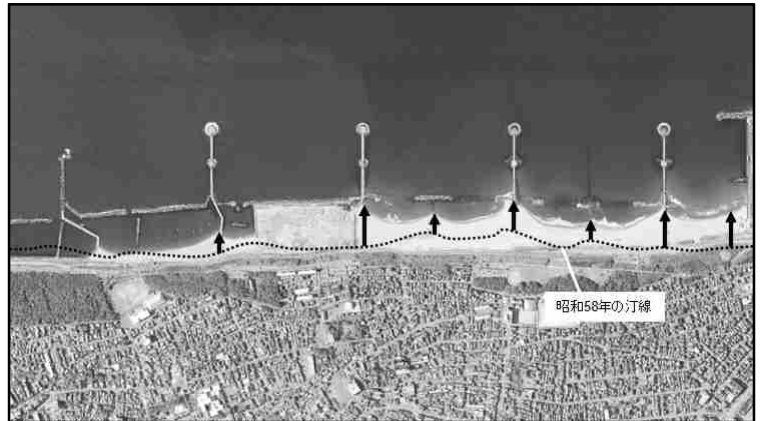
海岸保全施設整備事業実施箇所  
(令和2年度時点)

#### <津波・高潮対策>



津波から市街地を防護する水門  
(和歌山下津港海岸)

#### <侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復  
(新潟港海岸)



高潮から背後地域を守る護岸  
(名古屋港海岸)



高波から背後地域を守る離岸堤  
(指宿港海岸)

## ②海岸保全施設の耐震・液状化対策や「粘り強い構造」の導入

南海トラフ地震等の大規模地震による津波到達前に海岸保全施設の防護機能が損なわれないよう、耐震・液状化対策を実施する。

また、大規模津波に対しても減災効果を発揮する「粘り強い構造」の堤防や胸壁等の整備を推進する。



護岸の耐震・液状化対策（大分港海岸）



粘り強い構造の堤防整備（高知港海岸）

## ③水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築

南海トラフ地震等による津波や高潮の来襲に対し、水門・陸閘の統廃合や常時閉鎖の措置を地域の実情を踏まえて進めるとともに、電源の喪失対策を適切に講じつつ、比較的規模の大きな水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化を引き続き促進する。



フラップゲート式の陸閘  
（津松阪港海岸）



平常時の点検・訓練  
（大阪港海岸）



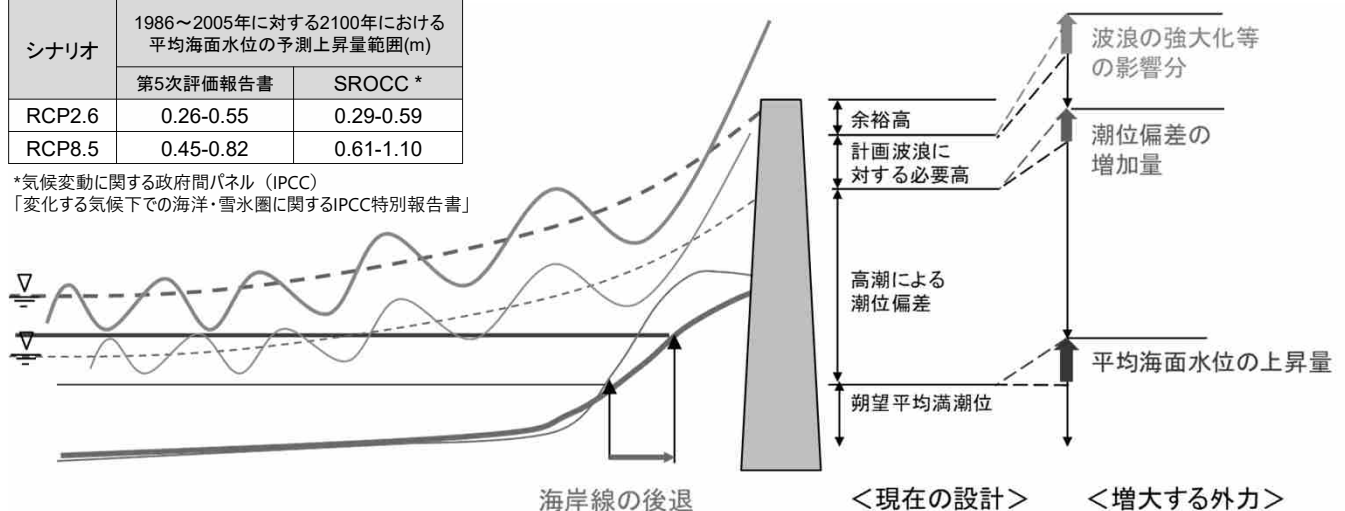
陸閘を廃止し通行用の階段を設置  
（中津港海岸）

## ④気候変動に伴う海面上昇等への対応

気候変動を踏まえた、海面上昇対策等を推進するため、変更を予定している海岸保全基本方針に基づき行われる海岸保全基本計画の見直しに対する支援を行う。

シナリオ	1986～2005年に対する2100年における平均海面水位の予測上昇量範囲(m)	
	第5次評価報告書	SROCC*
RCP2.6	0.26-0.55	0.29-0.59
RCP8.5	0.45-0.82	0.61-1.10

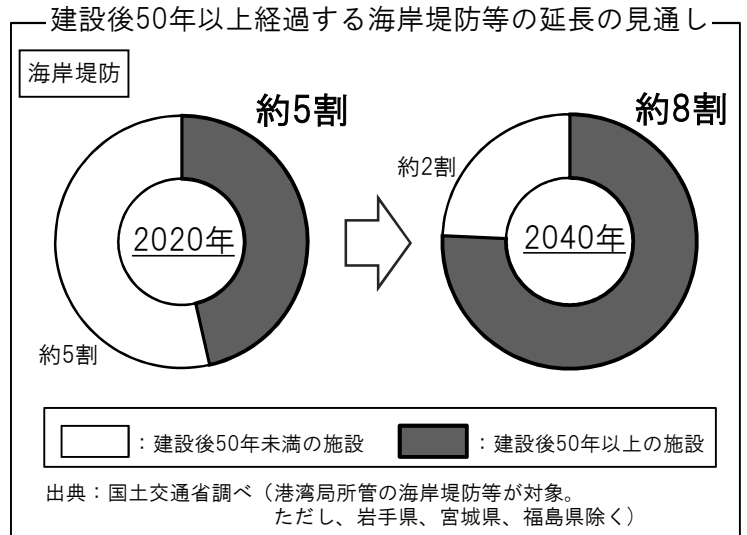
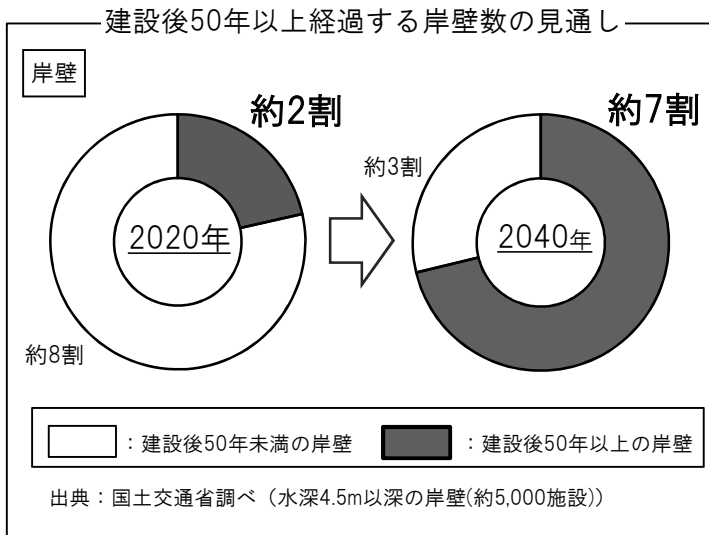
\*気候変動に関する政府間パネル（IPCC）  
「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」



気候変動による外力変化イメージ

## (6) 将来を見据えた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

これまで経験したことがない自然災害に対応するためには、インフラ機能が発揮されるよう、平時から万全を期すことが不可欠だが、老朽化対策の遅れによってすでに機能に支障が生じている施設が存在する。このように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に予防保全型の維持管理へと本格転換し、ハード・ソフト両面から計画的、総合的な港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を推進する。



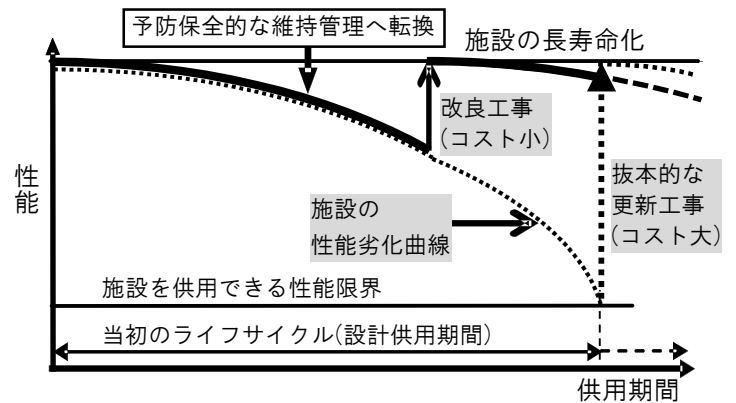
### ① 戦略的な港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位で作成する維持管理計画により計画的な点検等を実施するとともに、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統廃合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、戦略的なインフラ老朽化対策を推進する。

#### ■ 予防保全型維持管理への本格転換

施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮した上で、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。

さらに、港湾関連データ連携基盤を構築し、インフラ情報を一元的に管理することにより、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを徹底するとともに、データの利活用や新技術による維持管理の効率化・高度化を図る。



予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図



老朽化の進行の事例（広島港）

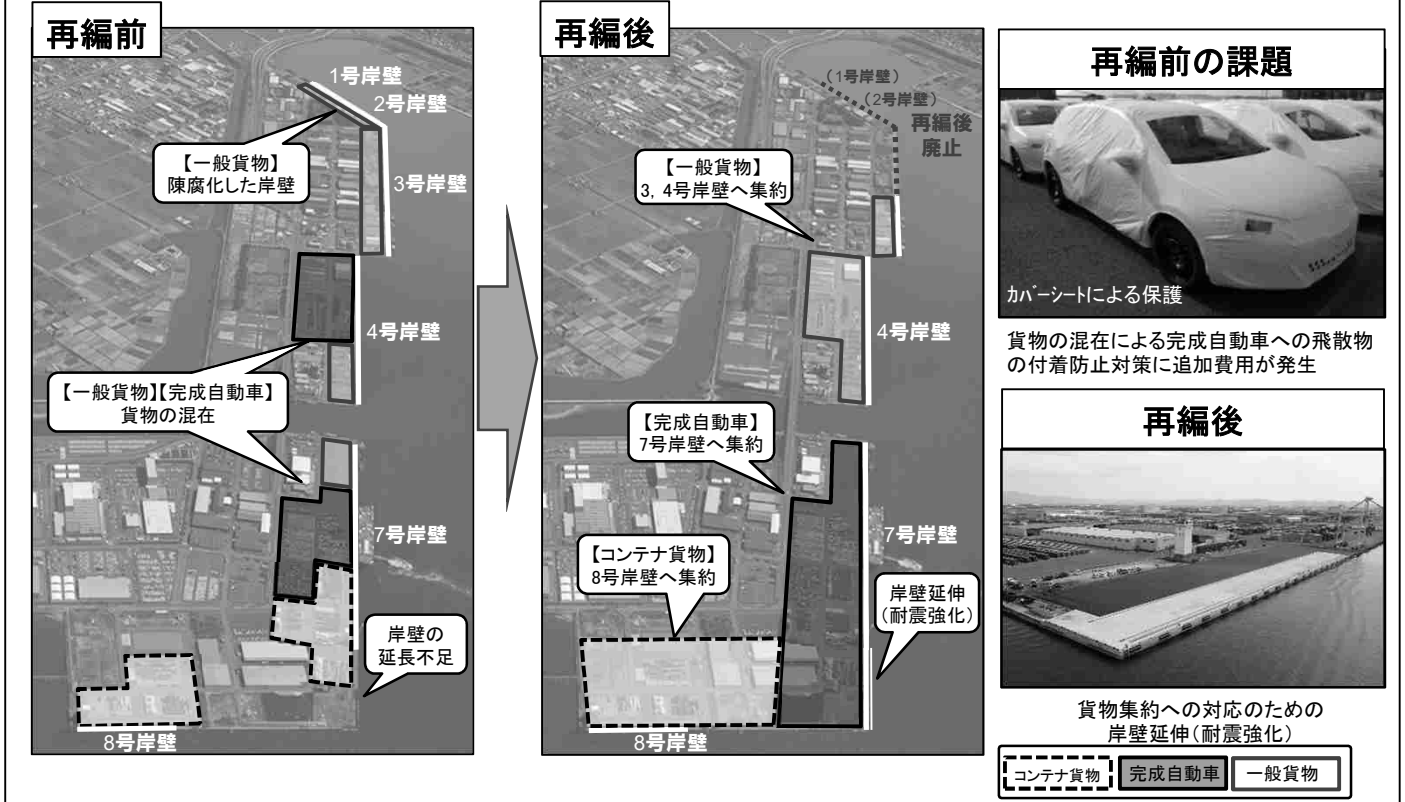


老朽化の進行の事例（新潟港）

## ■既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

既存ストックの統廃合、機能の集約化や必要なスペックの見直し等を図ることにより、効率的なふ頭へ再編する。

- ・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250m延伸）を行い、4号岸壁では一般貨物、7号岸壁では完成自動車を集約し、効率的なふ頭へ再編。



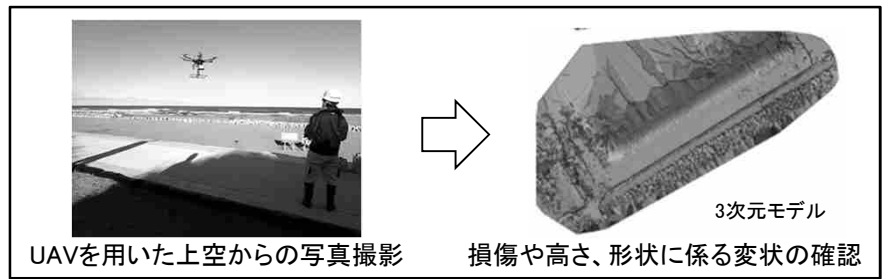
既存ストックを活用したふ頭再編（三河港）

## ②海岸保全施設の適切な維持管理の推進

令和2年6月に改訂された「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に基づき行われる長寿命化計画の見直しに対する支援を行う。



離岸堤の老朽化が進行しているイメージ



点検に関する技術の例（UAV搭載型カメラによる空中写真測量）

## （7） 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進

港湾における特定外来生物の定着防止を図るため、特定外来生物の生息環境となり得る港湾施設の改良に対する支援を行う。

## 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を踏まえた対策の推進

国民の生命を守り、暮らしと経済を支える重要インフラの機能確保のため、平成30年度に行った緊急点検の結果等を踏まえ、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、令和2年度までの3年間で「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として集中的に実施してきた。

