

令和6年度
港湾局関係
予算概算要求概要

令和5年8月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
II. 令和6年度港湾局関係予算概算要求の規模	2
III. 主要施策	4
1 持続的な経済成長の実現	4
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	5
(2) 港湾におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進	12
▷サイバーポートの構築	12
(3) 港湾におけるGX（グリーントランスフォーメーション）の推進	14
▷カーボンニュートラルポート（CNP）の形成	14
▷洋上風力発電の導入促進	18
(4) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化	20
(5) クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組	23
(6) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	25
(7) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	26
(8) 日本海側港湾の機能別拠点化	26
2 国民の安全・安心の確保	27
(1) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興	28
(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進	30
(3) 海岸の防災・減災、国土強靱化の推進	35
(4) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	38
(5) 港湾・海岸における「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」	40
(6) 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化	42
3 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり	44
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	45
(2) 離島交通の安定的確保	49
(3) 浚渫土砂や建設副産物等の有効活用及び適正な処理の取組	50
(4) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	51
（コラム）交付金制度を活用した豊かな暮らしを支える社会資本整備	53
IV. 新規要求事項	54
1. 制度	54
2. 調査・検討	54
3. 税制改正	55
（参考）港湾局関連施策	56
（参考）港湾位置図	75

I . 基本方針

令和6年度概算要求においては、「持続的な経済成長の実現」、「国民の安全・安心の確保」、「個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」を3本柱とする。

これにより、コロナ禍で浮き彫りとなった国際サプライチェーンの強靱化への要請の高まりや、脱炭素化・デジタル化の加速へ対応するとともに、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策やストック効果を最大化する港湾機能の強化を推進し、人口減少社会においても持続的な経済成長の実現を通じて「成長と分配の好循環」に貢献する。

また、「重要政策推進枠」として、「経済財政運営と改革の基本方針2023」及び「新しいグランドデザイン及び実行計画2023改訂版」等を踏まえ、防災・減災、国土強靱化の推進やGX（グリーン・トランスフォーメーション）・DX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進に重点投資を行うとともに、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策、現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費、国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に要する経費については、予算編成過程において検討する。

(1) 持続的な経済成長の実現

持続的な経済成長の実現のため、DXやGXなどを原動力とする生産性向上を通じた港湾の国際競争力強化の取組を進め、強靱なサプライチェーンを構築する。

このため、国際コンテナ戦略港湾を中核とし、港湾を取り巻く様々な情報の有機的な連携を実現するサイバーポートの構築を強力に推進するとともに、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、洋上風力発電の導入促進を図り、港湾機能の強化を通じた我が国経済の持続的な成長を支える基盤づくりを進める。

また、トラックドライバー不足や「物流2024年問題」に伴い増大する国内物流ニーズを安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網を構築・機能強化するほか、クルーズの再興と世界に誇るクルーズの拠点形成に向けて受入環境整備を進め、着実なインバウンドの回復のための取組を進める。

(2) 国民の安全・安心の確保

激甚化・頻発化する風水害や切迫する大規模地震等に屈しない強靱な国土づくりを推進するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を含むハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を重点的かつ集中的に講じる。

このため、海上交通ネットワークの拠点であり、背後に産業・人口が集積している港湾において、高潮・高波・地震・津波等への対策、国土強靱化施策を効率的に進めるためのDXの加速、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策や将来の維持管理コストも考慮に入れた戦略的なアセットマネジメント等を着実に推進する。

(3) 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

地方の暮らしや経済成長を支え、地域の個性をいかしながら地方を活性化するとともに、東京一極集中から脱した分散型国づくりを推進する。

このため、地域の基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化に取り組むとともに、国際バルク戦略港湾において、資源・エネルギー・食糧の安定確保に向けた取組を推進するほか、農林水産物・食品の輸出にチャレンジする事業者の投資を促進するための産地と港湾の連携による輸出促進の取組を進める。

また、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。

Ⅱ．令和6年度港湾局関係予算概算要求の規模

1．要求総括表

(単位：億円)

事業区分			令和6年度 要求額 (A)	令和5年度 予算額 (B)	対前年 度比 (A/B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	3,415 (712)	2,795	1.22	
		国費	2,920 (685)	2,444	1.19	
	港湾海岸事業	事業費	227 (46)	196	1.16	
		国費	182 (45)	152	1.20	
	災害復旧事業等	事業費	17 (0)	16	1.00	
		国費	14 (0)	14	1.00	
	合 計	事業費	3,658 (758)	3,008	1.22	
		国費	3,116 (730)	2,610	1.19	
	非 公 共	国際戦略港湾競争力強化実証事業等	国費	12 (8)	11	1.03
		港湾におけるカーボンニュートラル実現に必要な経費	国費	7 (3)	5	1.33
国際クルーズ旅客受入機能高度化事業		事業費	6 (0)	6	1.00	
		国費	2 (0)	2	1.00	
次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に必要な経費		国費	3 (3)	0	皆増	
港湾立地企業が実施する気候変動リスクに係る脆弱性評価の促進に必要な経費		国費	1 (0)	0	皆増	
行政経費		国費	10 (0)	9	1.07	
合 計		国費	34 (13)	28	1.21	
総 合 計	国費	3,150 (744)	2,638	1.19		

- 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) 数値の上段は「重要政策推進枠」分を含む。下段()は「重要政策推進枠」分。
 4) 本表のほか、令和6年度要求額には以下がある。
 ① 受託工事費(港湾：25億円)(国費)
 ② 社会資本整備総合交付金(6,563億円)の内数及び防災・安全交付金(9,943億円)の内数(いずれも国費)
 ③ 地方創生整備推進交付金(デジタル田園都市国家構想交付金(1,200億円)の内数(国費))の内数
 ④ 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(53億円)の内数及び施設整備費補助金(9億円)の内数(いずれも国費)
 ⑤ 港湾関係起債事業の起債見込み額(925億円)
 ⑥ デジタル庁一括計上システムにかかる経費(14億円)(国費)
 5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ．令和6年度港湾局関係予算概算要求の規模

2．主要施策の予算規模等

(1) 主要施策の予算規模

○国際コンテナ戦略港湾の機能強化

・国費794億円（対前年度比：1.27）

うち、公共分783億円、非公共分12億円

※合計は四捨五入の関係で一致しない。

○国民の安全・安心の確保

・港湾整備事業：国費1,294億円（対前年度比：1.28）

・港湾海岸事業：国費 178億円（対前年度比：1.20）

(2) 重要政策推進枠

○防災・減災、国土強靱化の推進

要望額【730億円】

うち、公共分(港湾)685億円、公共分(海岸)45億円

○GX・DXの推進

要望額【13億円】

うち、非公共分(港湾)13億円

(3) 事項要求

以下については、予算編成過程で検討する。

○防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

○現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費

○国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に要する経費

III. 主要施策

1. 持続的な経済成長の実現

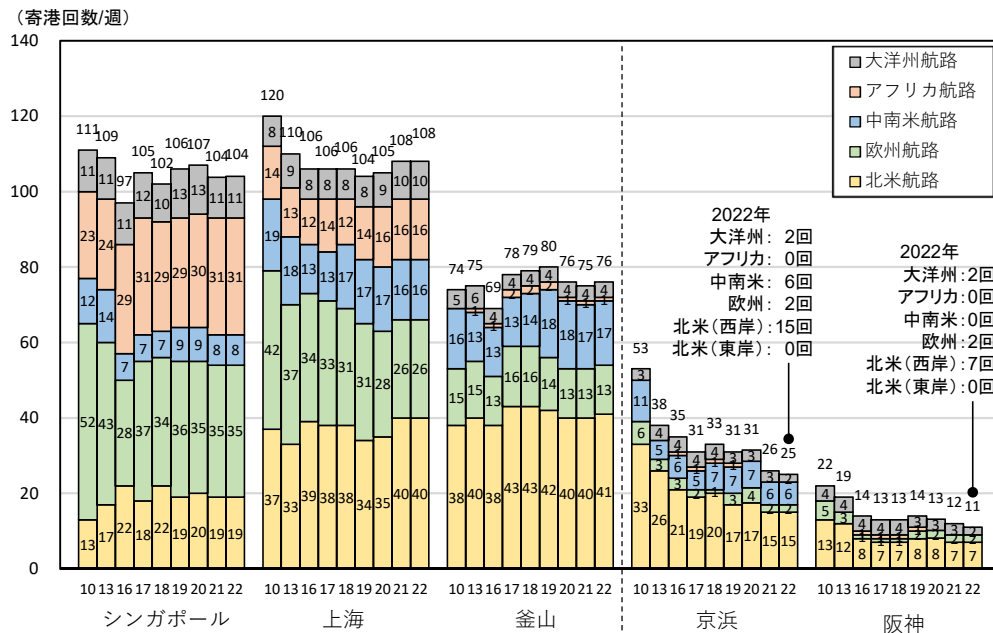
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～海運・港湾を取り巻く現状と課題～

- 日本の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港と比較して相対的に貨物量が少ないことなどにより、船舶の大型化が進む国際基幹航路の日本への寄港回数は減少傾向にある。
- 先般の新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱下においては、特に海外でトランシップした貨物について、海上輸送日数の増加により、製品の生産や納品までのリードタイムの長期化・不透明化が発生した。
- このような経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題となっている。