3か年緊急対策後も、近年の自然災害の課題や令和2年度までの取組を踏まえ、中長期的な視点に立った計画的な取組を行うとともに、老朽化対策を推進するなど、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化を図る。

### 重要インフラの緊急点検



コンテナの散乱状況  
(神戸港)

＜平成30年台風第21号＞

阪神港等でコンテナの流出・飛散、トンネルの冠水等の甚大な被害が発生

＜北海道胆振東部地震＞

苫小牧港において、コンテナふ頭の液状化、臨港道路の亀裂等の被害が発生

上記被害等を踏まえ以下の点検を実施

港湾

海岸

- ・ターミナルの天端高、耐震性
- ・コンテナの流出対策
- ・電源位置、非常用電源の有無
- ・臨港道路の冠水対策、耐震性、液状化リスク
- ・防波堤の高潮・高波・津波対策
- ・港湾BCP 等

- ・自動化・遠隔操作化された水門・陸閘等の非常用電源等の確保状況
- ・海岸堤防等の堤防高の確保状況
- ・海岸堤防等の耐震性の確保状況、耐震照査の実施状況
- ・海岸管理を目的とした潮位等の観測体制 等

### 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

＜外貿コンテナターミナル＞

コンテナ流出対策、電源浸水対策、耐震対策、港湾BCPの充実化

＜内貿ユニットロードターミナル＞

コンテナ流出対策、電源浸水対策、停電対策、耐震対策、港湾BCPの充実化

＜クルーズターミナル＞

情報提供体制の確保、港湾BCPの充実化

＜緊急物資輸送ターミナル＞

耐震強化岸壁の整備、港湾BCPの充実化

＜臨港道路＞

トンネルの冠水対策、橋梁の耐震対策、道路の液状化対策、港湾BCPの充実化

＜防波堤＞

高潮 高波対策、港湾BCPの充実化

＜水門・陸閘等の電力供給停止時の操作確保対策＞

予備発電機の設置等

＜海岸堤防等の高潮・津波対策＞

堤防の嵩上げ・消波施設の整備等

＜海岸堤防等の耐震対策＞

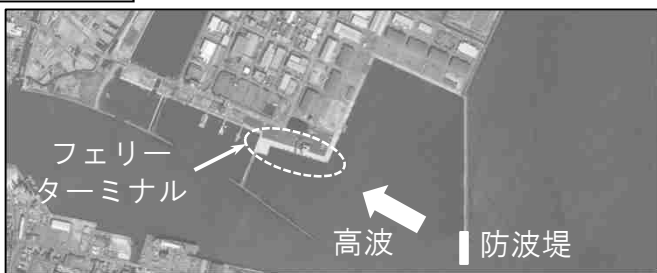
耐震照査の実施、耐震対策の実施

＜高潮対策等のためのソフト対策＞

観測施設の欠測防止対策等

### ■対策による効果発現事例（徳島小松島港における防波堤の嵩上げによるフェリーターミナルの浸水防止）

対策前



高波で浸水した  
フェリーターミナル



ターミナルビルに迫る波

平成30年台風第21号の影響で岸壁を越波した高波により、フェリーターミナルビルが一時孤立化。

対策後



上部工の嵩上げ



消波ブロックの嵩上げ



台風通過後のフェリーターミナルにおける荷役の様子

令和元年東日本台風では、平成30年台風第21号と同程度の波高を記録したが、台風来襲までに防波堤の上部工の嵩上げ、消波ブロックの積み増しが完了していたことで、フェリーターミナルの浸水を防止し、海上輸送ネットワークを維持することができた。

# 2 持続的な経済成長の実現

## (1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

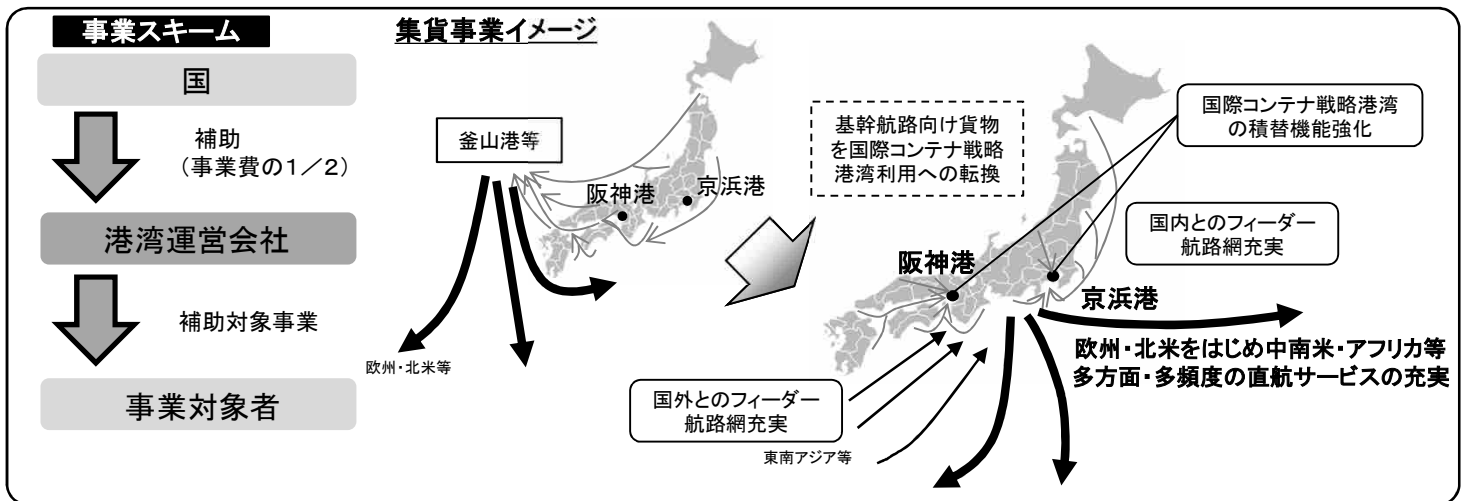
国費450億円（対前年度比1.01）

うち、公共分 国費435億円、非公共分 国費15億円

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ」（平成31年3月）を踏まえ、令和元年から概ね5年以内に、多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、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貢献することを政策目標として、「Cargo Volume（貨物量）」「Cost（コスト）」「Convenience（利便性）」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指す。その際、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、「ヒトを支援するAIターミナル」の機能強化、セキュリティを確保した効率的な物流システムの構築を通じたゲート処理の効率化を図る。また、国際コンテナ戦略港湾の入出港コストの低減を図るため、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置や港湾運営会社と密接に連携した集貨の促進の取組などにより、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進する。

### ①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際コンテナ戦略港湾における多方面・多頻度の直航サービスを充実させるためには、高い経済成長を背景に増大する東南アジア等貨物の取り込みが必要であることから、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を図る。



国際戦略港湾競争力強化対策事業のスキーム

### ②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

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、コンテナ貨物需要の創出とロジスティクス・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。



流通加工機能を備えた物流施設の整備・荷さばきの効率化によるコンテナ貨物の創出



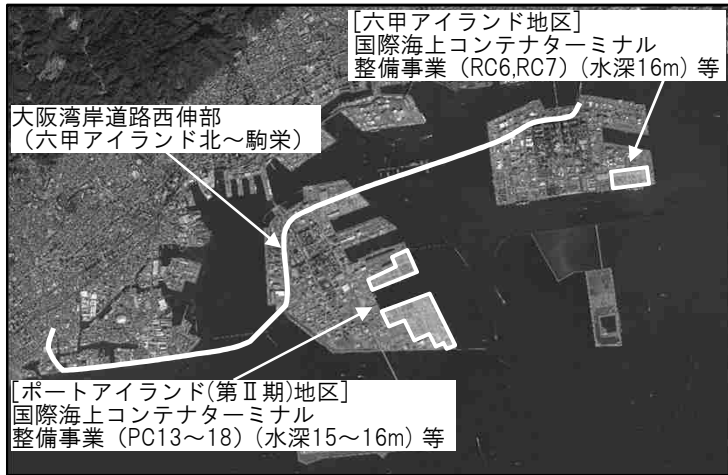
### ③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

#### ■大水深コンテナターミナル等の整備の推進及び一体運営の促進

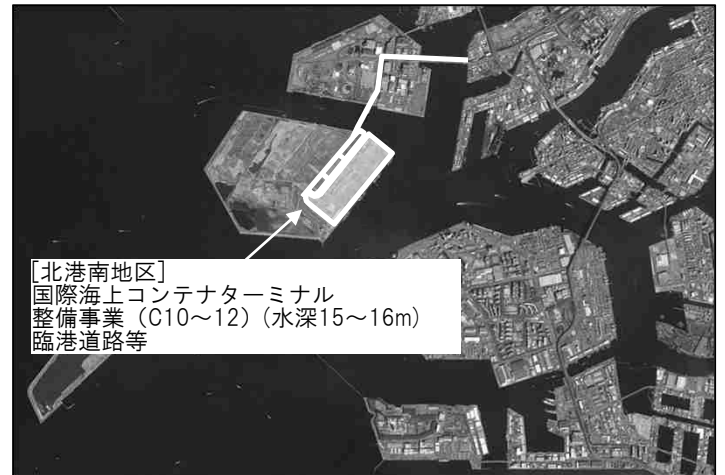
スケールメリットの追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては8,000TEU～10,000TEUクラスが寄港している。

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、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。

また、横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、MC4が供用したことから、MC1～4の一体運営を促進することにより、2大アライアンスが柔軟に利用できるようにするなどの利便性・生産性の向上を図る。



神戸港



大阪港



横浜港

#### ■コンテナ船の大型化

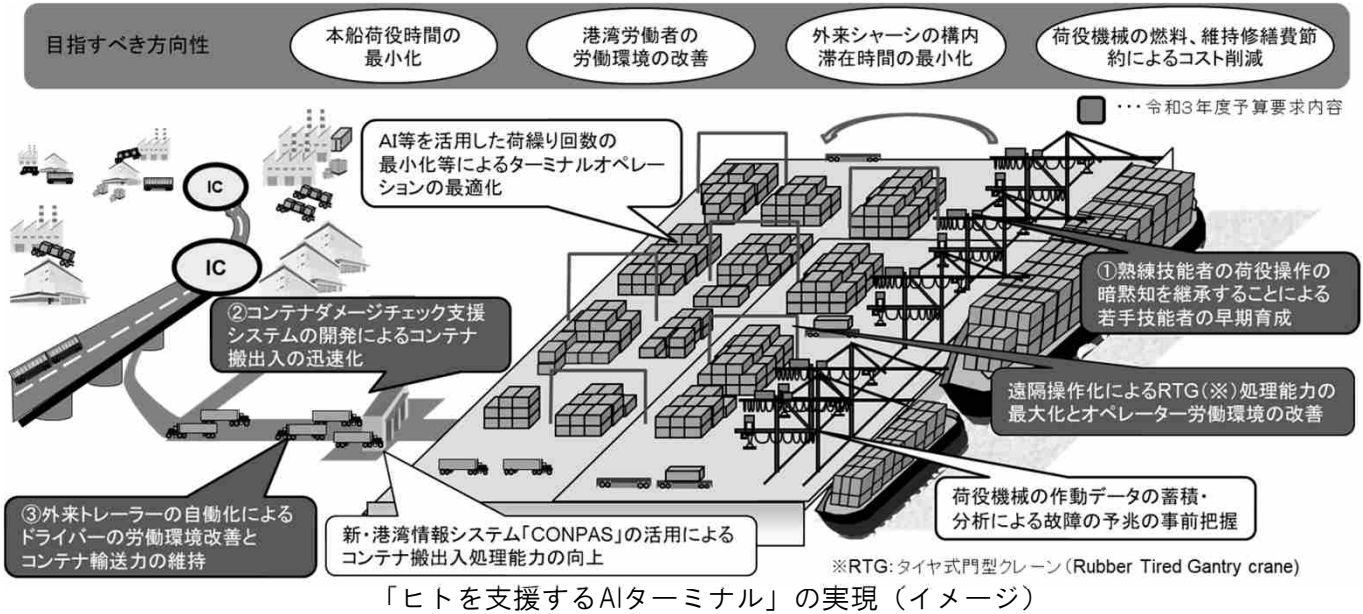
令和2年4月時点

船 型								備 考
船名	積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	船幅 (m)	積載 列数	満載時 必要岸壁 水深 (m)	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	
MSC KANOKO	14,336	149,831	366	48	19	18		日本に寄港している 最大級のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】
MSC ELOANE	19,462	201,792	400	59	23	18		過去、日本に寄港した 最大級のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】
MSC GULSUN	23,756	228,149	400	62	24	18		営業投入されている 世界最大級のコンテナ船 【欧州航路】

## ■コンテナターミナルの生産性革命 ～「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて～

我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保する。

これにより、令和5年度中にコンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。



### [ 高度化実証事業 ]

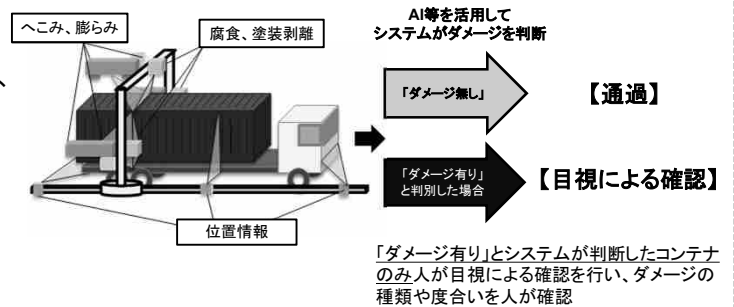
#### ① 熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業

我が国港湾における熟練技能者の高い荷役能力の維持・向上を図るため、AI等を活用し、熟練技能者の荷役ノウハウを継承・最大化するための実証を行う。



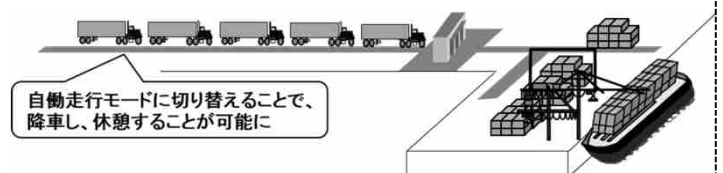
#### ② コンテナダメージチェック支援システムの実証事業

コンテナターミナルにおけるコンテナダメージチェック作業の安全性向上や負担軽減を図るため、コンテナの外観を計測し、AI等を活用してコンテナの凹みや膨らみなどのダメージの判別を支援するシステムを開発するための実証を行う。