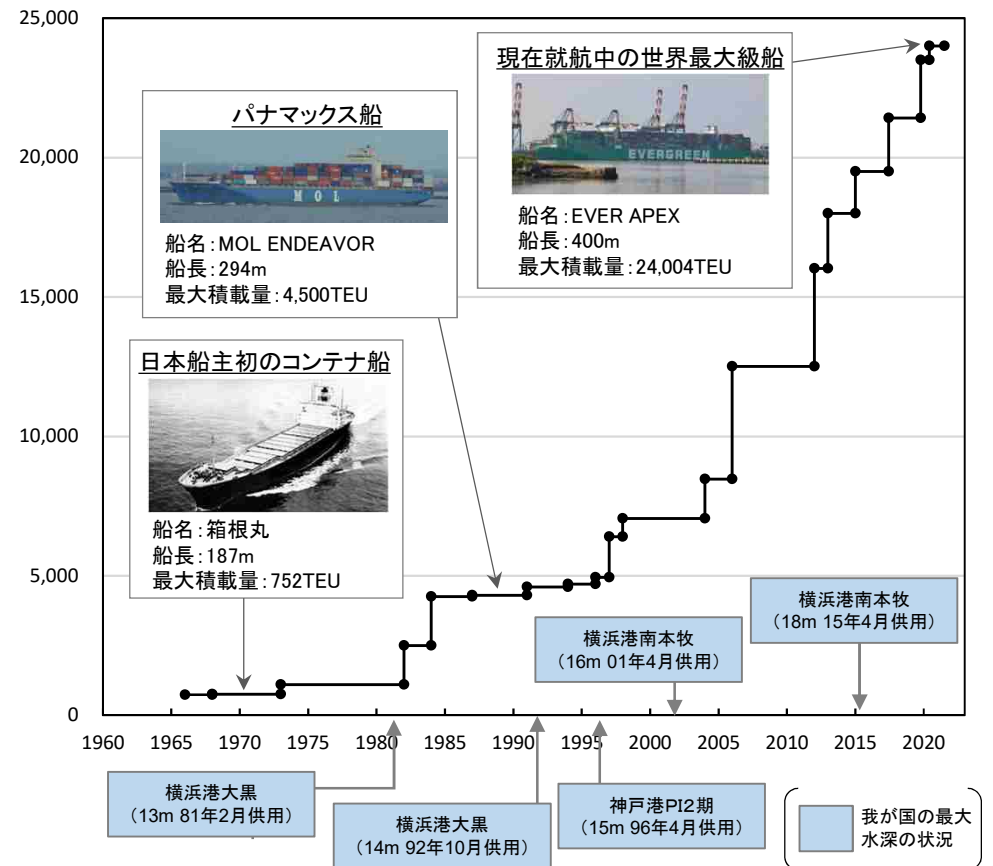
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

	2010年		2020年
全世界	5億4,176万TEU	1.5倍	7億9,887万TEU
日本	1,897万TEU	1.1倍	2,139万TEU
東・東南アジア(日本除く)	2億5,990万TEU	1.6倍	4億1,379万TEU

アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



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



(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～「集貨」「創貨」「競争力強化」①～

- 「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 中間とりまとめ(令和5年6月27日)」に基づき、国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靭化を図り、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。
- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組については、引き続き強力に推進するとともに、物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素への対応など、昨今の物流を取り巻く新たな課題や要請を踏まえ、コンテナ物流のDX、GXを加速する。

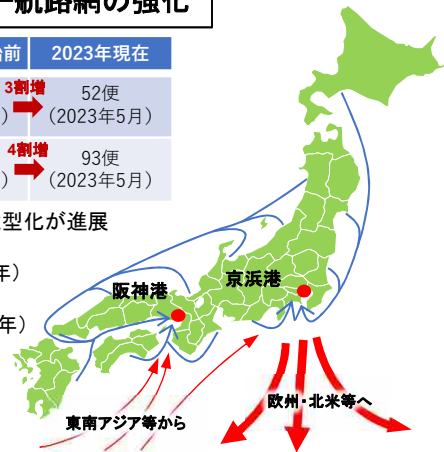
①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際基幹航路の寄港には一定の貨物量が必要であり、国内からの集貨に加えて、海外からのトランシップ貨物の集貨が必要。
- 北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築に取り組む。
- 加えて、内航フェリー・RORO航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨を促進する。

国際フィーダー航路網の強化

	支援事業開始前	2023年現在
京浜港	39便 (2016年3月)	52便 (2023年5月) 3割増
阪神港	68便 (2014年4月)	93便 (2023年5月) 4割増

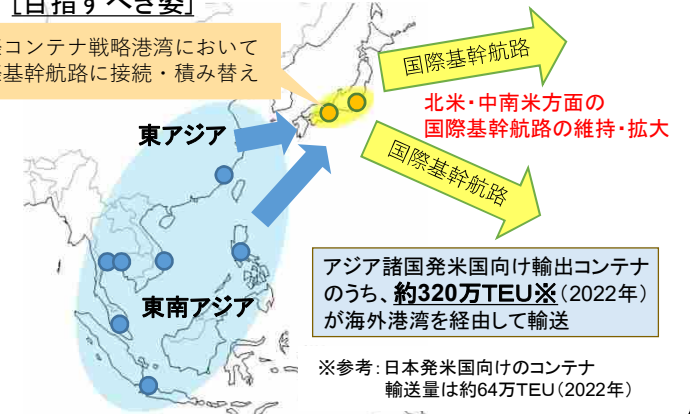
内航コンテナ船の大型化が進展
<最大船型>
400TEU型(2013年)
↓
1,000TEU型(2023年)



東アジア・東南アジア貨物の広域集貨

[目指すべき姿]

国際コンテナ戦略港湾において
国際基幹航路に接続・積み替え

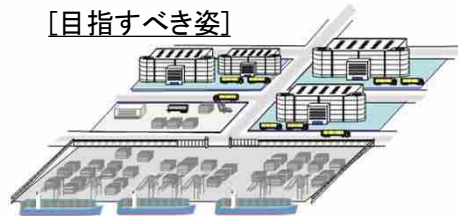


②国際コンテナ戦略港湾への物流施設集積による「創貨」

- 保税地域における加工・製造や再混載といったサプライチェーンの一環としての多様な物流ニーズに対応する必要。
- 流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援や、国際トランシップ貨物に係る物流手続きの円滑化等について、関係機関とも連携して取組を強化していく。

複合機能を有する物流施設の立地支援

[目指すべき姿]



流通加工・再混載等の複合機能を有する
物流施設のコンテナターミナル近傍への立地

■横浜港における物流施設の立地状況

横浜港本牧ふ頭において、コンテナターミナルの近傍に2014年以降5棟の物流施設が立地。今後、新たに8棟の物流施設が立地予定。



写真提供:横浜市港湾局

■新たな貨物需要の創出

無利子貸付、補助により、国際コンテナ戦略港湾における物流施設の整備を支援し、貨物需要を創出。

	支援施設数	取扱貨物量(2021年度)	延床面積
京浜港	4棟	約9,200TEU	約85,500m ²
阪神港	4棟	約9,800TEU	約59,600m ²

(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～「集貨」「創貨」「競争力強化」②～

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

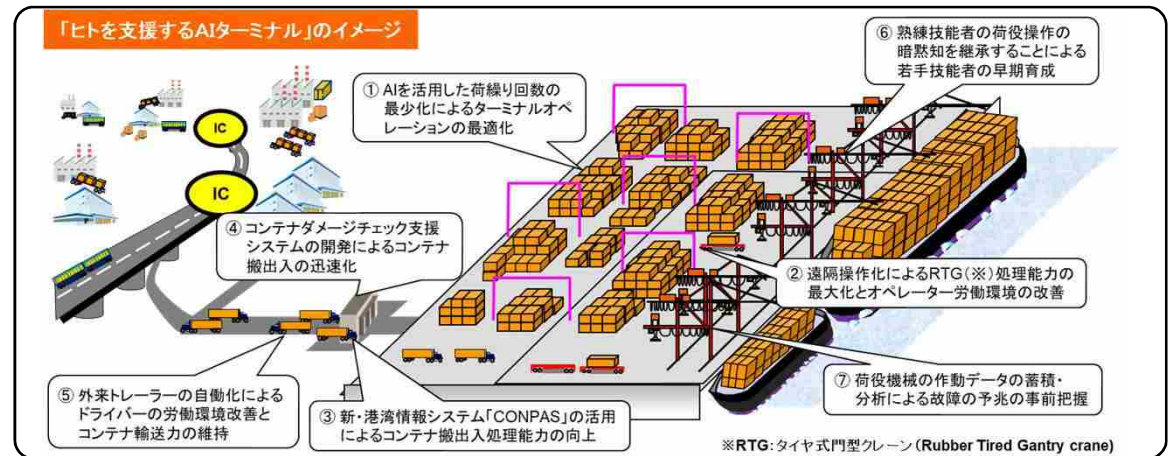
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進及び一体利用の促進

- 国際基幹航路に投入される船舶の大型化が今後も進むことが想定されるほか、アジアフィーダー航路等の船舶も大型化が進む可能性がある。
- 船舶の大型化や取扱貨物量の増大に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成に向けて、横浜港の新本牧ふ頭といった新たなターミナルの整備や、既存ターミナルの再編・機能強化を着実に推進していく。
- 横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、令和3年4月にMC4の本格供用及びMC1～4の一体利用を開始し、国際基幹航路や国際フィーダー航路等の柔軟な利用が可能となっている。
- 引き続き、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルの整備や一体利用を促進することにより、利便性・生産性の向上に取り組む。



■「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組の推進

- 労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題が生じている。
- これら課題に対応するため、我が国コンテナターミナルにおいて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進する。



(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～国際戦略港湾競争力強化実証事業～

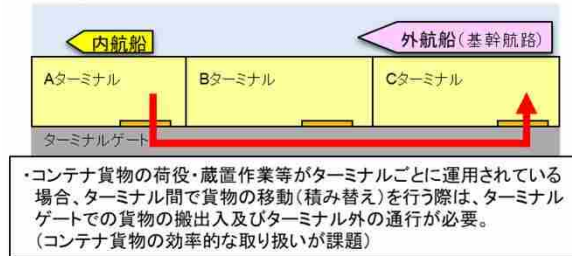
- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靱化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題に加え、再混載等の多様な輸送形態に対応する上での課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進する。