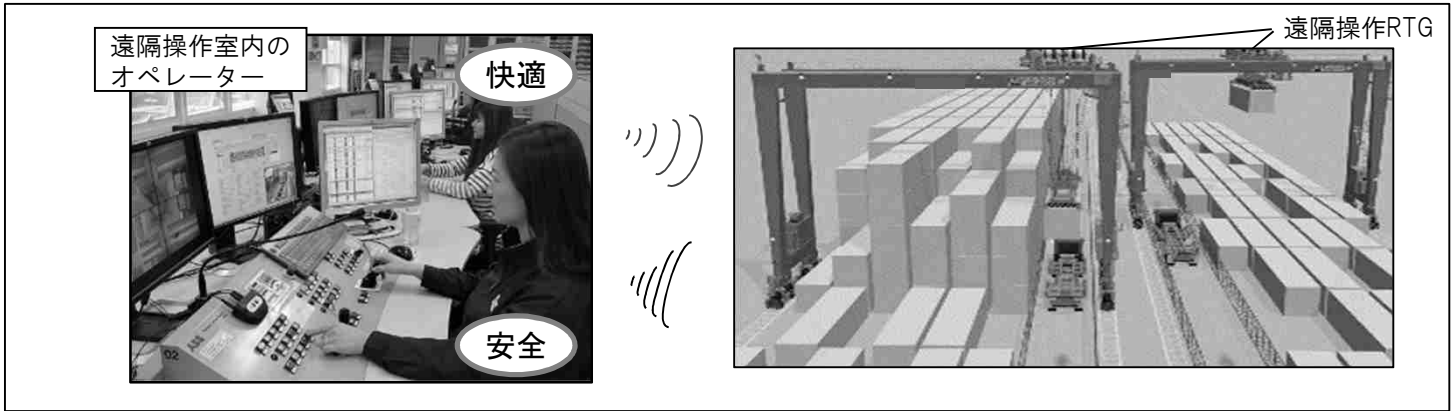
#### ③ 外来トレーラーの自動化実証事業

外来トレーラーのドライバーの労働環境改善を図り、コンテナ輸送力を維持するため、安全性を確保した上で、外来トレーラーの自動走行を可能とするための実証を行う。



〔 遠隔操作RTGの導入促進 〕

労働力人口の減少や高齢化の進行による将来の港湾労働者不足の深刻化が懸念されるとともに、大型コンテナ船の寄港の増加に伴うコンテナ船の着岸時間が長期化する中、コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上を図るため、遠隔操作RTG（※）の導入に係る事業に対し、支援を行う。 ※ RTG：タイヤ式門型クレーン（Rubber Tired Gantry crane）



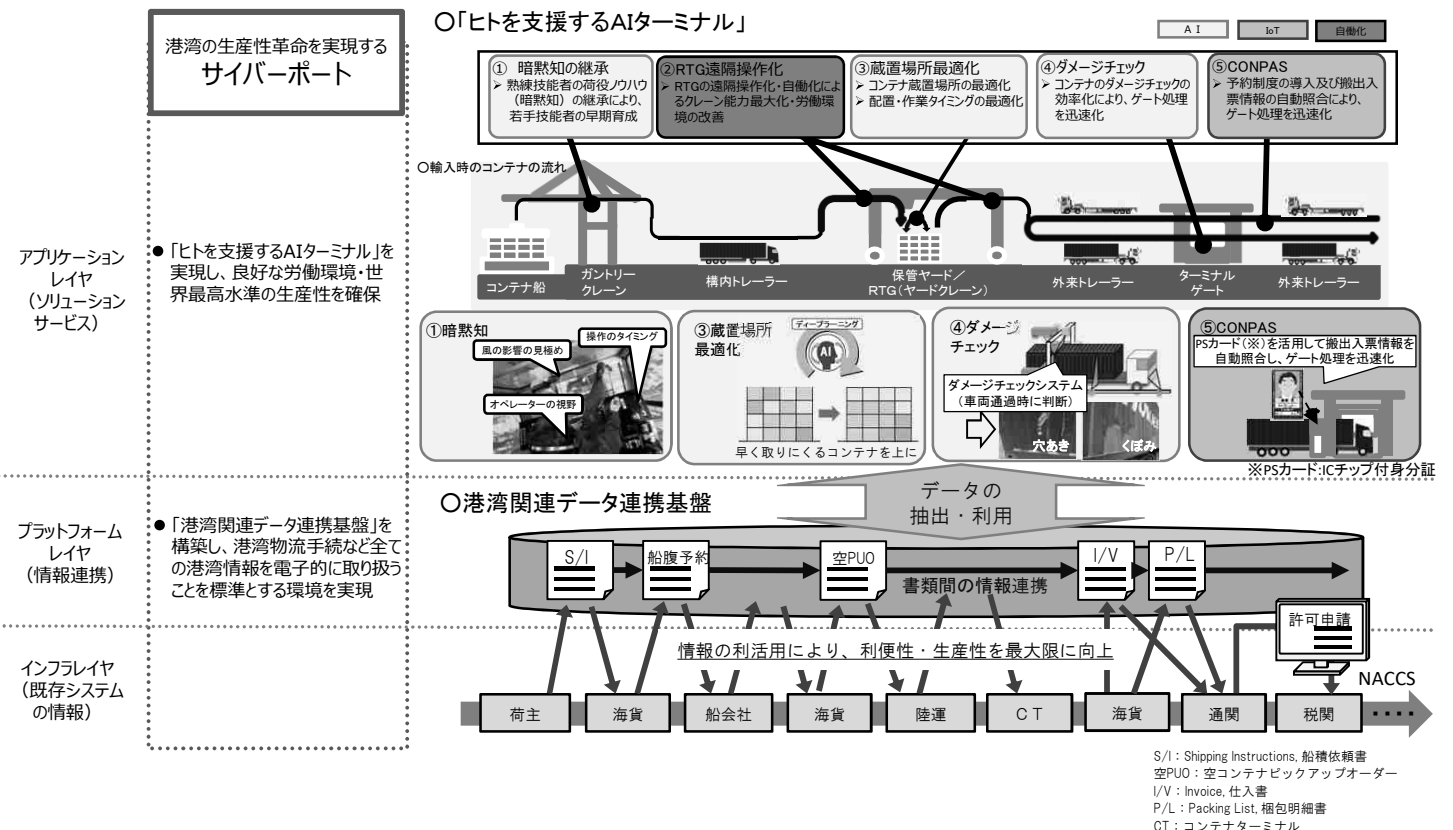
遠隔操作RTG導入後の荷役作業

■ 港湾関連データ連携基盤の拡張と機能改善

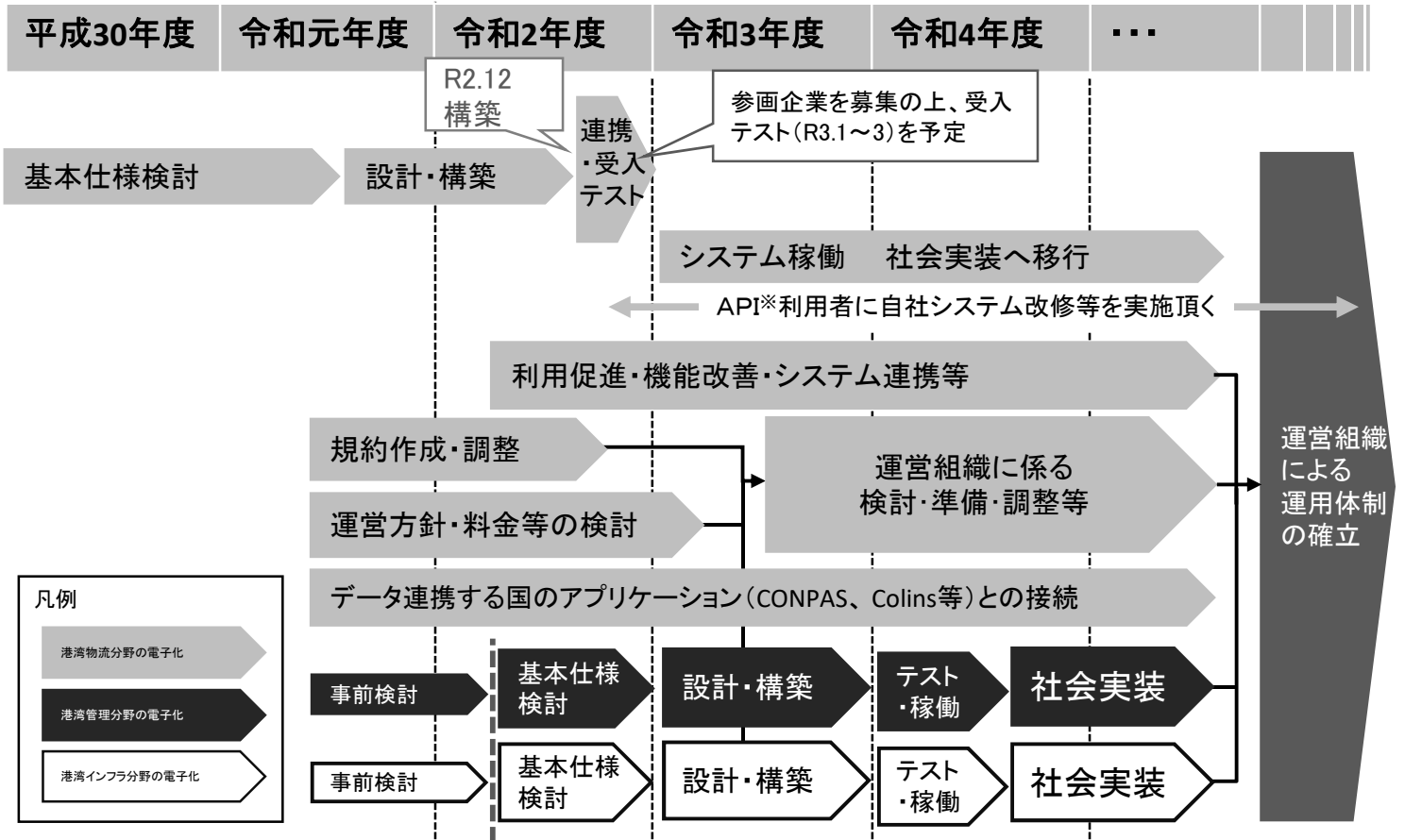
我が国の民間事業者間の港湾物流手続には、一部に紙やメール等を用いたやり取りが残り、再入力などの非効率な状況が発生している。一方、諸外国の港湾においては、IoT技術を活用したサプライチェーンの電子化に向けた取組が急速に進行している。

このため、我が国の港湾物流手続情報を全て電子化する「港湾関連データ連携基盤（港湾物流分野）」を令和2年末までに構築する。

令和3年度は「港湾関連データ連携基盤」について、特に港湾物流手続の遠隔化・非接触化に資する新たな機能の実装や改善等を行うとともに、港湾物流分野に加えて、港湾行政手続を電子化する港湾管理分野や、港湾及び港湾施設の情報を電子化する港湾インフラ分野への機能拡張を進める。



## 港湾関連データ連携基盤の取組スケジュール

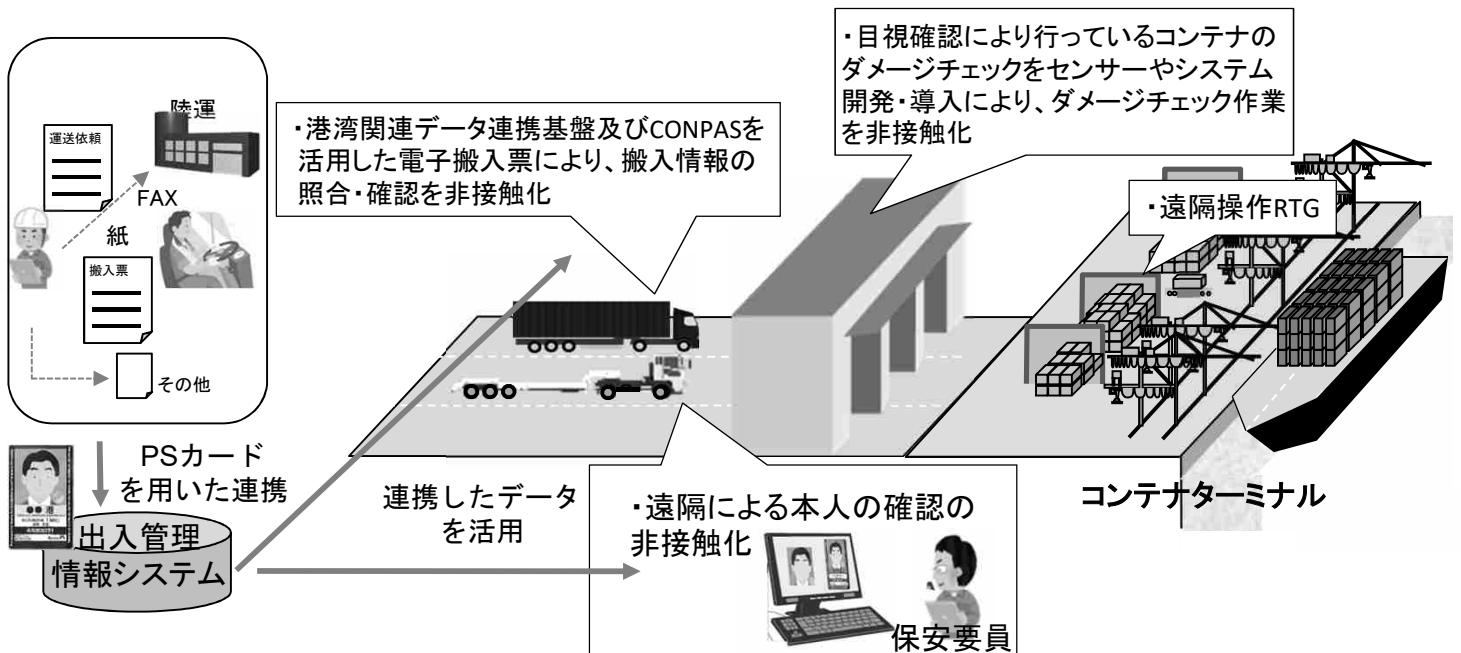


※API(Application Programming Interface)：データのやりとりを通じて他システムの情報や機能等を利用するための仕組み

## (2) セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システムの構築

コンテナ搬出入情報等をPort Security (PS) カードを用いて連携させることにより、従来は対面での確認を要していた出入管理の業務について、セキュリティを確保しつつ非接触に行えるようにシステムを改修し、ポスト・コロナにおける感染症対策にも対応した効率的かつ非接触型の貨物搬出入を実現するための実証を行い、デジタルトランスフォーメーション (DX) を推進する。

### セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システム

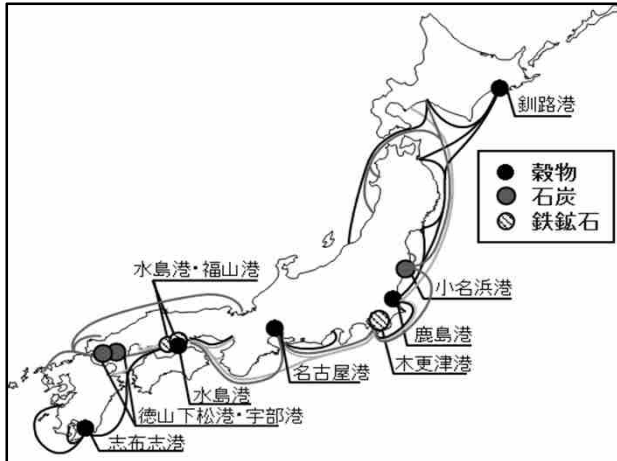


### (3) 国際バルク戦略港湾政策の推進 (資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)

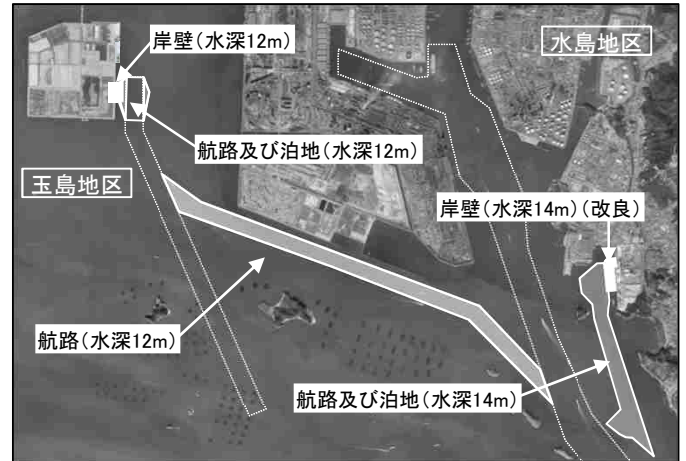
我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しているが、これらのばら積み（バルク）貨物を輸入する岸壁は、近隣諸国と比較して古く、水深も浅い傾向にあり、港湾毎に中型船による非効率な海上輸送が行われている。一方で、平成28年6月26日に新パナマ運河が供用され、船舶の更なる大型化が見込まれている。

このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、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。

また、TPP11協定や日EU経済連携協定が発効したことを受け、飼料用穀物の輸入拠点となる港湾の整備を通じて、我が国酪農業や畜産業の競争力強化に向けた取組を推進する。



国際バルク戦略港湾の選定港



水島港（穀物）

### (4) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

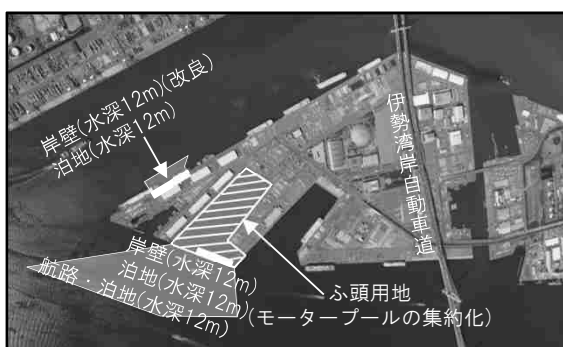
海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる重要な役割を担っている。このため、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえたサプライチェーンの強靱化、生産拠点の国内回帰、多元化や国際競争力強化による製造業・農林水産業等の発展を支えるため、民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に資する港湾施設の整備を重点的に推進する。

また、ドライバー不足等に対応し、国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築のための港湾整備に取り組む。

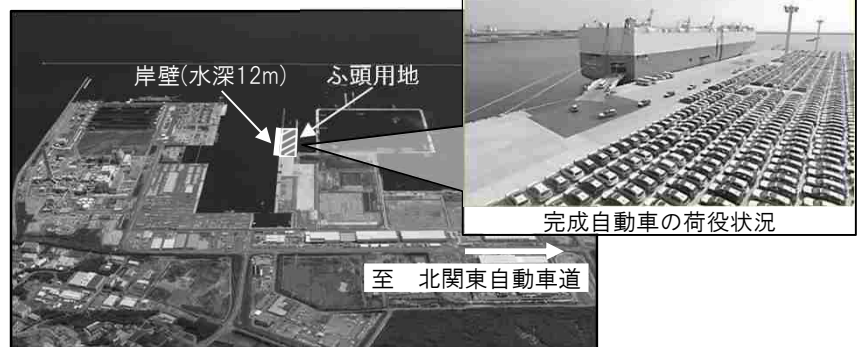
#### ①自動車産業の事例

我が国の自動車産業は、全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い産業であり、その地域のみならず我が国全体の雇用と経済を支えている。

近年、完成自動車を輸出する際に使用される自動車専用船（PCC）の大型化が進んでおり、岸壁水深等の不足による非効率な輸送や荷さばき地等の不足・分散による横持ちが発生していることから、ふ頭の再編・集約化と併せた港湾施設の整備を推進する。また、高速道路ネットワークとの連携を考慮しつつ、企業の新規立地や増産に直結する港湾施設の整備を推進する。



名古屋港（金城ふ頭地区）



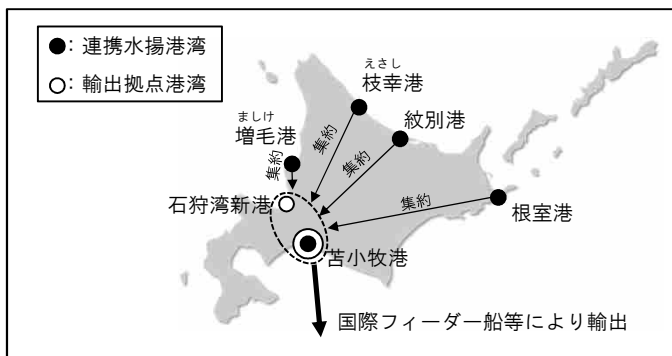
茨城港（常陸那珂港区）

## ②農林水産業の事例

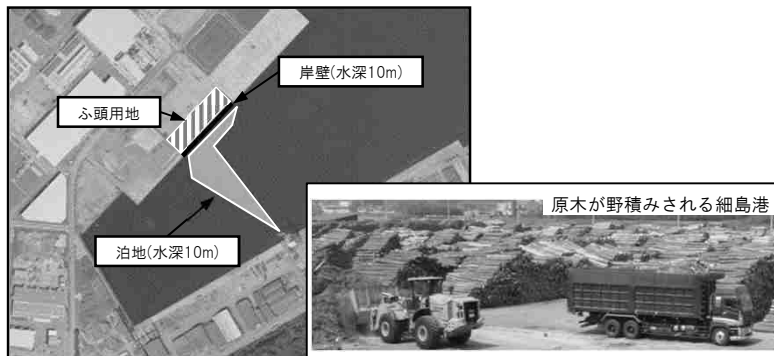
我が国の農林水産物・食品の輸出は、平成25年から6年連続で増加しており、令和元年輸出実績は過去最高額となる9,121億円を記録した。また、平成30年12月に11カ国によるTPP11協定、さらに平成31年2月に我が国の主要貿易相手であるEUとの経済連携協定が発効したことを受け、農林水産物・食品の更なる輸出拡大が期待されている。

こうした中、特に中国向けの木材において、平成25年度以降輸出額が増加し、平成30年度までの5年間で約5倍となるなど、日本の木材に対する需要が高まっていることから、輸出増加に向けた対応を進める。

また、産地と連携して農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾（フードポート）において、平成29年度に創設した農水産物輸出促進基盤整備事業により輸出促進に資する港湾施設として屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備等の整備を推進するほか、高機能冷凍・冷蔵コンテナを活用した農水産物の輸出促進に官民連携で取り組むとともに、ITを活用し産地と連携した農水産物の輸出拠点機能強化を推進する。



北海道（6港湾の連携）における農水産物輸出促進基盤整備事業

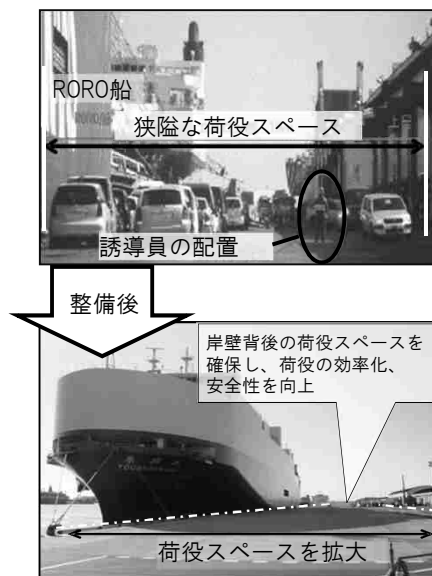


国産原木の輸出増に対応した港湾整備（細島港）

## ③高効率ユニットロードターミナルの形成

平成30年7月豪雨や平成30年北海道胆振東部地震の際には、高速道路、鉄道及び空港の機能が停止する中、緊急輸送手段として内航フェリー・RORO船が活躍した。また、近年、トラックドライバー不足が深刻化し、海上輸送へのシフトが進むなど、国内物流を支えるフェリー・RORO船の役割が注目されてきている。

こうした中、船社では船舶の更新に合わせ輸送力強化を進めており、フェリー・RORO船の大型化や増便に対応したユニットロードターミナルの整備を推進するとともに、高効率ユニットロードターミナルの形成を目指し、情報通信技術や自動化技術による輸送効率化に向けた調査・検討を進め、国内物流を将来にわたり安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網を構築する。



RORO船が利用するターミナルの機能強化（苫小牧港）

## (5) 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進

2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出について、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画※を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援を行う。

※海外諸港でのトランシップは、輸出農産品等の品質劣化の一因となることから、我が国港湾からの直航サービス（国際コンテナ戦略港湾への国際フィーダーサービスを含む）を用いる取組に限る。



①生産者、卸売事業者、物流・港湾事業者が連携した計画を策定



③民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備



②高機能コンテナやRORO船を活用した実証事業の実施



④荷さばき施設整備による混載機能、パンニング・保税機能確保

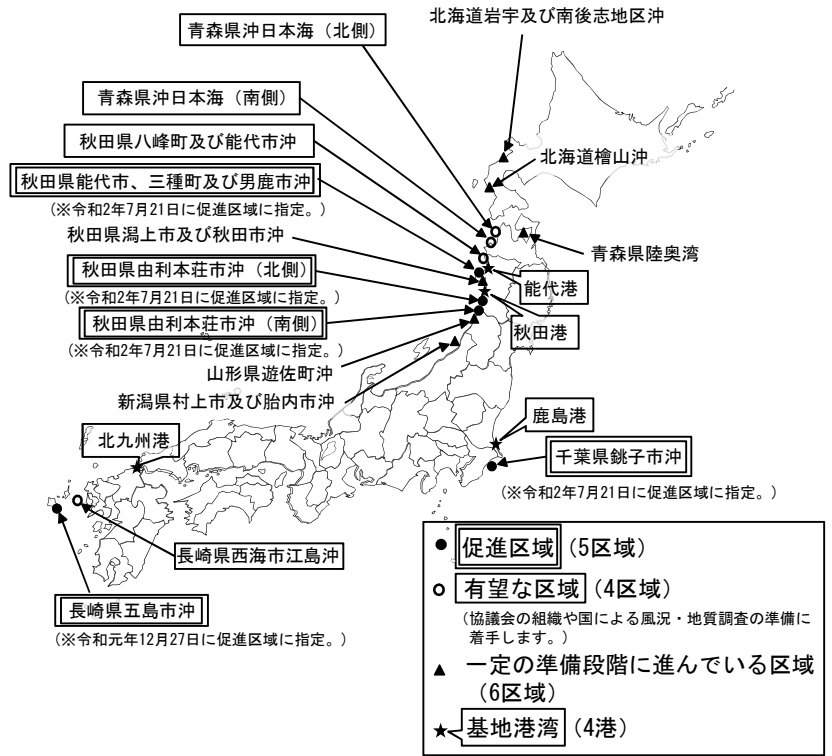
## (6) 洋上風力発電の導入促進等

### ① 洋上風力発電の導入促進

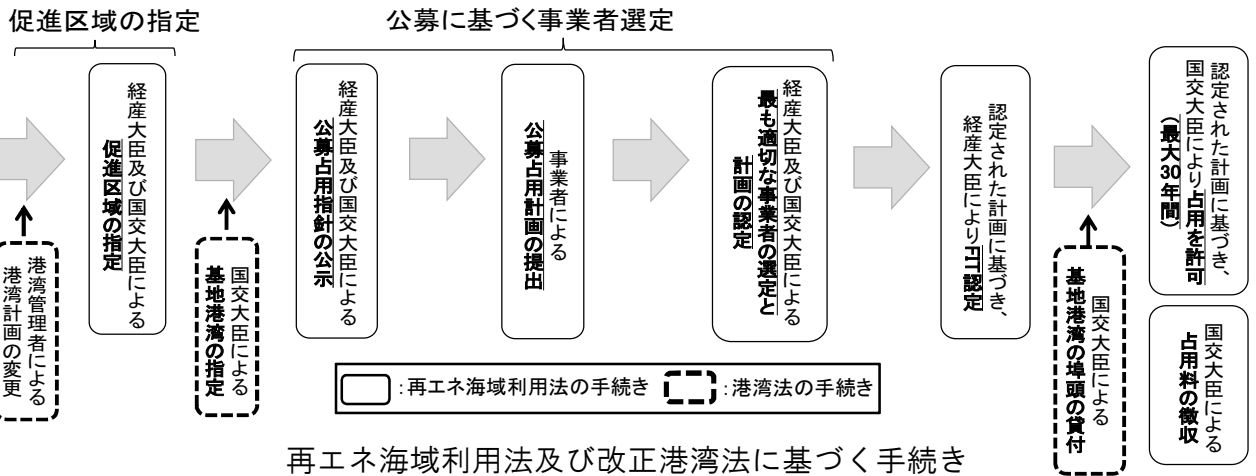
一般海域における洋上風力発電については、平成31年4月の再エネ海域利用法(※1)の施行に加え、発電事業者が重厚長大な資機材を扱うことが可能な埠頭を長期的かつ安定的に利用できるようにするため、本年2月の改正港湾法の施行により法制度が整備されてきたところ。

このような背景を踏まえ、再エネ海域利用法に基づく促進区域(※2)の巡視等を実施するとともに、改正港湾法に基づく基地港湾(※3)においては、重厚長大な資機材を扱うことが可能な地耐力を有する岸壁や荷さばき地等の必要な港湾施設を整備する。また、複数の発電事業者間の利用調整を行い、発電事業者の長期的かつ安定的な利用を可能とすることで、洋上風力発電の促進を図る。

※1 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  
 ※2 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域  
 ※3 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾



洋上風力発電の導入に向けた進捗



### [ 基地港湾 ]

洋上風力発電においては、発電区域が広域にわたり、かつ、参入時期の異なる複数の発電事業者間の利用調整が必要であることから、国が基地港湾を指定し、当該基地港湾の特定の埠頭を構成する行政財産について、再エネ海域利用法に基づく選定事業者等に対し、長期・安定的に貸し付けできる制度を本年2月に創設した。この制度に基づき能代港、秋田港、鹿島港、北九州港の4港を洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される基地港湾として本年9月2日に指定した。