■ コンテナの円滑な接続・積み替え (令和5年度の実証内容)

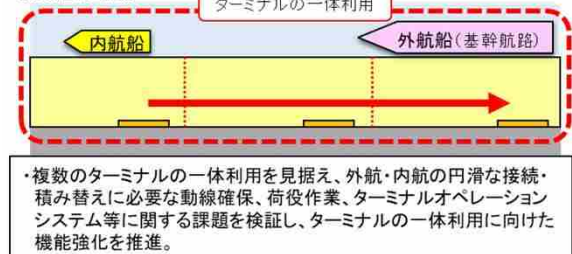
既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、複数のターミナルの一体利用に向けた下記の実証事業を実施

- ① 国際基幹航路と内航フィーダー航路との接続
- ② 国際基幹航路と外航フィーダー航路との接続
- ③ モーダルシフト需要を見据えたRORO航路等国内輸送網とコンテナターミナルとの接続

【現状】



【実証事業】

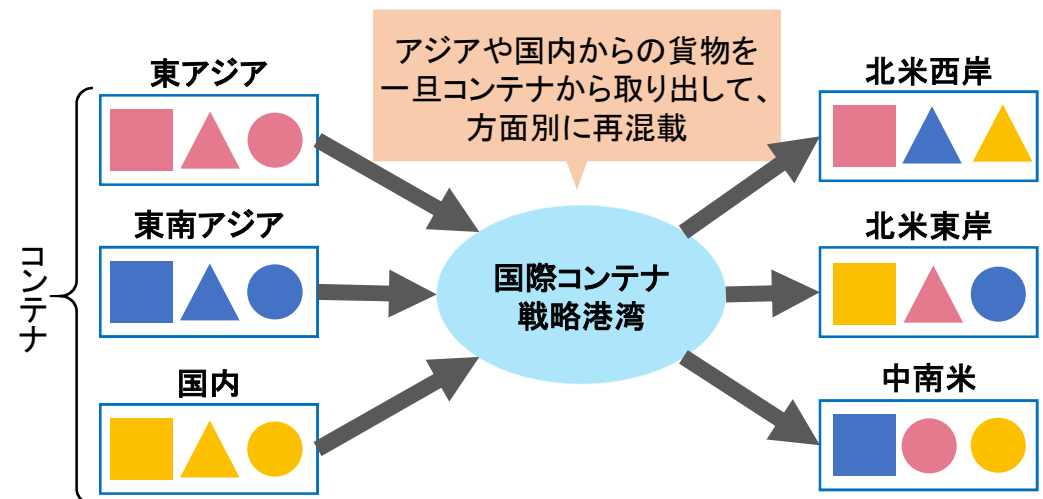


■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

保税地域における加工・製造や再混載といったサプライチェーンの一環としての多様な輸送形態を見据えたターミナルの一体利用を推進するため、下記の実証事業を実施

- 国際コンテナ戦略港湾における加工・製造、再混載を行う上でのコンテナ取扱円滑化(ターミナルと物流施設間の円滑な接続、コンテナ搬出入の円滑化 等)

【再混載のイメージ】



(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～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ことから、港湾労働の将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善が必要である。
- また、大型コンテナ船の寄港に伴い、1寄港当たりのコンテナ積卸個数が増加し、コンテナ船の着岸時間が長時間化している状況があることから、ターミナル荷役能力を向上させ、荷役時間を短縮する必要がある。
- これらの課題を解決するため、遠隔操作RTG(※)の導入を支援する。

※RTG:タイヤ式門型クレーン(Rubber Tired Gantry crane)

【対象事業】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設の整備

【補助率】

- 1/3以内

【補助対象者】

- 民間事業者

【事業選定プロセス】

- 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り、我が国港湾のコンテナターミナルの生産性向上に資する事業を選定。
- 具体的には、公募方式の事業選定スキームにより、応募のあった事業計画の内容を審査した上で、事業者を決定。

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台湾港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、水島港、広島港、関門港、博多港

【対象施設】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設

遠隔操作RTGについては、
新設の場合、本体全体が対象。
改良の場合、遠隔操作化に必要な改良部分が対象。

【効果】

- 操作員1人当たりのコンテナ取扱能力が2～3倍に向上
- 1基・1時間当たりの荷役本数が約10～20%向上

(事業者へのヒアリングより)

遠隔操作RTG導入後の荷役作業

管理棟の遠隔操作室内からRTGを遠隔操作することが可能となり、RTGに乗り込むことによる作業員への負荷や労働災害リスクがなくなるほか、トイレや休憩が取得しやすくなるといった労働環境の改善が図られる。



遠隔操作室内のオペレーター

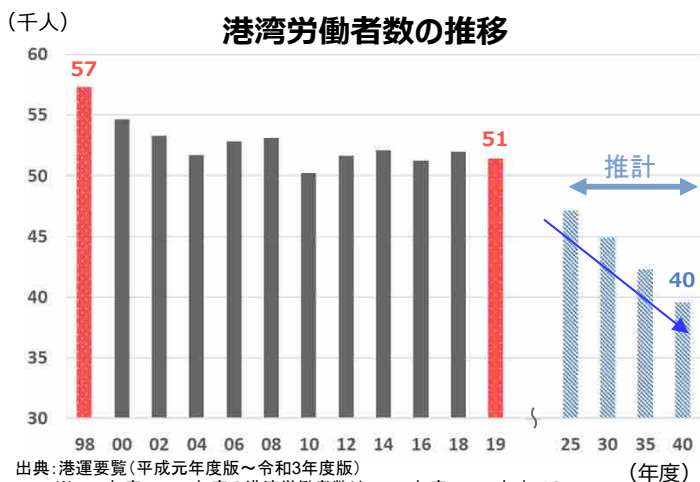


遠隔操作RTG

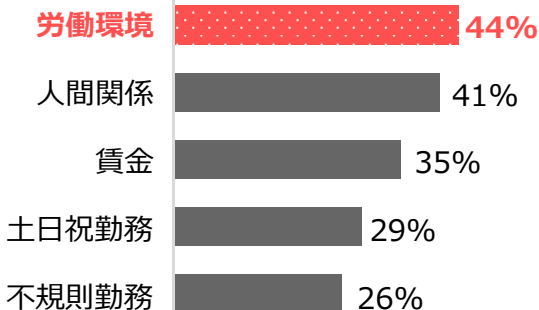
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発の推進～

- コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加に対応するため、世界のコンテナターミナルにおいては、自動化やICT技術により、高効率なコンテナターミナルの構築が加速的に進展している。
- また、我が国では少子高齢化による生産年齢人口の減少により、港湾労働者の確保が課題となっている。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



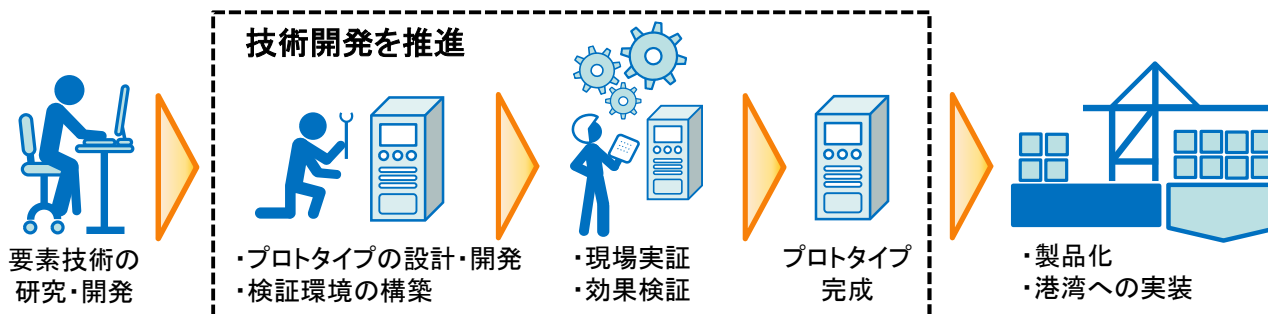
港湾労働者の主な退職理由(定年以外)



出典：国土交通省港湾局「2020年度港湾労働者不足の実態調査」

取組の概要

- いくつかの技術開発テーマを国が設定(生産性向上、労働環境改善)
- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



想定される技術開発テーマ

- ターミナルオペレーションの高度化に関する技術
- 荷役機械の高度化に関する技術
- ターミナル内のコンテナ輸送の高度化に関する技術
- 港湾労働者の安全性や作業効率の向上に関する技術



荷役機械の高度化に関する技術の例

事業効果

- 現場のニーズを踏まえた、生産性向上、労働環境改善の効果が高い技術開発を集中的に実施することが可能となる。

(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～ターミナルゲートシステムの高度化～

- コンテナ船の大型化により、一度に積み卸されるコンテナ積卸個数が増加することで、トレーラーの来場時間が特定の日に集中し、ターミナル前での渋滞発生の要因となっている。
- また、2024年問題による陸運事業者の人的リソース不足の対策として、ターミナルでの待機時間を最少化する必要がある。
- これらの課題を解決するため、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートシステムの導入を支援する。

<現状のゲート作業>

- ターミナルゲートでは、各種書類のやり取り、ダメージチェック作業など、車両1台ごとに様々な作業が発生し、作業員が対応。
- 全ての作業が終了しないと、ターミナルに入構することができない。
- トレーラーはターミナルゲート前での待機に加え、これらゲート作業として1車両あたり最大3～5分程度、入構までに時間を要している。



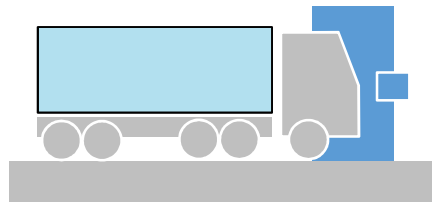
ターミナル内の行先(プラカード)を手交



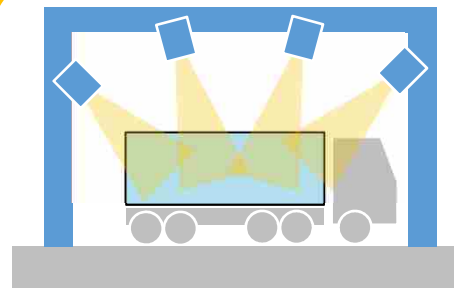
目視でのコンテナダメージチェック

<高機能なゲートシステムの導入>

- CONPASを活用した予約制により、来場するトレーラーを平準化。また、予約情報の確認を自動化する。
- ダメージチェックシステムの導入や遠隔確認により、コンテナの目視確認を効率化。
- CONPASによる搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りについても効率化。



CONPASによる
予約情報の確認



- ダメージチェック
- コンテナ番号、シール番号読取

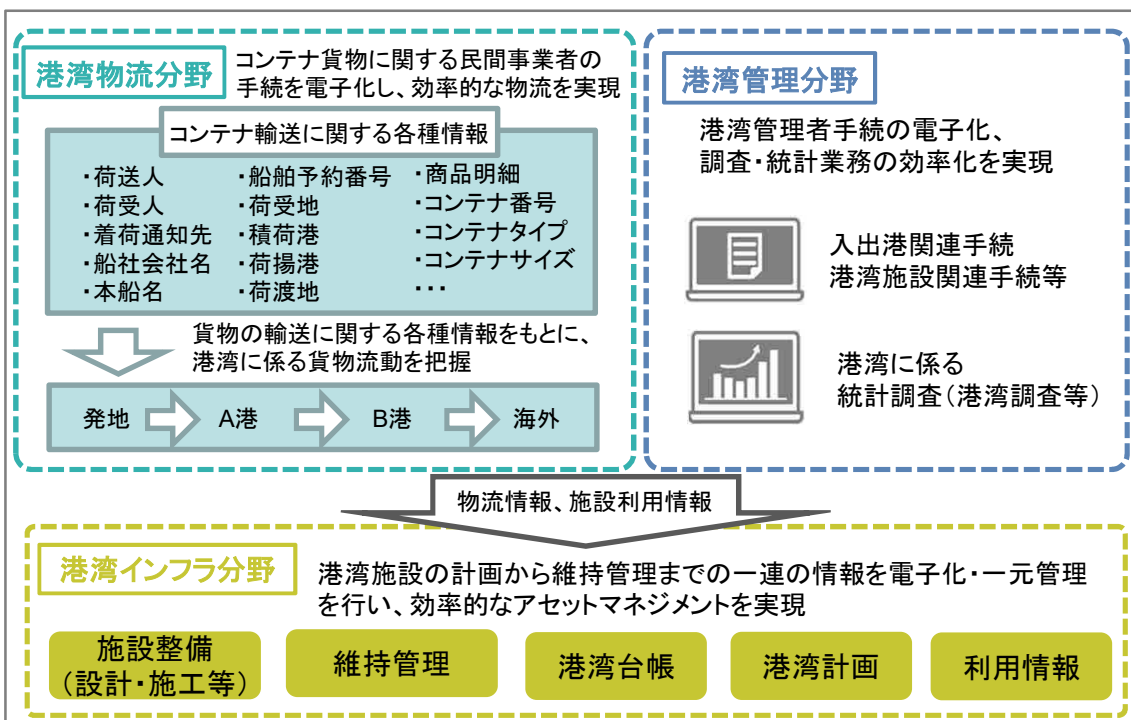


- CONPASによる搬入情報の事前照合
- 行先指示書の発行
- 機器受渡書(EIR)の返却

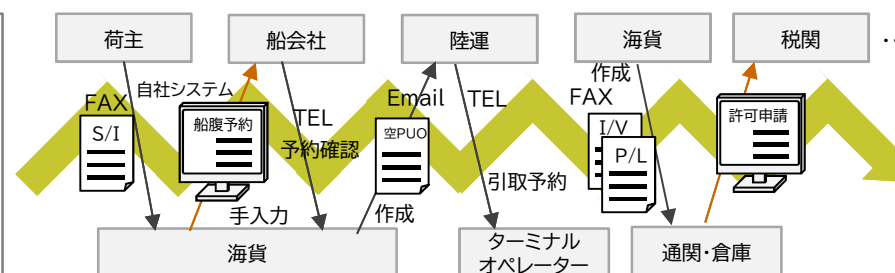
(2) 港湾におけるDXの推進～サイバーポートの構築～

- 現状、紙、電話、メール等で行われている港湾関連手続を電子化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現することで、港湾全体の生産性向上を図る。
- このため、民間事業者間の港湾物流手続(港湾物流分野)、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務(港湾管理分野)及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報(港湾インフラ分野)を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の構築、機能改善を進める。

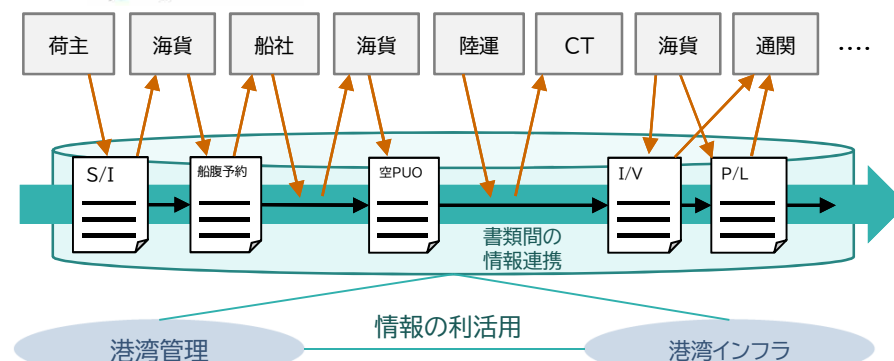
サイバーポートの全体像



港湾物流分野における現状の事業者間の情報伝達イメージ



Cyber Port™ を活用した事業者間の情報伝達イメージ



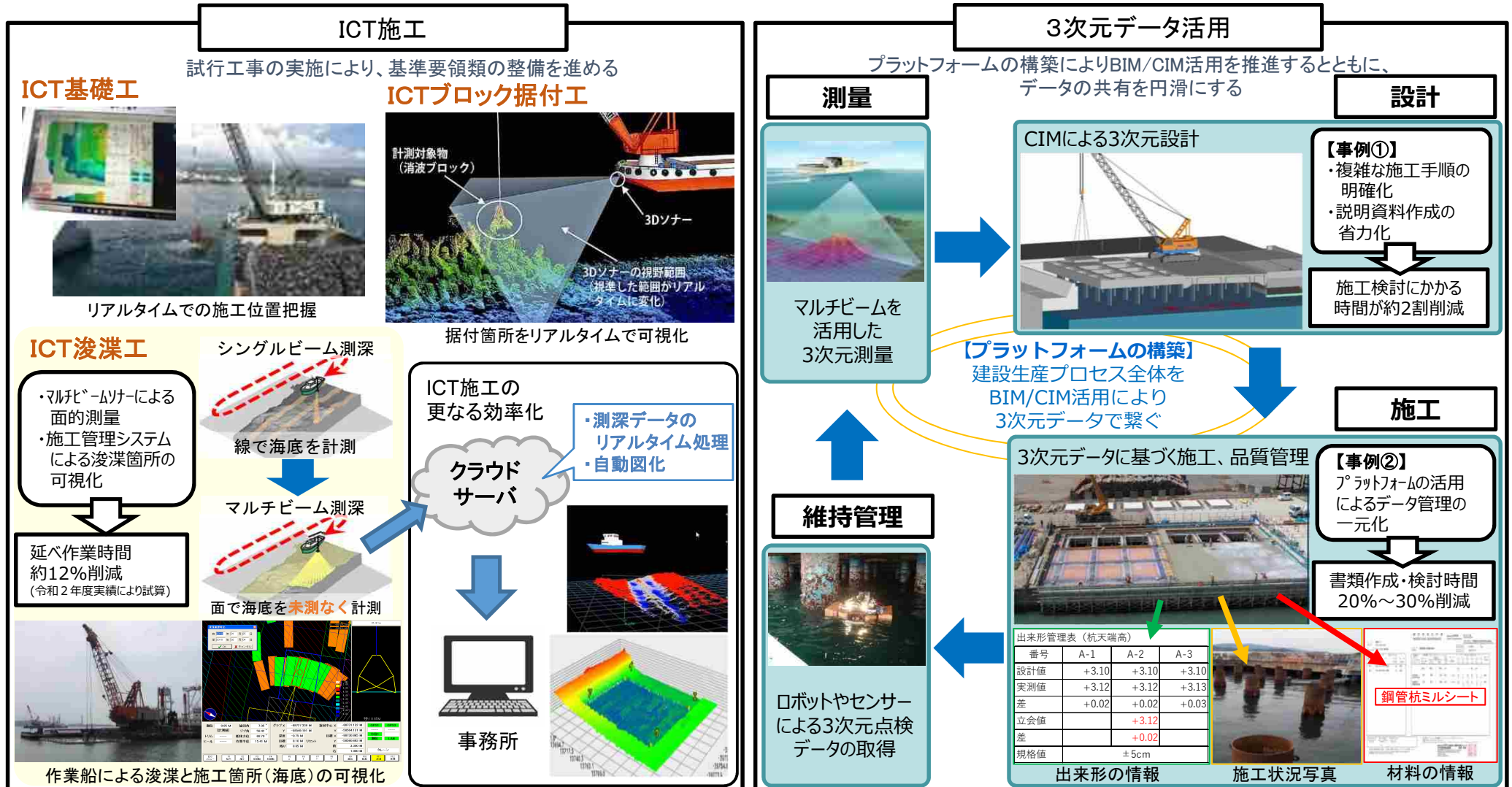
令和6年度実施内容

- ・港湾物流分野：他のシステムとの連携・検討、機能改善及び利用促進
 - ・港湾管理分野：機能改善及び利用促進、対象調査の拡大
 - ・港湾インフラ分野：システムの機能改善及び対象港湾の拡大
- 等