## ②港湾物流や臨海部産業の脱炭素化の推進

港湾物流における脱炭素化・モーダルシフトを推進する。

### 港湾物流ネットワーク全体の脱炭素化

#### 外来トレーラーのゲート前待機の解消

「ヒトを支援するAIターミナル」を実現することで、我が国港湾の生産性向上を図り、外来トレーラーのゲート前待機の解消を図る。

取組の一例：新・港湾情報システム「CONPAS」※の導入

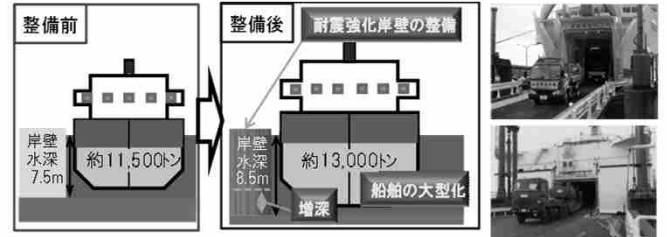


#### 内航フェリー・ROROの活性化

内航フェリー・RORO船への本格的なモーダルシフトを見据え、船舶大型化等に対応した港湾施設整備等による輸送効率化を推進する。

#### 船舶大型化への対応のイメージ

#### 災害時の活用



#### LNG燃料船への転換を見据えたLNGバンカリング拠点の整備



#### 水素活用に向けた技術開発・実証

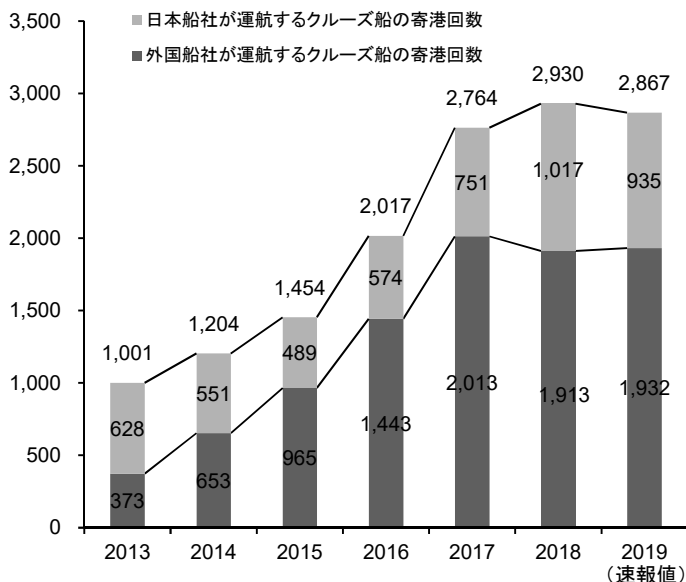
接岸中の船舶が必要とする電力(陸電)を、化石燃料による船内発電から陸上からの水素を利用した電力供給に切り替えることや荷役機械への水素燃料電池を導入することにより、CO<sub>2</sub>を削減。水素活用に向けた技術開発・実証を行う。

#### 港湾における水素関連技術の導入



## (7) クルーズを安心して楽しめる環境づくり

クルーズ船寄港回数の推移



クルーズ船の寄港回数や訪日クルーズ旅客数は年々増加し、地域の活性化に寄与してきた。一方、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、我が国への外航クルーズ船の寄港がゼロとなるなど、大変厳しい状況が続いている。

このため、クルーズ船の受け入れの再開に向け、ガイドラインを策定するなど、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進する。

クルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドラインを2020年度を目途に策定する等、再び安心してクルーズを楽しめる環境整備を図る。  
[成長戦略フォローアップ 令和2年7月17日閣議決定(抜粋)]



■事例 横浜港でのダイヤモンド・プリンセス号受入対応

- 1月25日に香港で下船した乗客から、2月1日に新型コロナウイルスの陽性反応を確認。
- 2月3日に、横浜港内の錨地に到着し、検疫開始。2月5日から、乗客・乗員に船内にとどまっていたが、PCR検査で陰性が確認された乗客については、2月19日以降23日にかけて順次下船を実施（計983名）。
- 3月1日に、乗員・乗客約3,700人全員の下船が完了。
- 3月25日に、横浜港の埠頭から離岸。

【大黒ふ頭での地方整備局の支援体制】

- 当該船舶を停泊させる錨地の確保や着岸に関する港湾管理者（横浜市）等の関係機関との調整を実施。
- 厚生労働省等の関係機関と連携して、乗員・乗客の下船作業等の支援を実施。
- その他、本省や関東地方整備局の職員が防護服着脱場などの仮設施設の設置調整や現場状況の確認・報告を実施。



感染者の一時待機場所の確保



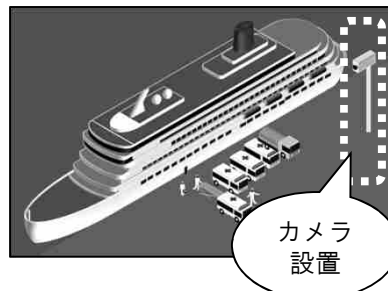
船内通信用ケーブルの敷設工事の支援

■水際・防災対策連絡会議

横浜港では令和2年7月17日に関係する行政機関、有識者及び関係団体が参画し、高潮・高波などの防災対策や感染症をはじめとする水際対策等に関する情報共有や所要の対策に係る連絡調整を円滑に進めるため開催した。同様の取組は、東京港・神戸港でも行われ、今後、その他の全国の主要港湾においても実施予定。

①水際対策の強化

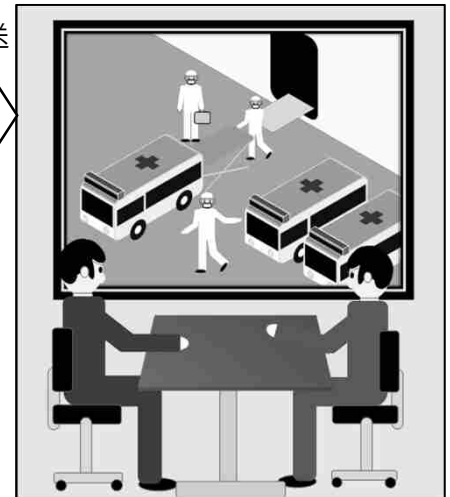
ダイヤモンド・プリンセス号の教訓を踏まえ、デジタル画像等によるリモートかつリアルタイムでの船舶周辺の情報収集を可能とするライブカメラの整備等を実施し、関係者の感染リスク軽減や情報収集の迅速化を図る。



伝送



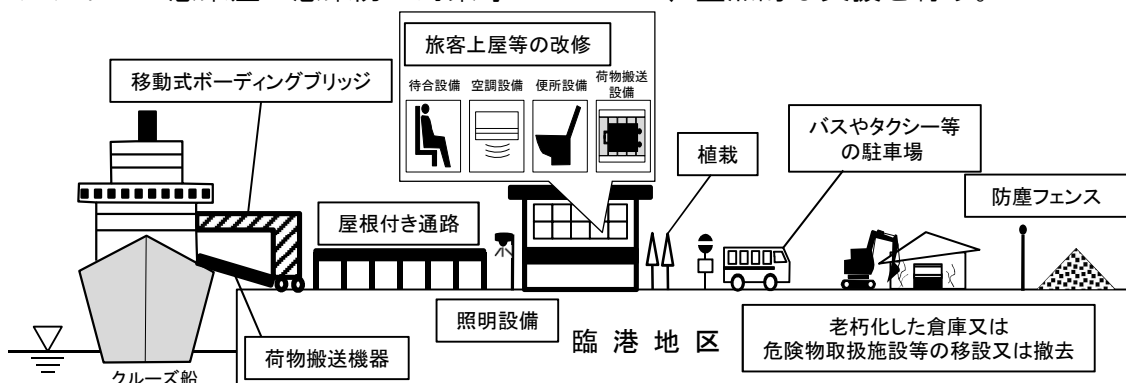
職員がダイヤモンド・プリンセス号に接近して撮影した写真



本省等で現地状況をリアルタイムで把握

②クルーズ旅客の受入機能の高度化

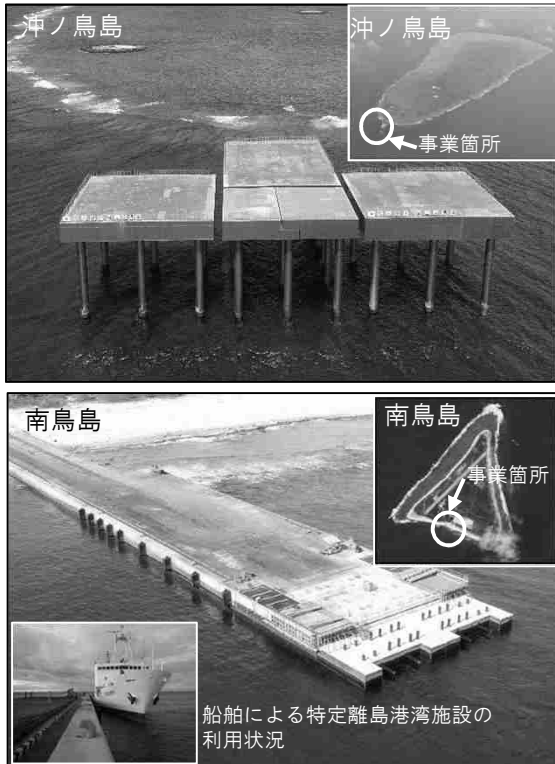
クルーズの再興に向けて、港湾におけるクルーズ旅客の利便性や安全性を確保し、受け入れを円滑に行うため、地方公共団体又は民間事業者が行う旅客上屋等の改修や屋根付き通路の設置等を促進する。うち、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等については、重点的な支援を行う。



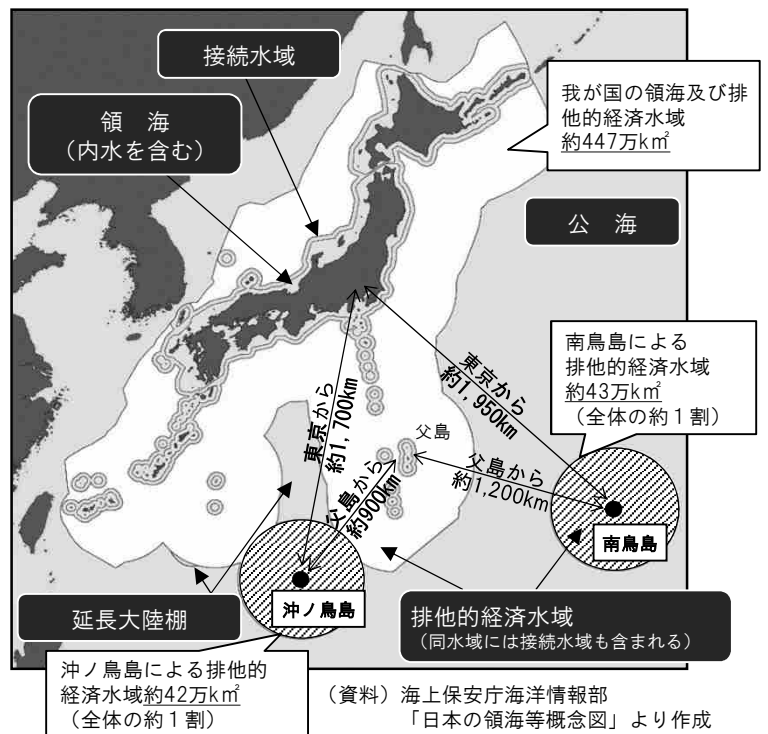
クルーズ旅客の受入機能高度化に関する補助対象設備等（イメージ）

## (8) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理

海洋資源の開発及び利用や海洋調査等の諸活動が、本土から遠く離れた離島や海域においても安全かつ安定的に行うことができるよう、人員、物資等の輸送や補給に必要な拠点施設として、特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）において、特定離島港湾施設の整備を推進するとともに、国による港湾の管理を実施し、その利活用を図る。また、SIP（革新的深海資源調査技術）と連携し、南鳥島の利活用の検討を行う。



特定離島港湾施設の整備状況



沖ノ鳥島と南鳥島の位置

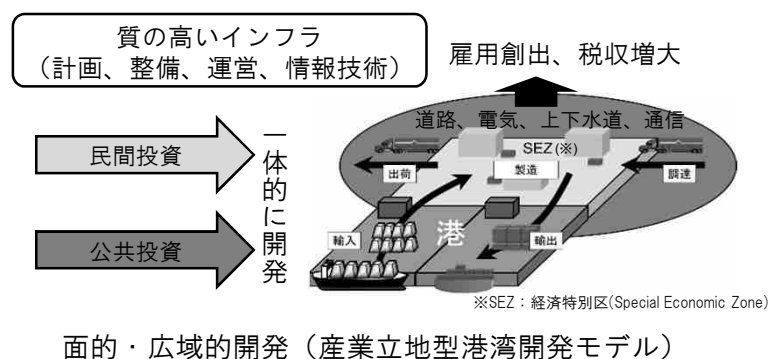
## (9) 日本海側港湾の機能別拠点化

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、既存ストックを活用しつつ、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災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

## (10) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

令和2年7月に策定された「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2020」に基づき、臨海部の産業立地と港湾整備・運営等を併せた面的・広域的開発、急速施工等の高度な港湾建設技術及び効率的な運営等の我が国港湾分野の強みを活かし、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進する。

また、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」に基づく国際戦略港湾運営会社による海外業務を通じて、我が国企業による海外港湾プロジェクトへの参画を促進する。

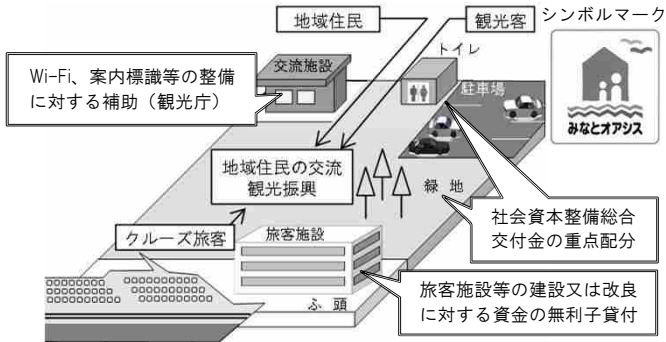


# 3 豊かで暮らしやすい多核連携型の地域づくり

## (1) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

みなとオアシスや港湾協力団体制度を通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化など多様なニーズに対応し、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進する。

### ■みなとオアシスのイメージと主な支援制度



### ■みなとオアシスにおける活動事例



イベント開催状況  
(下関港)



イベント開催状況  
(浜田港)

### ■みなとオアシスの概要

「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録。【登録数：145箇所（令和2年9月末時点）】

### ■港湾協力団体制度の概要

官民が連携したよりきめ細やかな港湾管理を実現するため、港湾管理者が適正な民間団体等を「港湾協力団体」に指定。【指定数：41団体（令和2年9月末時点）】※港湾管理者への聞き取りを基に港湾局集計