- 最大60%の時間削減効果を確認(実証事業結果より)
- 一部事業者は従来の紙・電話・FAXの問い合わせ受付をサイバーポートに完全移行

(2) 港湾におけるDXの推進～港湾整備におけるDXの加速～

- 港湾の建設現場において、ICT施工や3次元データを導入し、各種作業の効率化、監督・検査の遠隔化等により、生産性向上や労働環境の改善を図る。
- 令和6年度は、ICT施工について引き続き試行工事を実施するとともに、マルチビームソナーで取得した測深データのリアルタイム処理システムの試行や浚渫以外の工種への適用について検討を行う。また、3次元データの活用については、BIM/CIMプラットフォームの構築により、各種データの自動入力に対応するなど、生産性向上に資する検討を行う。



(3) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成①～

①カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けて

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主や船社のニーズに対応した、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成に貢献する。
- また、CO2を多く排出する産業が集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成への貢献

- ・港湾は輸出入貨物の99%以上が経由する国際サプライチェーンの拠点
- ・サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズへの対応が求められている。

⇒ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化の取組例

 <p>LNG/バンカリングのイメージ</p>	 <p>LNG燃料供給船</p> <p>出典：セントラルLNGマリンフューエル</p>	 <p>水素燃料電池搭載型RTG</p> <p>出典：三井E&S HP</p>
停泊中船舶への陸上電力供給	船舶への低・脱炭素燃料の供給	荷役機械の低・脱炭素化

港湾のコンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証(コンテナターミナル)を検討中

港湾・臨海部の産業構造の転換への貢献

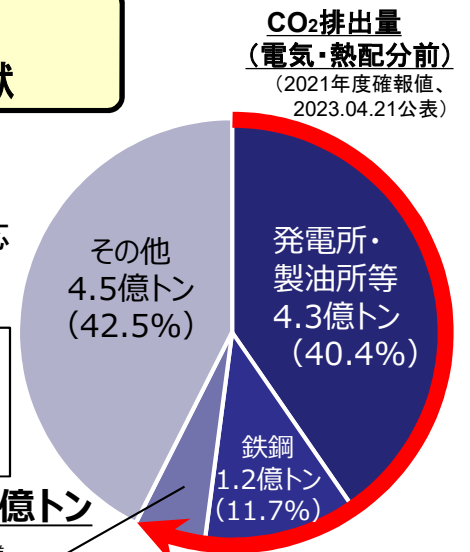
- ・港湾・臨海部にはCO2排出量の約6割を占める産業の多くが集積。
- ・これら産業のエネルギー転換への対応が求められている。

⇒ 水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、港湾・臨海部の産業構造を転換

海外における水素・アンモニア等の製造



我が国港湾にて荷役・貯蔵



出典：国立環境研究所HP
資料より、港湾局作成

例：碧南火力発電所におけるアンモニア混焼実証



港湾・臨海部立地産業が利用

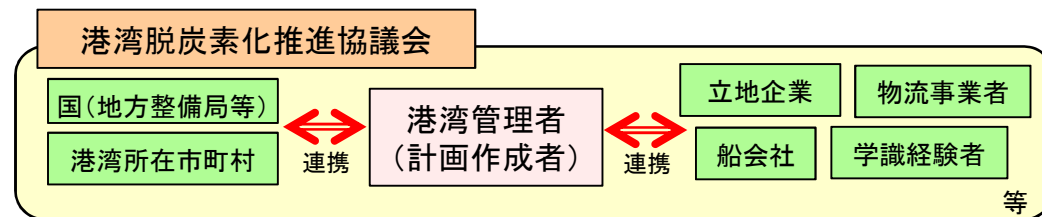
(3) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成②～

②港湾脱炭素化推進計画の作成に対する支援

目的・概要

- **港湾脱炭素化推進計画**は、港湾法第50条の2に基づき、港湾管理者が官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るために作成するもの。
- 港湾管理者は、当該計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、関係地方公共団体や脱炭素化の取組を行う民間事業者等からなる**港湾脱炭素化推進協議会**を組織する。
- カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を加速させるため、**当該計画の作成及び変更、港湾計画への反映に係る支援**を実施。(補助率:1/2)

港湾脱炭素化推進計画のイメージ



【港湾脱炭素化推進計画に定める事項】

- ✓ 基本的な方針
- ✓ 計画期間と目標
- ✓ 港湾における脱炭素化の促進に資する事業、事業主体
- ✓ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ✓ その他港湾管理者が必要と認める事項



カーボンニュートラルポート(CNP)の形成イメージ

進捗状況

- 港湾脱炭素化推進協議会等：66港湾設置済
- 港湾脱炭素化推進計画：2計画作成済 (令和5年7月時点)

(3) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成③～

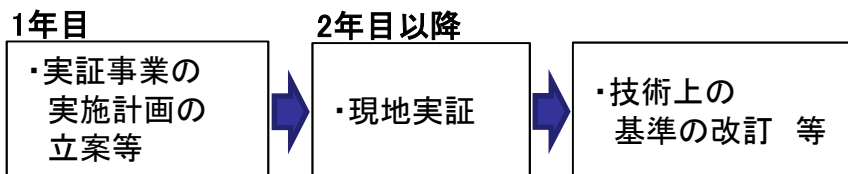
③カーボンニュートラルポート(CNP)形成に関する新技術を活用した高度化実証

目的・概要

- 港湾ターミナルの脱炭素化を実現し、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成することを目的とする。
- 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化に関する新技術(水素等エネルギーの活用)を、実際の現場において安全かつ円滑に導入するため、現地実証を踏まえ、技術上の基準の改訂等に取り組む。

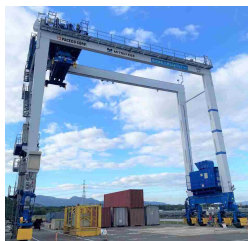
実証のイメージ

<実証のフロー>



<主な検討内容>

- 水素等エネルギーを用いる荷役機械を導入する際に必要となる「安全対策」
- 水素等エネルギーの調達・貯蔵・充填等の「供給体制」・「施設配置」
- 同荷役機械の導入による「温室効果ガス削減効果」等

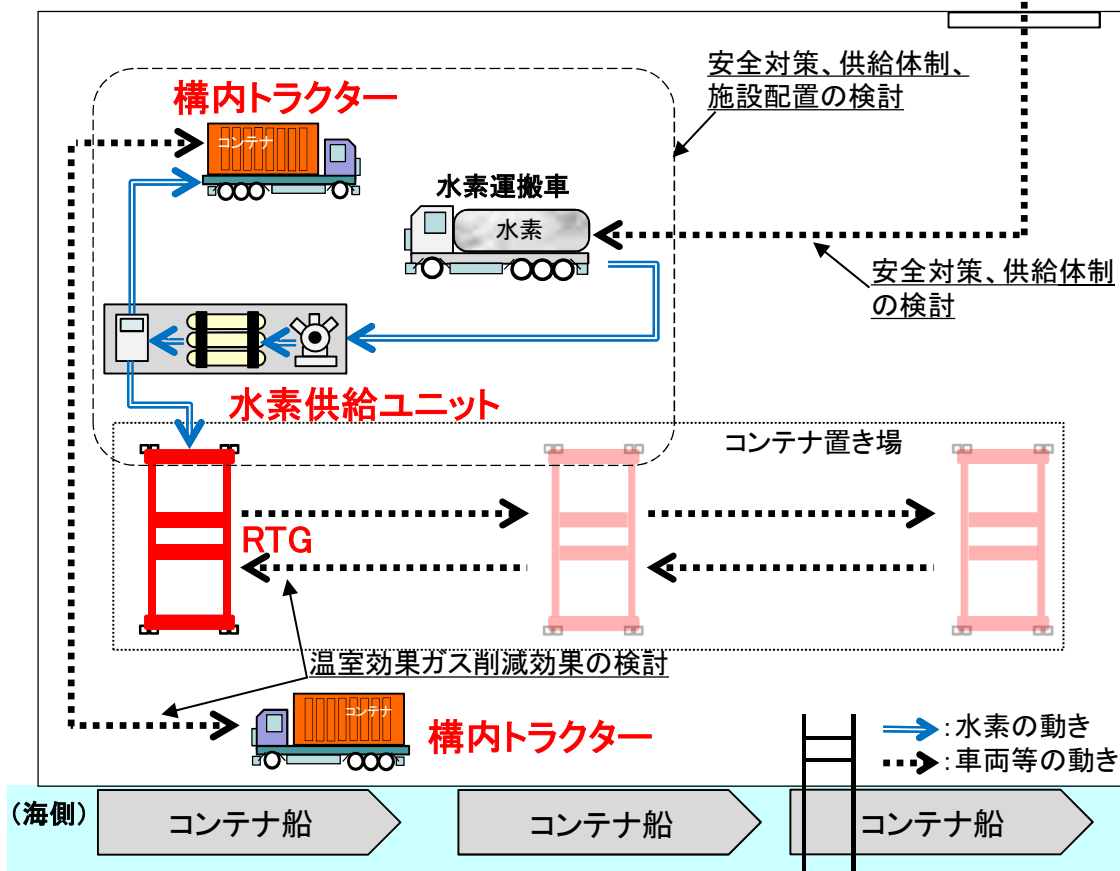


水素燃料電池搭載型RTG
(出典)三井E&S HP



コンテナ用FCEVトラック
(構内用)
(出典)トヨタ自動車HP

コンテナターミナルにおける水素供給実証のイメージ



(3) 港湾におけるGXの推進～港湾における水素等の取扱いに係る安全対策検討～

- 脱炭素社会の実現に向けて、水素等の大規模なサプライチェーンの構築は、我が国の産業振興において喫緊の課題である。
- 水素等の利活用については、民間企業等の実証事業が進みつつあるが、今後、海外から輸入する際には長距離大量輸送に適した海上輸送が有力な選択肢となるため、港湾における受入環境の整備が不可欠。
- 他方で、水素等はその特有の物性から、取扱いにあたっては万全の安全対策を講じる必要がある。
- 現在の受入・供給体制の検討状況等により、今後複数者の利用を前提とした公共岸壁での取扱いも想定されるため、荷役の効率性も確保しつつ、適切に安全を確保する手法について検討を行う。