## 観光の拠点 みなとオアシス「小名浜港アクアマリンパーク」



- ・「小名浜アクアマリンパーク」はいわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」、環境水族館「アクアマリンふくしま」等からなる福島県内有数の観光拠点で、平成17年に東北第1号のみなとオアシスとして指定。
- ・おなはま海遊祭、いわき花火大会など多くのイベントが開催され、年間約170万人の来訪者で賑わっている。



### 緑地等施設整備事業(避難スロープ等)

津波発生時に観光客がスムーズに背後の商業施設(津波避難ビル)に避難できるよう、バリアフリー対応の避難スロープ等を整備。平成27年度完成。



### 緑地等施設整備事業(駐車場等)

より多くの人に小名浜港アクアマリンパークを利用してもらうため付近の駐車場を整備。平成27年度完成。

### 統合補助事業(ボードウォーク改良)

多くの観光客で賑わうパーク内の安全対策として経年劣化した施設を改良。



### 緑地等施設整備(効果促進)事業(総合案内板)

増加する駐車場利用者に対応するため総合案内板及び駐車場サインを整備。



### 環境水族館「アクアマリンふくしま」

平成12年オープン。平成31年2月には来館者累計1,400万人を突破。



### いわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」

平成9年オープン。地元産の魚市場とレストラン。



### アクアマリンパーク交流館「小名浜さんかく倉庫」

平成20年オープン。既設倉庫2棟を改良した市民活動の拠点。



2号ふ頭

1号ふ頭

- 凡例
- 交付金事業
  - ◆ 集客施設

## (2) 離島交通の安定的確保

「新たな日常」においても、公共交通が「地域の足」として不可欠なサービスであることに変わりはなく、条件不利地域の離島における住民生活の安定的確保をするため、離島航路の就航率の向上や人流・物流の安全確保のための防波堤及び岸壁等の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。

### ■荒天が発生した際の離島への影響例



台風後のコンビニ（石垣市）

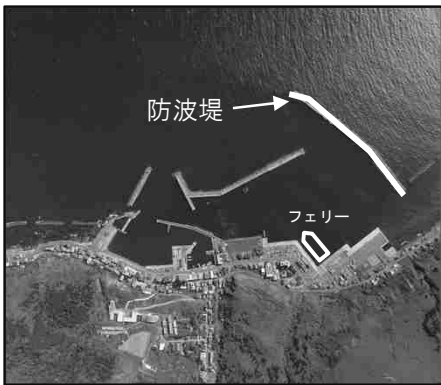


定期船入港前のスーパー（宮古島市）



荒天時の定期船の入港（神湊港）

### ■就航率の向上や人流・物流の安全確保のための整備例



香深港(礼文島)



神津島港(伊豆諸島)



厳原港(対馬)

## (3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備

### ①ブルーカーボン生態系を活用した脱炭素化の推進

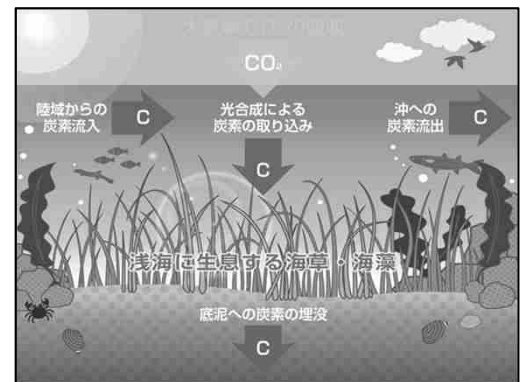
近年、温室効果ガス削減の取組が推進される中、世界的に、沿岸域の藻場等に生息する海洋植物等が取り込む炭素、いわゆるブルーカーボンへの注目が集まっている。

四方を海に開かれた我が国沿岸域はブルーカーボン生態系のポテンシャルが高いことから、このブルーカーボンによるCO<sub>2</sub>吸収量を国連気候変動枠組条約に基づくインベントリ※1やパリ協定に基づくNDC※2への位置づけを目指すとともに、浚渫土砂等の資源を有効活用し、ブルーカーボン生態系の生息の場となる藻場等を造成・保全することにより、良好な海域環境の創出を図る。

さらに、技術研究組合法に基づき、令和2年7月に国土交通大臣が認可した「ジャパンプルーエコノミー（JBE）技術研究組合」と連携し、ブルーカーボンの定量的評価手法やカーボンオフセット制度の確立など、社会実装を目指し、ブルーカーボン生態系を活用した新たな脱炭素化への取組を推進する。

※1 インベントリ：国連気候変動枠組条約に基づき、温室効果ガスの排出量及び吸収量の実績を、排出源・吸収源ごとに示した目録。  
 ※2 NDC（Nationally Determined Contribution）：パリ協定に基づく、温室効果ガス削減目標についての「自国が決定する貢献」。

ブルーカーボン生態系によるCO<sub>2</sub>吸収のしくみ（JBE資料）



国連環境計画（UNEP）報告書によれば陸より海の方が多くの炭素を吸収（1.5倍程度と推定）

### ②廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備及び海域環境の保全

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部で発生した廃棄物を受入れるため、海面処分場を整備する。また、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において海洋環境整備船により漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を行うとともに、ヘドロの浚渫等により海域環境の保全等を図る。

# IV. 新規事項等

## 1 新規制度

事項	概要	備考
1. 自然災害に対する港湾施設の再度災害防止	原形復旧（災害復旧事業）のみでは再度災害防止の観点から十分な防災機能の発揮を期待できない場合に、原形復旧と合わせた港湾施設の改良・建設を直轄港湾災害関連緊急事業（仮称）として実施する制度を創設する。	新規（公共）
2. 気候変動を踏まえた海面上昇対策等の推進	気候変動を踏まえた、海面上昇対策等を推進するため、変更を予定している海岸保全基本方針に基づき行われる海岸保全基本計画の見直しに対する支援制度を創設する。	海岸省庁共同要求
3. 海岸保全施設の長寿命化対策の促進・高度化	令和2年6月に改訂された「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に基づき行われる長寿命化計画の見直しに対する支援制度を創設する。	海岸省庁共同要求
4. 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進	港湾を通じた農林水産物・食品の輸出について、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の重点化・拡充を行う。	拡充（公共）
5. 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業	クルーズ再興に向けて、再びクルーズを安心して楽しめる環境整備を推進するため、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等に要する経費については、補助率を拡充する。	拡充（非公共）

## 2 税制改正

事項	概要
1. 国際戦略港湾及び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 ＜2年間延長＞	【固定資産税・都市計画税の特例】（取得後10年間） ・課税標準額 1/2 国際戦略港湾（京浜港、阪神港） ・課税標準額 2/3 コンテナ取扱量等が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） 【対象】 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、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
2. 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埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 ＜2年間延長＞	【固定資産税・都市計画税の特例】（取得後10年間） 課税標準額 2/3 特定貨物輸入拠点港湾 【対象】 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
3. 軽油引取税の課税免除の特例措置 （港湾運送業の用途） （港湾整備等に従事する作業船の用途） ＜3年間延長＞	【軽油引取税の特例】 課税免除 【対象】 ・港湾で港湾運送に使用される船舶及び自動車登録を受けていない機械の動力源に供する軽油 ・港湾整備等に従事する作業船の動力源に供する軽油
4. 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特例措置 ＜3年間延長＞	【固定資産税の特例】（取得後5年間） 南海トラフ地震防災対策推進地域などにおいて、 ・課税標準額 1/2 南海トラフ地震防災対策推進地域又は首都直下地震緊急対策区域にあり、開発保全航路又は緊急確保航路の区域に隣接する港湾 ・課税標準額 5/6 その他の港湾 【対象】 国の無利子貸付を受けて改良された特別特定技術基準対象施設（護岸、岸壁及び物揚場）
5. 中小企業投資促進税制 （港湾局共管）＜2年間延長＞	【所得税・法人税の特例】 特別償却 30%又は税額控除 7%（税額控除は資本金3千万円以下の法人のみ） 【対象】 中小企業者が荷役機械等を取得した場合
6. 中小企業経営強化税制 （港湾局共管）＜2年間延長＞	【所得税・法人税の特例】 即時償却又は税額控除 10%（資本金3千万円超1億円以下の法人は7%） 【対象】 中小企業者が中小企業等経営強化法の認定を受けた計画に基づき荷役機械等を取得した場合
7. 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除 （港湾局共管）＜3年間延長・拡充＞	【所得税・法人税の特例】 税額控除 試験研究総額の6～14% 等 【対象】 企業が試験研究を行った場合

# 港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果をストック効果という。今後の社会資本整備にあたっては、社会資本のストック効果を重視し、生産性向上に資する取組を進め、我が国の成長を支えていくことが重要となる。

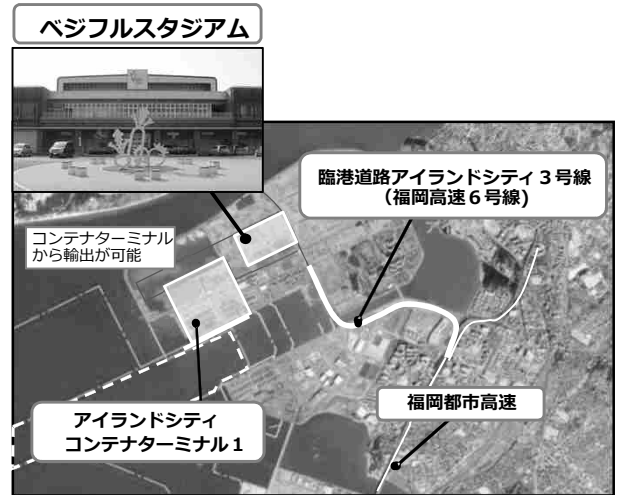
港湾及び海岸の整備にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2020」等に基づき、既存ストックの最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策等に取り組む。

## 博多港の事例

博多港アイランドシティ地区において、九州最大の青果物流拠点として、新青果市場「ベジフルスタジアム」が2016年2月に開場し、農産物の輸出額は順調に増加している。

また、隣接するコンテナターミナルにおいて、大型コンテナ船の3隻同時着岸が可能となる岸壁の延伸や、アイランドシティから福岡都市高速へ接続する臨港道路アイランドシティ3号線（福岡高速6号線）を整備中であり、更なる利便性向上が図られている。

- 博多港における農産物輸出額の増加  
(2015年度：1,898百万円 → 2019年度：3,380百万円)



## 東予港の事例

東予港では、愛媛・大阪を結ぶフェリーが大型化。

フェリーターミナル整備を行ったことにより、フェリーの大型化に対応でき、輸送台数が約30%増加し、輸送効率が向上した。

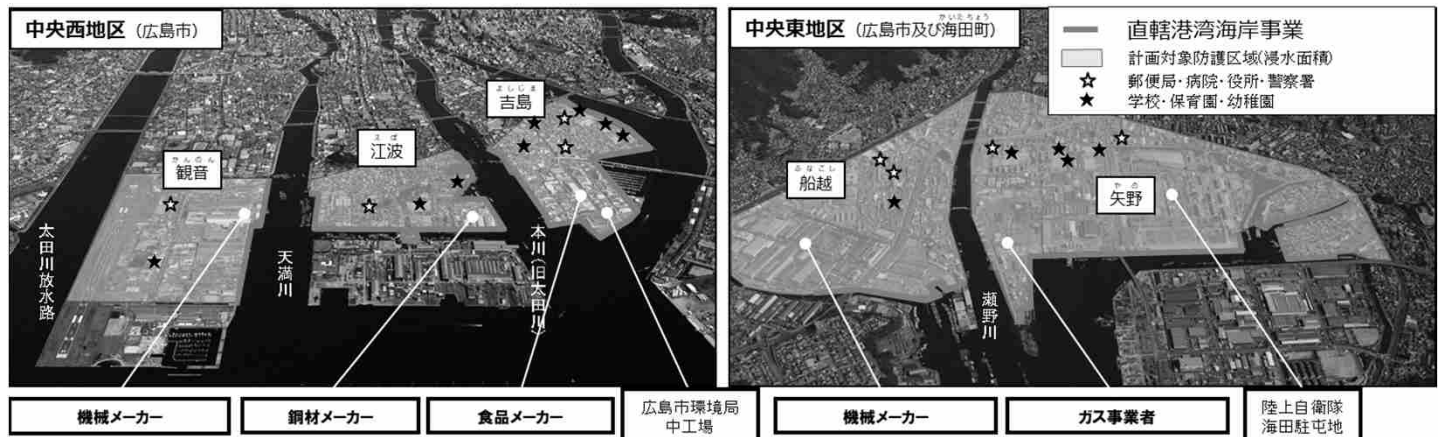
これにより、ドライバー不足に伴う貨物需要の増加に対応するとともに、港湾周辺地域では約640億円の新たな民間投資がなされた。

- フェリー貨物車両輸送台数（東予港～大阪港）  
(2017年：6万2,244台 → 2019年：7万9,689台 30%増加)
- 東予港の港湾周辺地域の新たな民間投資  
2018年・2019年：約640億円（製造プラント等）



## 広島港海岸の事例

直轄港湾海岸事業により高潮対策や老朽化対策を推進し、約2万2千人の住民への被害、約3,800億円の資産の浸水被害を軽減するとともに、広島県を代表する製造業のサプライチェーンを強靱化。



# 交付金制度を活用した地方創生支援

地域が自ら設定した政策目標の達成を支援するため、「社会資本整備総合交付金」及び「防災・安全交付金」、並びに「地方創生港整備推進交付金」などの交付金制度を用いて、みなとの活性化を通じて地方創生の実現を促進する。

## 地域のみなどの利用者の困り事

<h3>使いにくく、危ない</h3>		<h3>越波、施設の冠水</h3>	
<p>干潮時陸揚に苦慮</p>  <p>潮位差</p> <p>長島港(鹿児島県)</p>	<p>荷揚げスペース幅が狭く危険</p>  <p>狭い</p> <p>角島港(山口県)</p>	<p>港内への越波</p>  <p>松崎港(静岡県)</p> <p>有川港(長崎県)</p>	<p>港湾施設の冠水</p>  <p>越波と老朽化による沈下で冠水</p> <p>久美浜港(京都府)</p>

<h3>緊急的に工夫で凌ぐ</h3>		<h3>老朽化で利用者が危険</h3>	
<p>防舷材の劣化を人員動員で対応</p>  <p>樹脂板の劣化</p> <p>小名浜港(福島県)</p>	<p>防舷材の応急措置</p>  <p>タイヤを代用として緊急措置</p> <p>加茂港(山形県)</p>	<p>港湾施設の老朽化</p>  <p>老朽化によるエプロン沈下、陥没</p> <p>伏木富山港(富山県)</p>	<p>利用者の安全性低下</p>  <p>老朽化により利用者の安全性が低下</p> <p>富岡港(熊本県)</p>