輸入拠点の検討（事例）

川崎港

- 2023年9月休止予定の製鉄所の跡地について、川崎市を中心に土地利用を検討中
- 周辺エリアにおいて、水素等供給拠点や最新技術等を活用した物流拠点の形成を想定

扇島地区における土地利用イメージ



資料：川崎市資料を基に作成

新居浜港

- 本港地区において、石炭火力発電所での混焼に向けた、既存バースを活用したアンモニアの受入を想定

新居浜港等におけるCNP形成のイメージ図



資料：新居浜港務局資料を基に作成

国内の二次輸送体制の構築

- 国内拠点から全国各地への二次輸送を効率的かつ安定的に行うための輸送体制の構築



製油所で生産された石油製品の約6割は内航タンカーで臨海油槽所へ輸送

主な検討項目

- ① 埠頭計画
港内配置、取扱貨物の設定
- ② 施設計画
安全対策に配慮した荷役動線・配管の配置
係留設備・荷役機械等の設定
- ③ 運営体制
受入に係る利用調整、保安管理

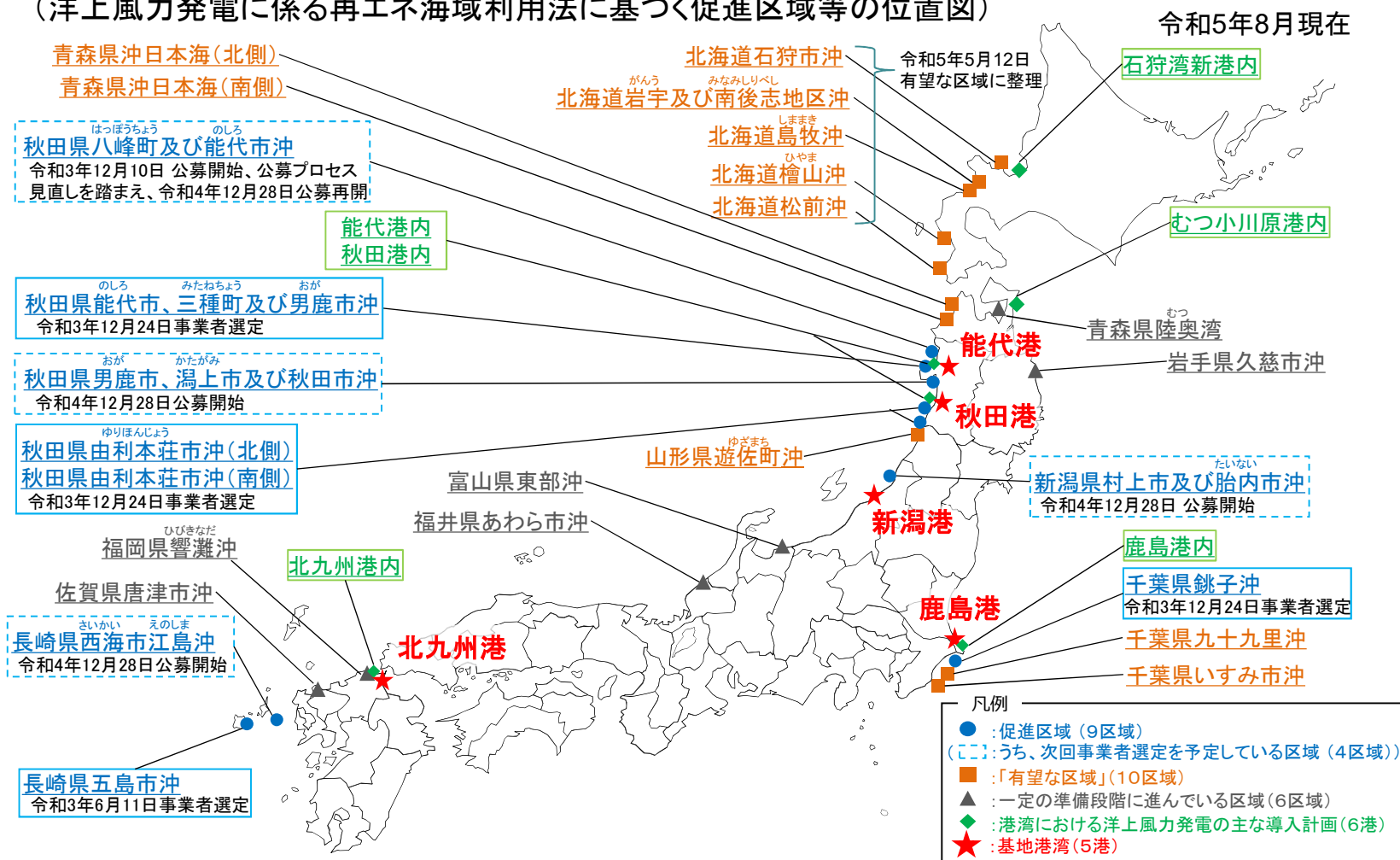
検討結果は、港湾管理者・事業者向けのガイドラインとして取りまとめ、必要に応じて技術基準等にも反映

(3) 港湾におけるGXの推進～洋上風力発電の導入促進①～

①洋上風力発電の導入促進に係る基地港湾及び促進区域、港湾における洋上風力発電の導入計画

○ 第6次エネルギー基本計画(令和3年10月閣議決定)において掲げられた、2030年度エネルギーミックス(2030年度時点で5.7GWの洋上風力発電の導入)及び「2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの案件形成」の達成に向け、促進区域の指定及び管理、発電事業者のための公募手続き、促進区域の占用許可及び基地港湾の整備を実施する。

(洋上風力発電に係る再エネ海域利用法に基づく促進区域等の位置図)



海上工事着工済の案件 (港湾区域内)

○能代港・秋田港内
(発電容量: 能代港内8.4万kW程度、秋田港内5.5万kW程度)
令和4年9月 海上工事完了
令和5年1月 全面運転開始



秋田港内洋上風力発電事業

○石狩湾新港内
(発電容量: 11.2万kW程度)
令和4年5月 海上工事着工
令和5年度 運転開始予定

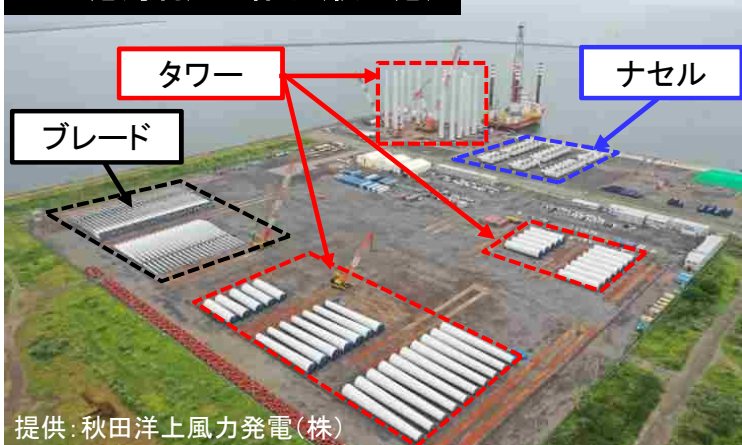
○北九州港内
(発電容量: 最大22万kW程度)
令和5年3月 海上工事着工
令和7年度 運転開始予定

(3) 港湾におけるGXの推進～洋上風力発電の導入促進②～

②海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)制度の概要

- 改正港湾法(令和2年2月施行)より、国土交通大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭(洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭)を有する港湾を基地港湾として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間(最大30年間)貸付ける制度を創設。
- 埠頭は複数の発電事業者へ貸付けられるため、国土交通大臣は複数の借受者の利用調整を実施。
- 令和2年9月に能代港、秋田港、鹿島港及び北九州港、令和5年4月に新潟港の計5港を基地港湾に指定。

基地港湾利用の様子(秋田港)



指定済みの基地港湾

令和2年9月指定
能代港／秋田港／鹿島港／北九州港

令和5年4月指定
新潟港

新潟港 事業期間：令和5年度～令和8年度

泊地(-12m)

岸壁(-12m、230m) (地耐力強化)

のしる能代港 事業期間：令和元年度～令和5年度

泊地(-10m(暫定))

岸壁(-10m(暫定)、180m) (地耐力強化)

鹿島港 事業期間：令和2年度～令和5年度

航路・泊地(-12m)

泊地(-12m)

岸壁(-12m、200m) (地耐力強化)

秋田港 事業期間：令和元年度～令和2年度 ※令和3年4月9日に賃貸借契約締結済

岸壁(-11m(暫定)、190m) (耐震) (地耐力強化)