<h3>狭い空間で危険性が高い</h3>		<h3>観光振興を図る上での課題</h3>	
<p>物流と人流が混在する狭隘な棧橋</p>  <p>貨物船側</p> <p>旅客船側</p> <p>伊東港(静岡県)</p>	<p>狭隘な輸送路</p>  <p>青方港(長崎県)</p>	<p>離島定期船の混雑状況</p>  <p>乗降の際に道路にはみ出</p> <p>呼子港(佐賀県)</p>	<p>狭隘なオープンスペース</p>  <p>呼子港(佐賀県)</p>

## 社会資本整備総合交付金(国土交通省)

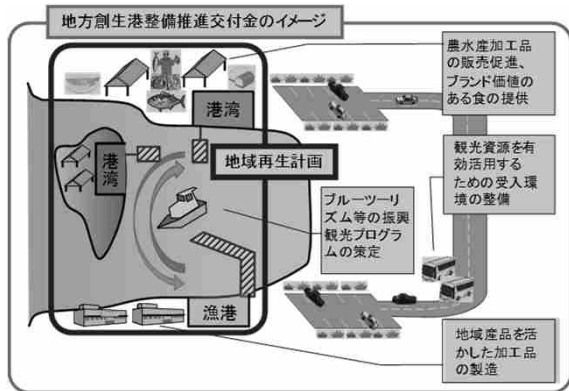
成長力強化や地域活性化等につながる事業を支援する。

## 防災・安全交付金(国土交通省)

地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組を集中的に支援する。

## 地方創生港整備推進交付金(内閣府)

地方港湾及び第一種漁港又は第二種漁港が連携して一体的に施設を整備することで、交流人口の増加などによる振興を通じた地域の活性化を図る。



観光振興の基盤となる緑地等の整備(神戸港)

津波対策として防波堤嵩上げ(湯浅広港)

老朽化した岸壁の補修(東播磨港)

## 経済財政運営と改革の基本方針2020 ～危機の克服、そして新しい未来へ～ (令和2年7月17日閣議決定) 抜粋

### 第2章 国民の生命・生活・雇用・事業を守り抜く

#### 1. 感染症拡大への対応と経済活動の段階的引上げ — 「ウィズコロナ」の経済戦略

##### (4) 消費など国内需要の喚起

行政のデジタル化の抜本的な加速やスタートアップの促進を通じて、生産性を引き上げつつ、「新たな日常」に対応した新しい財やサービスの創出につながる民間の投資やイノベーションを引き出す取組を強力に進める。このため、AI・量子技術・水素等の脱炭素など最先端分野における研究開発を加速するとともに、複数年の取組である中小企業生産性革命推進事業をはじめとする予算や、出資・ファンド拡充による金融支援のほか、税制・規制改革も含め、あらゆる手段の活用を検討する。

公共投資については、「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」<sup>19</sup>に盛り込まれた各種事業の円滑かつ着実な執行等により景気の下支えに万全を期す。インフラ・物流分野等におけるデジタル化・スマート化を加速するとともに、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」<sup>20</sup>後も中長期的視点に立って具体的KPI（数値）目標を掲げ計画的に取り組むため、国土強靱化基本計画<sup>21</sup>に基づき、必要・十分な予算を確保し、オールジャパンで対策を進め、国家百年の大計として、災害に屈しない国土づくりを進める。

#### 2. 防災・減災、国土強靱化 — 激甚化・頻発化する災害への対応

気候変動による降雨量増大や海面上昇等を踏まえた水害・土砂災害対策や高潮・高波対策として、防災気象情報の高度化<sup>23</sup>、堤防・ダム・砂防堰堤・ため池の整備、利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化、自然の持つ機能の活用、浸水被害防止対策、住まい方の工夫など、あらゆる関係者による流域全体での対策を実施する。

### 第3章 「新たな日常」の実現

#### 1. 「新たな日常」構築の原動力となるデジタル化への集中投資・実装とその環境整備

##### (デジタルニューディール)

##### (2) デジタルトランスフォーメーションの推進

大企業と中小企業間の取引のデジタル化やIoT、AI等の活用による物流の最適化・効率化など、サプライチェーンにおけるデジタル化やAI、ロボットの導入を推進する。新しい生活様式を新たなビジネスチャンスとすべく、EC販売の拡大など、非対面型ビジネスモデル転換への取組を支援する。地理空間（G空間）情報の高度活用や衛星データの利用拡大を図る。

#### 2. 「新たな日常」が実現される地方創生

##### (2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

##### ② 農林水産業の活性化

食品産業と産地の連携・協業、物流拠点の整備等によるフードサプライチェーンの強化を図るとともに、穀物備蓄の確保や輸入の多角化について検討しつつ、食料の需給状況の分析強化等を通じ、輸入食料の安定的な確保を図る。

2025年に2兆円、2030年に5兆円とする新たな輸出額目標に向け、農林水産物・食品輸出本部の下で、輸出先国との規制緩和・撤廃の協議の加速化、証明書発行の迅速化等を推進するとともに、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）を通じた海外の規制等に対応した産地形成の強化、輸出物流の効率化・高度化、JFOODOによる戦略的マーケティング、食産業の海外展開、多様なビジネスモデルの創出等を進める。

19 令和元年12月5日閣議決定。

20 平成30年12月14日閣議決定。

21 平成30年12月14日閣議決定。

23 気象データ提供に係る民間からの収入確保等の検討及び線状降水帯の予測技術開発を含む。



## 5. 新たな世界秩序の下での活力ある日本経済の実現

### (3) サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築

感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。

### (4) 持続可能な開発目標（SDGs）を中心とした環境・地球規模課題への貢献

パリ協定に基づく長期戦略<sup>102</sup>に基づき、改定予定の地球温暖化対策計画を踏まえ、環境と成長の好循環を実現するため、水素等の脱炭素化の取組を推進する。特に、「革新的環境イノベーション戦略」<sup>103</sup>に基づき研究開発や投資を促進し、産業革命以来増加を続けてきた二酸化炭素を減少へと転じさせる「ビヨンド・ゼロ」を目指す。グリーンボンドの発行等を含め、ESG投資を推進する。脱炭素化という国際的な責任を果たすため、徹底した省エネルギーの推進と併せ、再生可能エネルギーについて、主力電源化を目指し、国民負担の抑制を図りながら最大限の導入を促す。

102 「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」(令和元年6月11日閣議決定)。

103 令和2年1月21日統合イノベーション戦略推進会議決定。

## 成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日閣議決定）抜粋

### 5. モビリティ

#### (2) 新たに講ずべき具体的施策

##### vi) 陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革

##### ③ 海のデジタル時代に対応した産業構造の転換

・ドライバー不足等の課題解決に資するフェリー・RORO輸送網について、情報通信技術や自動化技術による輸送効率化に向けた実地調査を2020年度から実施する。

### 6. 個別分野の取組

#### (2) 新たに講ずべき具体的施策

##### i) エネルギー・環境

##### ① 強靱かつ持続可能な電気の供給体制の確立

・洋上風力発電に不可欠な基地港湾の2020年度内の指定を目指すとともに、2021年度までに安全指針を策定する。

##### ⑤ 産業・運輸分野での取組

・港湾物流や臨海部産業の低炭素化に向けて、船舶への陸上電力供給設備の活用等を行うとともに、2023年度までに藻場や浅場等の海洋生態系により蓄積される炭素（ブルーカーボン）の貯留量の計測方法を確立し、国連気候変動枠組条約等への反映を目指す。

##### ii) 海洋・宇宙

##### ① 海洋

・諸外国との海洋産業協力の深化として、シーレーン沿岸国との関係強化の観点から、主要港湾等への開発運営に係る協力を戦略的に推進するとともに、安定的な国際海上輸送確保のため、我が国海外航海運業・造船業の国際競争力強化の取組を更に推進する。

##### iii) スマート公共サービス

##### ③ 世界で一番企業が活動しやすい国の実現

##### エ) 貿易手続・港湾物流等の改善

・業種の異なる民間事業者間の貿易手続を含む港湾物流を円滑化する「港湾関連データ連携基盤」を2020年中に構築するとともに、他のシステムとのデータ連携等について検討し、2020年度中に結論を得る。

・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、2020年度中の横浜港におけるCONPAS<sup>50</sup>の本格運用の開始等を行う。

50 新・情報港湾システムContainer Fast Passの略。

iv) 次世代インフラ

① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、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。また、激甚化・頻発化する水災害、切迫化する大規模地震災害、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務であるため、防災・減災、国土強靱化について、デジタル化・スマート化を図りつつ、国・地方自治体をはじめ関係者が一致団結し総力を挙げ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。

ウ) 交通・物流の課題の解決

- ・ コンテナトレーラーの自動化の実証に2020年度に着手するなどAIターミナルを2023年度までに実現するとともに、港湾関連データ連携基盤の構築・利用促進に加え、港湾に関する行政手続や港湾施設の維持管理・利用状況などの情報へ拡張を進め、港湾物流において世界最高水準の生産性と遠隔・非接触で安全な業務環境を創出する。

v) 農林水産業全体にわたる改革とスマート農林水産業の実現

② 輸出の促進

- ・ 生産者への輸出診断等を行う「農林水産物・食品輸出プロジェクト」(GFP)の優良事例の発信を2020年度中に開始するとともに、グローバル産地づくり、産地と港湾が連携したプロジェクト等を通じたコールドチェーンの確保、加工食品の海外規制への対応、日本食品海外プロモーションセンター(JFOODO)による徹底的な市場調査等を進める。

ix) 観光・スポーツ・文化芸術

① 観光立国の実現

- ・ クルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドラインを2020年度を目途に策定する等、再び安心してクルーズを楽しむ環境整備を図る。

令和2年度革新的事業活動に関する実行計画 抜粋

「陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革」

2020年度		2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望	秋～年末	通常国会			
海のデジタル時代に対応した産業構造の転換					
ドライバー不足等の課題解決に資するフェリー・RORO輸送網について、情報通信技術や自動化技術による輸送効率化に向けた実地調査を2020年度から実施する					

「強靱かつ持続可能な電気の供給体制の確立」

2020年度		2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望	秋～年末	通常国会			
地域における円滑な風力・太陽光の導入					
風力・太陽光の導入促進のため、先進的な取組等について地方公共団体等と情報共有や議論を行う地域協議会の開催及び一般海域利用ルールを定めた再エネ海域利用法の円滑な施行・運用					
風力発電の推進					
洋上風力発電に不可欠な基地港湾の2020年度内の指定を目指すとともに、2021年度までに安全指針を策定する					
				結果を踏まえ、必要な取組・検討の実施	
					・2030年度までに運転開始されている一般海域の洋上風力発電事業を5区域以上とする

「産業・運輸分野での取組」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望 秋～年末 通常国会				
港湾物流や臨海部産業の低炭素化				
港湾物流や臨海部産業の低炭素化に向けて、船舶への陸上電力供給設備の活用等を行う				
2023年度までに藻場や浅場等の海洋生態系により蓄積される炭素(ブルーカーボン)の貯留量の計測方法を確立し、国連気候変動枠組条約等への反映を目指す				

「海洋」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望 秋～年末 通常国会				
諸外国との海洋産業協力の深化				
港湾等インフラの開発・運営等の海洋産業協力に係る取組強化、民間企業の取組を促進するための環境整備、国際海上輸送の安定確保に向けた海洋産業の国際競争力強化				

「世界で一番企業が活動しやすい国の実現」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望 秋～年末 通常国会				
貿易手続・港湾物流等の改善				
「港湾関連データ連携基盤」の構築				
中小企業をはじめ幅広い業種・企業の参加を実現するための課題と方策、NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)やCONPAS(新・港湾情報システム)とのデータ連携方策等の検討				
連携基盤の運用・利用促進・連携拡大等				
ヒトを支援するAIターミナルの実現に向けた実証				
コンテナトレーラーのゲート前待機を概ね解消				
ヒトを支援するAIターミナル実現に向けた取組				
横浜港においてCONPASの構築				
横浜港においてCONPASの本格運用				
タイヤ式門型クレーン(RTG)遠隔操作化の本格導入の促進				
CYカットタイム短縮、港湾の渋滞緩和等の官民協議会における結論の実施状況の定期的な検証と検証結果に基づく対応				
貿易手続全般に渡る情報の電子化、関係事業者に対するIT化支援等				
・2030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G20で1位になる				

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
予算編成 税制改正要望 秋～年末 通常国会				
国際バルク戦略港湾				
企業間連携による大型船を活用した効率的なネットワークの構築				
国際バルク戦略港湾2港(釧路、小名浜)でバルク貨物の輸入拠点を形成				
更なる取組を推進				

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p>				
LNGバンカリング				
国内2カ所でのLNGバンカリング拠点を形成	LNGバンカリング拠点の活用			
バンカリングに必要な安全基準等の国際標準化	安全基準等の運用・改善			

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p>				
ヒトを支援するAIターミナル				
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の実施、システム構築等	システムの活用			
遠隔操作RTGの本格導入の促進				
AIを活用したコンテナのダメージチェックの自動化等に関する実証事業の実施、システムの構築	システムの活用			
外来トレーラーの自動化に係る実証事業の実施、システム構築等	システムの活用			
港湾関連データ連携基盤				
設計・構築	連携・受入テスト	システム稼働 社会実装へ移行		
利用促進・機能改善・システム連携等				
規約作成・調整				
運営方針・料金等の検討	運営組織に係る検討・準備・調整等			
データ連携する国のアプリケーション(GONPAS、Colins等)との接続				
港湾に関する行政手続分野、港湾施設の維持管理・利用状況分野の仕様をそれぞれ検討	設計・構築	テスト・システム稼働	社会実装	
			運営組織による運用体制の確立	

「輸出の促進」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p>				
新たな枠組みの構築				
・産地と港湾が連携したプロジェクトの加速化とコールドチェーンの確保の推進				
				・農林水産物・食品の輸出額を、2025年までに2兆円、2030年までに5兆円とすることを旨とする

「観光立国の実現」

2020年度	2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p>				
体験型コンテンツ				
クルーズ船と受入港の安全安心確保に係るガイドラインを2020年度を目処に策定する等、再び安心してクルーズを楽しめる環境整備を図る	更なる取組を推進			
富裕層の誘致に向けたフライ&クルーズの商品開発やスーパーヨットの受入拡大、離島へのアイランドツーリズムの推進等を実施 ※上記のガイドラインの内容も踏まえつつ、実施予定	更なる取組を推進			
				・訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを旨とする ・訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを旨とする

2020年度		2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>港湾</p>					
<p>クルーズの再興に向けて、クルーズを安心して楽しめる環境を整えつつ、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、安全安心かつ上質で多様な寄港地観光の造成等を促進</p>		<p>更なる取組を推進</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方部での外国人延べ宿泊者数を2020年に7,000万人泊、2030年に1億3,000万人泊とすることを目指す</li> <li>・外国人リピーター数を2020年に2,400万人、2030年に3,600万人とすることを目指す</li> <li>・日本人国内旅行消費額を2020年に21兆円、2030年に22兆円とすることを目指す</li> <li>・2030年にはアジアNo.1の国際会議開催国として不動の地位を築く</li> </ul>
<p>クルーズの再興に向けて、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</p>		<p>更なる取組を推進</p>			