北九州港 事業期間：令和2年度～令和6年度

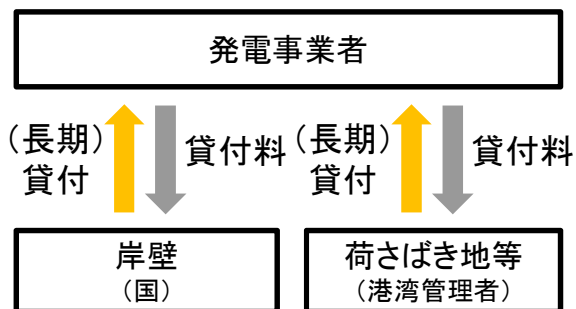
ふ頭用地

岸壁(-10m(暫定)、180m) (地耐力強化)

泊地(-10m(暫定))

航路・泊地(-9m(暫定))

制度スキーム



※複数事業者が基地港湾を利用する場合は、出力量に応じ貸付料を按分する。

【基地港湾の指定に係る基準】

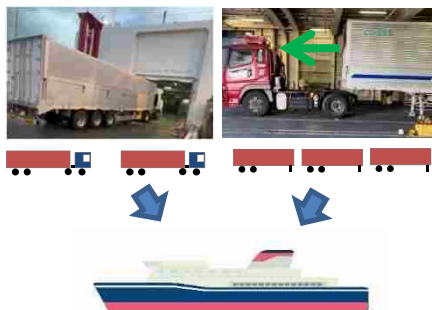
- ・港湾計画における海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点形成する区域の位置づけ
- ・係留施設及び荷さばき施設に必要な地盤強度及び面積
- ・係留施設の構造の安定
- ・当該港湾の利用状況と周辺の洋上風力発電の導入量の現状・将来見通し
- ・2以上の者の港湾の利用見込み

(4) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化～物流の2024年問題への対応①～

- 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

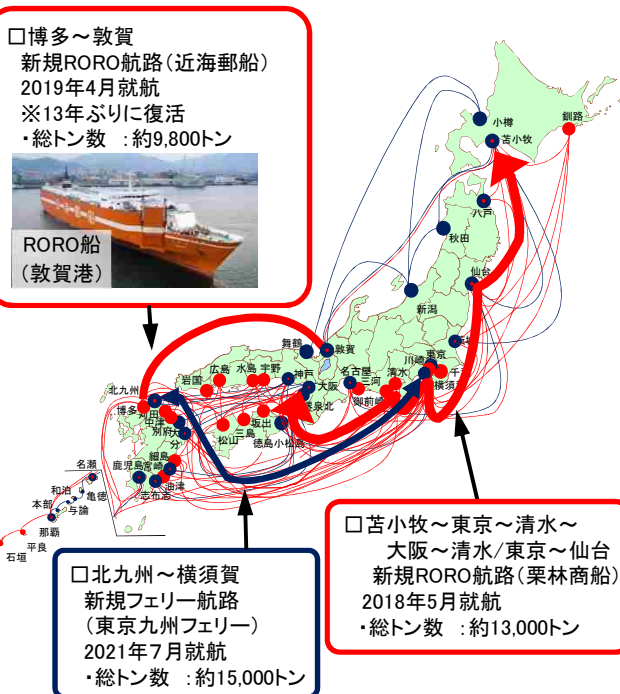
■内航フェリー・RORO船による輸送

- ・一度の航海で大量のシャーシを運ぶことが可能。
- ・有人航送の場合、ドライバーは休息扱いとなる。(ヘッドを切り離せば無人航送となる。)



■内航フェリー・RORO船の就航状況

□博多～敦賀
新規RORO航路(近海郵船)
2019年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数：約9,800トン

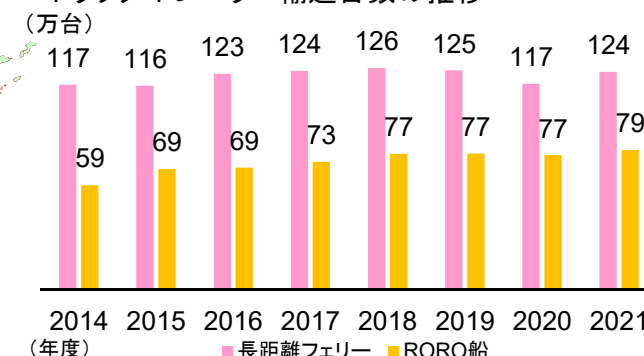


□苫小牧～東京～清水～
大阪～清水/東京～仙台
新規RORO航路(栗林商船)
2018年5月就航
・総トン数：約13,000トン

□北九州～横須賀
新規フェリー航路(東京九州フェリー)
2021年7月就航
・総トン数：約15,000トン

※ フェリーについては、長距離フェリー航路(300km以上)のみ記載。

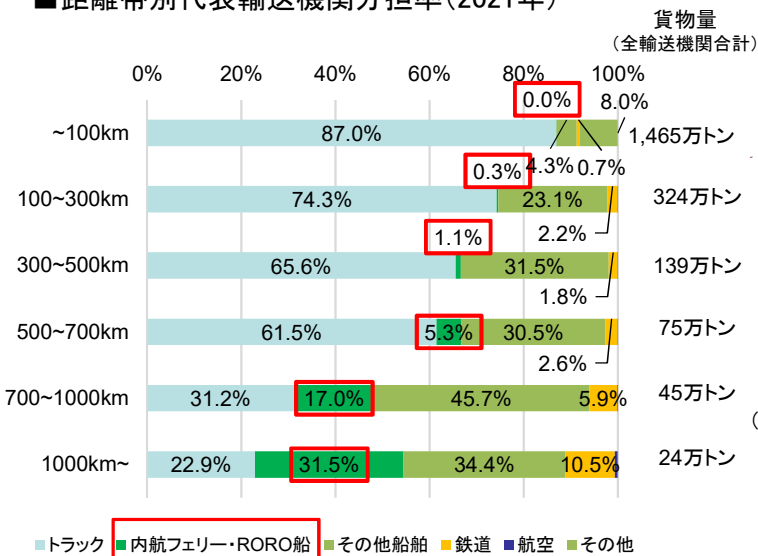
■長距離フェリー協会会員事業者及びRORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



出典：長距離フェリー協会資料、日本内航海運組合総連合会

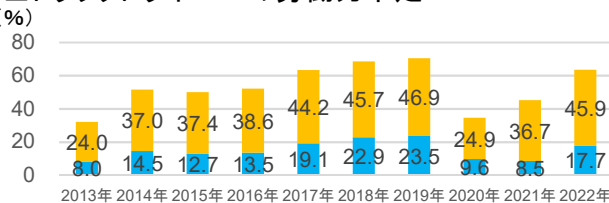
(長距離フェリー協会の会員事業者) ※ 2023年6月時点
新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリー、オーシャンランス、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、フェリーさんふらわあ、東京九州フェリー(9社)

■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



出典：全国貨物純流動調査(3日間調査)

■トラックドライバーの労働力不足



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」各年の第2四半期(4月～6月)の推移

■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍

RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)
出典：海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

(4) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化～物流の2024年問題への対応②～

○ モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や、情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

■ 取組概要

非公共・新規

➤ シャーシ・コンテナ位置管理等のシステムに関する技術検証

- ・ ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している(※)。
- ・ また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している状況。
- ・ シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムに関する実地での技術検証を実施する。

(※)探索時間は、ターミナルによって違いはあるが、最大60分程度を要している
 (「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」構成員へのヒアリング結果)



シャーシを探索するヘッドの様子
 (大阪港)



ターミナルの入退場の様子
 (敦賀港)

公共・拡充

➤ モーダルシフト促進等に向けた機能強化

- ・ 船舶大型化等に対応したシャーシ・コンテナ置き場、モーダルシフト輸送需要を踏まえた小口貨物積替施設、リーファープラグの整備を促進する。



シャーシ・コンテナ置き場の整備(博多港)



小口貨物積替施設の整備(東京港)



リーファープラグの整備(大分港)



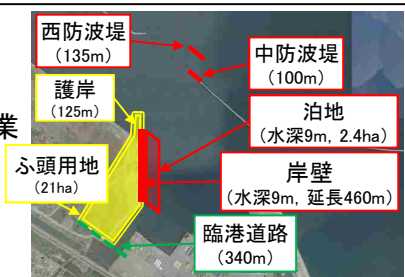
次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ
 出典:「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」中間とりまとめ(令和5年6月)

(4) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化～現在実施中の事業例～

○ 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なか、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、新規航路の就航や船舶の大型化等が進展しており、併せて必要なターミナルの機能強化を実施している。

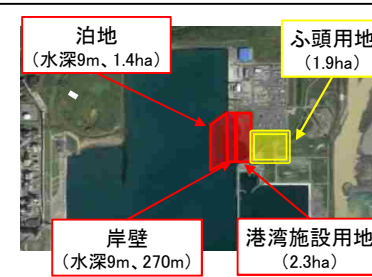
【大分港】

- ・大在西地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 156億円
- ・整備期間 R2～R11年度



【苫小牧港】

- ・東港区浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 145億円
- ・整備期間 R4～R9年度



【細島港】

- ・工業港地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 69億円
- ・整備期間 R4～R8年度



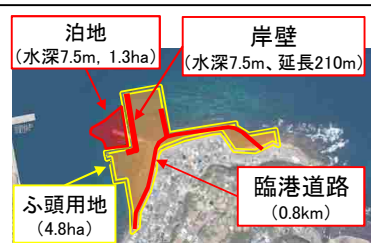
【敦賀港】

- ・鞠山南地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 185億円
- ・整備期間 R5～R9年度