総合的なTPP等関連政策大綱（令和元年12月5日TPP等総合対策本部決定）抜粋

II TPP等関連政策の目標

1 輸出促進・海外進出支援による海外の成長市場の取り込み

(2) 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

③農林水産物・食品輸出の戦略的推進

○ TPP等を通じ、農林水産物の輸出重点品目のほぼ全てで輸出先国の関税撤廃等の成果を最大限活用するため、ポスト1兆円目標も見据え、高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、更なる輸出阻害要因の解消、輸出条件の改善及び国内の輸出環境整備、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）や有機等の国際的認証の取得等によるグローバル産地づくりの強化、戦略的プロモーションの強化、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、強い農林水産業の構築を推進する。

2 TPP等を通じた国内産業の競争力強化・進化

(3) TPP等を通じた地域経済の活性化の促進

①地域に関する情報発信

○ 我が国技術等の普及に努めるとともに、農林水産物の国内外の需要・消費の拡大を図る。日本各地の「食・食文化」をテーマとした観光プロモーションの推進や、食・農業体験などの滞在コンテンツの磨き上げ、クルーズ船の受入促進策の拡充等により、訪日外国人観光客の地方誘致や消費拡大を促進する。

3 分野別施策展開

(1) 農林水産業

①強い農林水産業の構築（体質強化対策）

○高品質な我が国農林水産物の輸出等需要フロンティアの開拓

輸出重点品目のほぼ全てで獲得された関税撤廃等の成果を最大限活用するため、高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、輸出のための司令塔組織の創設と合わせて、更なる輸出阻害要因の解消、輸出条件の改善及び国内の輸出環境整備、GFP（農林水産物・食品輸出プロジェクト）や有機等の国際的認証の取得等によるグローバル産地づくりの強化、戦略的プロモーションの強化、輸出に取り組む事業者の施設整備の支援や資金供給の円滑化、流通などの商流の体制強化、6次産業化・地産地消による地域の収益力強化等により、強い農林水産業の構築を推進する。また、モノの輸出のみならず食産業の海外展開など、生産者等の所得につながる海外需要の獲得のための取組を推進する。

# 世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画 (令和2年7月17日閣議決定) 抜粋

## 第1部 世界最先端デジタル国家創造宣言

### I. 新型コロナウイルス感染拡大の阻止、デジタル強靱化社会の実現

#### 7 社会基盤の整備

##### (6) サプライチェーン

「II. デジタル技術の社会実装」に詳述する、スマート農業及びスマート水産業による品質・生産性向上、農林水産施策のDX、港湾物流のスマート化、スマートフードチェーンの構築によるサプライチェーン全体の効率化や、港湾物流における遠隔・非接触化の推進に取り組む。

### II. デジタル技術の社会実装

#### (2) スマートフードチェーン構築及び農業データ連携基盤の利活用促進

##### ① WAGRIの機能拡張及びスマート農業の社会実

WAGRI等を最大限活用し、世界で最も先駆的なスマート農業を実現するための取組を推進する。平成30年より実施しているWAGRIの機能を川上から川下まで拡張し、農作物・食品の生産・流通・消費・輸出に至るまでの様々なデータを収集・活用することを通じて、国内外の市場や消費者のニーズに機動的に対応するスマートフードチェーンシステムの構築については、システム全体の開発完了を待つことなく、公開可能な機能について順次社会実装する。なお、スマートフードチェーン構築に際しては、港湾における農水産品の輸出拠点機能強化の取組との連携を図る。

##### (4) サイバーポートによる港湾の生産性革命

我が国貿易の99%以上（重量ベース）を取り扱い、国民生活や企業活動を支える役割を担う港湾においては、輸送に関わる各種手配や実輸送において「人」が重要な役割を果たしている。その生産性の向上に加えて、デジタル強靱化による安全性や緊急事態への対処力向上にも不可欠な情報公共インフラとして、「港湾関連データ連携基盤」の社会実装に向けた取組を加速する。

港湾関連データ連携基盤を核に、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境である「サイバーポート」を実現することで、AI技術等を活用して我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させる。また、同基盤を活用したデータ連携を通じて、遠隔・非接触の業務環境を提供し、安全性・セキュリティの高い港湾物流の実現に貢献する。

##### ① 港湾関連データ連携基盤を核とした港湾の事業環境（サイバーポート）の実現

全国の物流事業者や港湾管理者が保有する、港湾情報や貿易手続情報の連携や利活用により港湾物流の生産性向上等を実現する港湾関連データ連携基盤について、令和2年中に構築を行い、連携・受入テストの後、令和3年度よりシステムを稼働する。同基盤の稼働に向けて、港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会で利用規約等の検討を行うとともに、利用者の拡大や運営体制確立に向けた取組を加速する。さらに、同基盤の港湾管理及び港湾インフラ分野への拡張及び連携を視野に入れた新たな検討体制を令和2年度の早期に立ち上げる。これらの取組を一体的に進めることにより、我が国港湾全体を電子化し、港湾関連データ連携基盤を核とする港湾の事業環境であるサイバーポートを実現する。

##### ② ヒトを支援するAIターミナルの実現

コンテナ船の大型化に伴うコンテナの荷役時間の増加やゲート処理に伴う車両の滞留により、コンテナターミナル周辺における渋滞が深刻化している。このため、港湾関連データ連携基盤とCOMPASが連携し、搬入票の電子化によるゲート処理の効率化と安全性・セキュリティ向上の両立を図るなど、COMPASの令和2年度内の本格運用に向けた取組を進める。

このほか、①コンテナ蔵置場所の最適化、②熟練技能者の暗黙知の継承、③荷役機械の遠隔操作化・自動化、④コンテナダメージチェックの効率化、⑤外来トレーラーの自動化等の「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を進め、令和5年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

# 国土強靱化基本計画（平成30年12月14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

#### (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。

#### (8) 交通・物流

- ・ 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、周辺構造物等による閉塞対策等及び沿道区域の適切な管理を進める。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、高潮、洪水、火山噴火、土砂災害、豪雪等、地域の災害特性に応じた備えを早期に講じるほか、災害リスクの高い場所からの分散化を図る。また、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。さらに、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の公表を進める。
- ・ 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、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。
- ・ 大規模津波、地震、洪水、高潮、火山噴火、土砂災害等に備え、避難路・避難地・広域応援の受入拠点等を整備するとともに、避難路・避難地を守るハード対策を推進する。（中略）さらに、コンテナ、自動車、船舶、石油タンク等の流出による甚大な二次災害を防ぐため、漂流物防止対策等を推進する。
- ・ 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、技術開発を含めて災害対応力を強化する。また、南海トラフ地震等の事態に対応した必要な人員・物資等の調達体制を構築するとともに、ラストマイルも含めて円滑に被災地に供給できるよう、船舶を活用した支援の実施や啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等との間の情報共有及び連携体制の強化とともに、既存の物流機能等を効果的に活用するための体制整備を図る。さらに、貨物鉄道や海上輸送等の大量輸送特性を活かした災害廃棄物輸送体制を構築する。

#### (10) 国土保全

- ・ 地震、津波、洪水、高潮、火山噴火、土砂災害や、土砂・洪水氾濫などの自然災害に対して、河川管理施設、雨水貯留浸透施設、下水道施設、海岸保全施設、土砂災害危険箇所等における砂防設備、治山施設・保安林の整備などのハード対策を進める。

**国内外の社会経済情勢の展望**

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

**港湾政策の基本的理念**

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

**【2030年の港湾が果たすべき役割】**

**I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】**

- ・ グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・ 再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・ アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

**II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】**

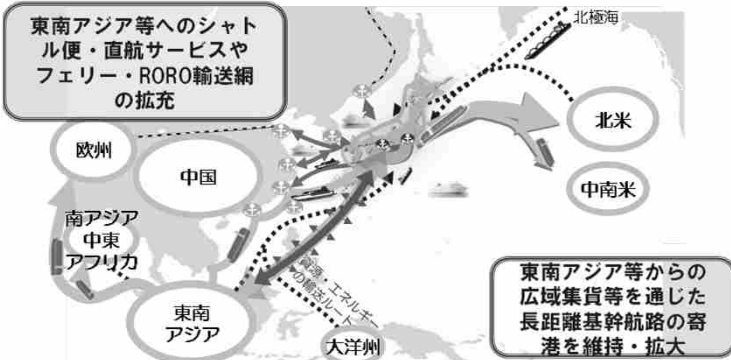
- ・ 地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せられる美しい「コトづくり」空間に
- ・ ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・ 資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・ 地球環境や海洋権益の保全

**III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】**

- ・ AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・ 様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

**【中長期政策の方向性(8本柱)】**

**1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築**



- ・ 東南アジア等へのシャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- ・ 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- ・ 国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

**2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築**



- ・ 自動離着岸、自動決済、GPSによるシャーシ管理システムを実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- ・ 内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・改革に意欲的な運航事業者による連携体制の構築、先導的取組の推進
- ・ 産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化

**3. 列島のクルーズアイランド化**



- ・ 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開

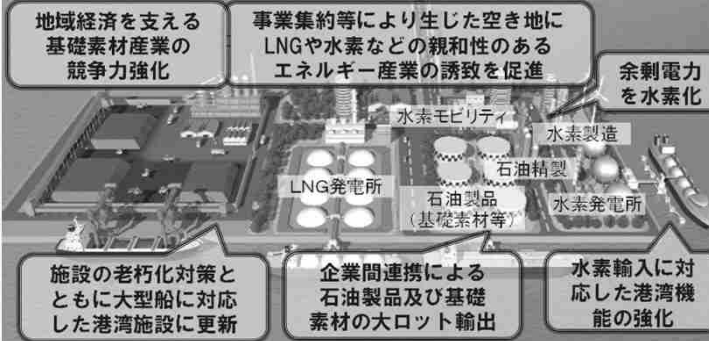


#### 4. ブランド価値を生む空間形成



- ・民間資金を活用したマリナー開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

#### 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成



- ・設備更新と合わせたインフラの改良・強化化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
- ・新エネルギーの供給、海洋資源の開発・利用のための活動・支援拠点の形成

#### 6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～



- ・洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- ・シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGバンカリング拠点の形成

#### 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化



- ・世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
- ・港湾の手續、その他物流情報を完全電子化、手續の省力化、データの利活用を通じた効率化

- ・センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
- ・施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与

#### 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



- ・CIM（※）やAR（拡張現実）の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上

※CIM：Construction Information Modeling / Managements

# 港湾位置図

## ■ 港湾数一覧

(令和2年4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	868	504	303	-	-	807	61
計 (うち避難港)	993 (35)	598 (29)	327 (6)	1 (-)	6 (-)	932 (35)	61 (-)

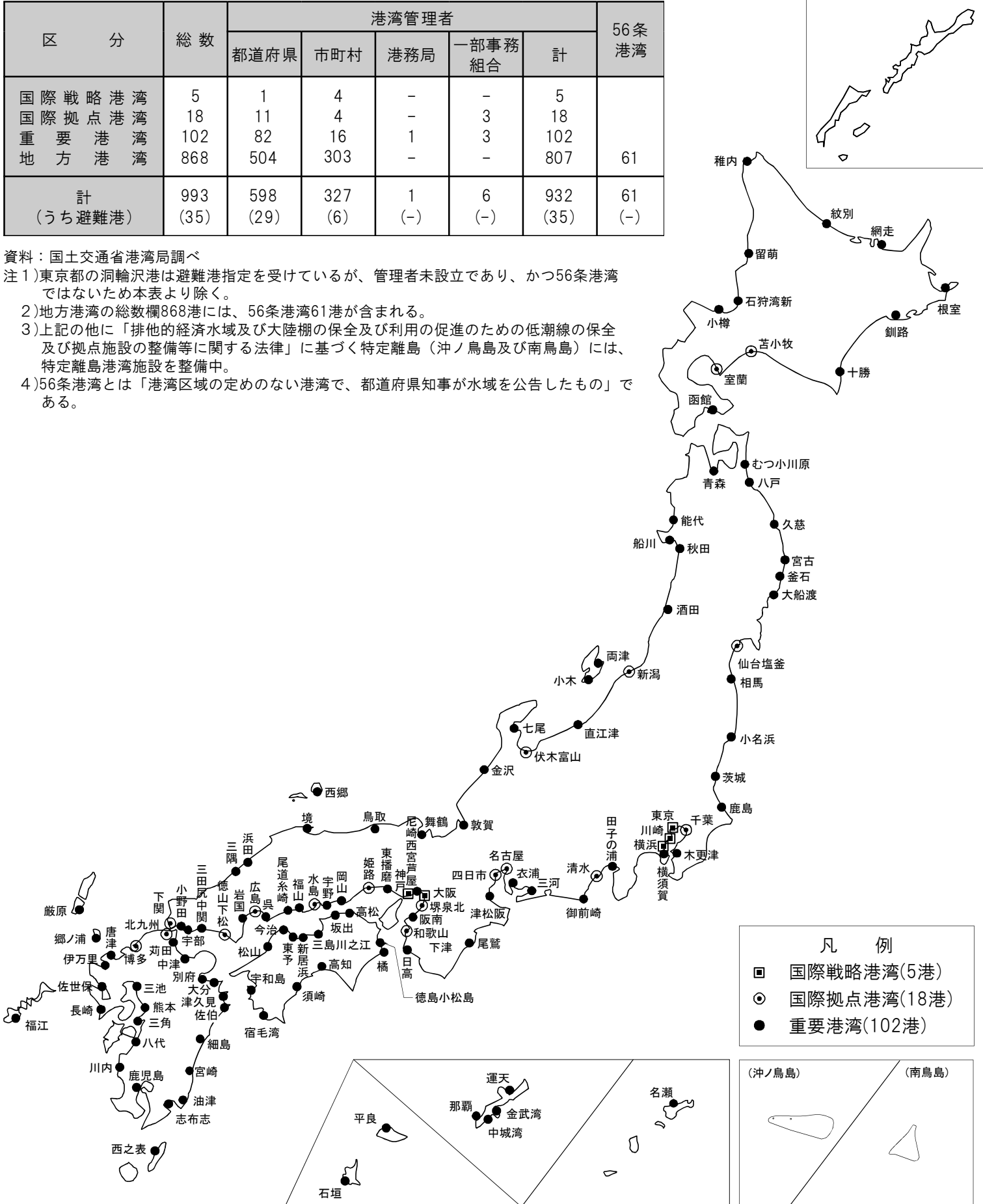
資料：国土交通省港湾局調べ

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。

2) 地方港湾の総数欄868港には、56条港湾61港が含まれる。

3) 上記の他に「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」に基づく特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）には、特定離島港湾施設を整備中。

4) 56条港湾とは「港湾区域の定めのない港湾で、都道府県知事が水域を公告したもの」である。





(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/>



《国土交通省港湾局公式facebookページ》  
～みなとに行ってみませんか？～  
<https://www.facebook.com/PHB.MLIT.Japan>