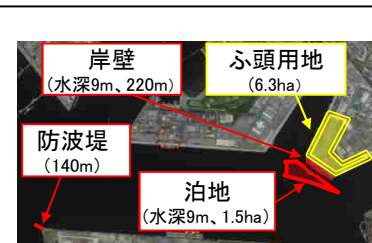
【西之表港】

- ・洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 85億円
- ・整備期間 R3～R8年度



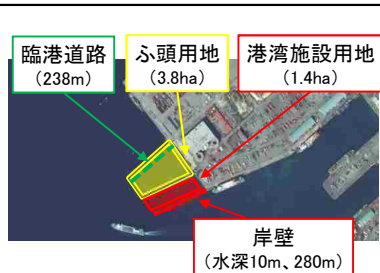
【千葉港】

- ・中央地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 78億円
- ・整備期間 R2～R6年度



【那覇港】

- ・新港ふ頭地区
ふ頭再編整備事業
- ・総事業費 224億円
- ・整備期間 R5～R9年度



【高松港】

- ・朝日地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 73億円
- ・整備期間 R2～R7年度



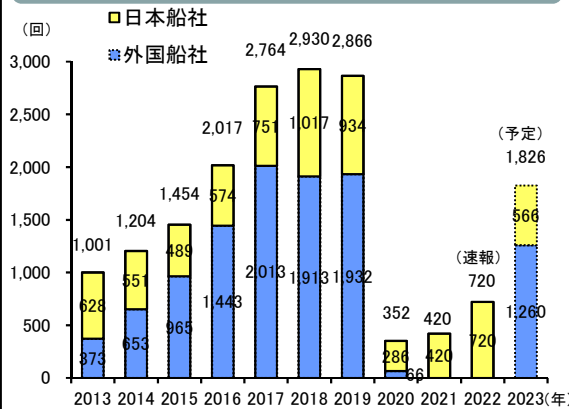
凡例	
—	直轄
—	補助
—	起債

(5)クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

- 2022年の訪日クルーズ旅客数はゼロ、我が国港湾への寄港回数は前年比71.4%増の720回（全て日本船社）となった。
- 2023年の寄港回数は1,826回（うち外国船社1,260回）となる予定。
- 観光立国推進基本計画では、2025年に「訪日クルーズ旅客を250万人」「外国クルーズ船の寄港回数を2,000回超え」「外国クルーズ船の寄港する港湾数を100港」とすることを目指して取り組むこととしている。

クルーズの最近の動向

クルーズ船の寄港回数



注1) 2013年～2022年は、港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局作成。
注2) 2023年は、船社や船舶代理店への聞き取りをもとに、港湾局作成（2023年5月25日時点）（商業運航のみ計上）。

中国発着日本向け国際クルーズの再開

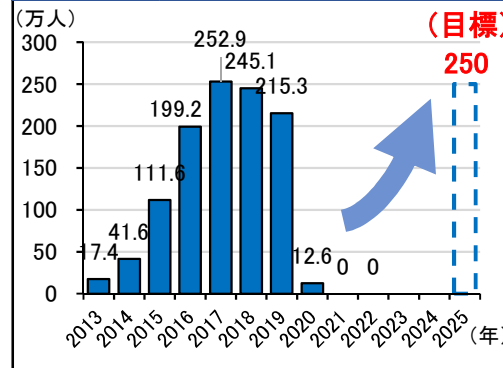
再開の遅れていた中国発着日本向け国際クルーズについて、本年6月から試験的に運航が再開（ブルードリームインターナショナルクルーズ及び招商バイキングクルーズ）

日本船社の新たなクルーズ船購入計画

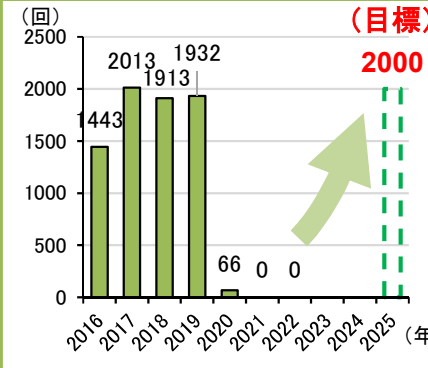
- 郵船クルーズは、新造客船が2025年に就航予定。
- 商船三井客船は、「シーボーン・オデッセイ」を購入し、2024年末に再デビュー予定。また、新造客船が2027年に第1船、2028年以降に第2船が就航予定。

観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）

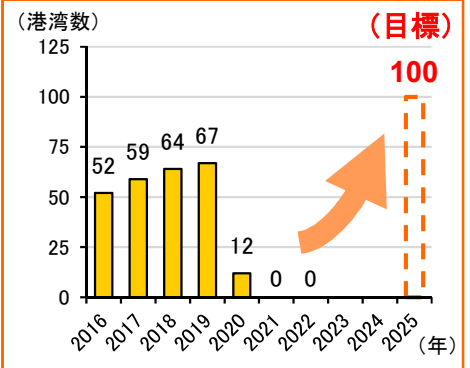
新たな目標値① 「訪日クルーズ旅客数」



新たな目標値② 「外国クルーズ船の寄港回数」



新たな目標値③ 「外国クルーズ船が寄港する港湾数」



目標の達成に向け実施する主な取組

安心してクルーズを楽しめる環境づくり

「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」（2020年9月18日策定）を基本とし、「国土交通省におけるクルーズの安心・安全確保に向けた最終とりまとめ」を策定・公表予定

クルーズ船寄港による地域経済効果の最大化

寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

寄港地の地方公共団体とクルーズ船社が連携し、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

上質な寄港地観光造成

地元エキスパートの同行や解説、体験型観光を核とした寄港地観光ツアーの造成を促進

クルーズ船の受入環境整備

クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るための事業を支援

世界に誇る国際クルーズ拠点の形成

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の創設等
・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







訪日プロモーション

全国クルーズ活性化会議と連携し、クルーズ船社、自治体等が参加する商談会の開催や国際展示会への出展を実施

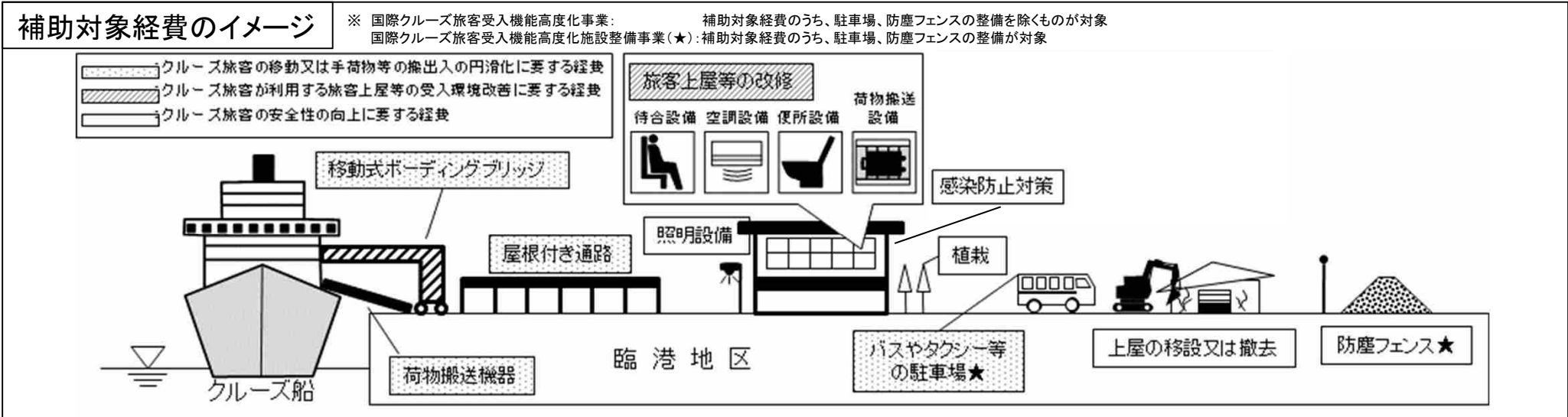
(5)クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組～補助事業による支援の実施～

■国際クルーズ旅客受入機能高度化事業／国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業

○ クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るための事業を実施する者(地方公共団体又は民間事業者)に対し、その経費の一部を補助する。

事業概要	取組事例		
<p>■補助対象経費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ旅客の移動又は手荷物等の搬出入の円滑化に要する経費 ・クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費 ・クルーズ旅客の安全性の向上に要する経費 <p>■補助対象者 地方公共団体(港務局を含む。)又は民間事業者</p> <p>■補助率 1/3以内</p>	 <p>屋根付き通路【鹿児島港】</p>	 <p>屋根付き通路、大型テント【境港】</p>	 <p>荷物搬送設備【横浜港】</p>
	 <p>CIQ業務のための大型テント【金沢港】</p>	 <p>待合施設【酒田港】</p>	 <p>照明設備【仙台塩釜港】</p>

24



(6) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理

【海洋基本計画(令和5年4月閣議決定)】

- 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。

【低潮線保全法※(平成22年6月施行)】

※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

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の拠点として、国の事務又は事業の用に供する港湾の施設(特定離島港湾施設)の建設、改良及び管理は国土交通大臣が行う。

【低潮線保全基本計画※(平成22年7月閣議決定)】

※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

◆特定離島を拠点とする活動の目標

- ・ サンゴ増殖技術の開発・確立による国土の保全
- ・ 海洋鉱物資源開発の推進
- ・ 持続的な漁業活動の推進
- ・ 海洋における再生可能エネルギー技術の実用化に向けた取組
- ・ 厳しい自然環境を活かした新素材の開発
- ・ 地球環境観測、地殻変動観測 等

◆特定離島港湾施設の整備内容

○南鳥島(事業着手:平成22年度)

岸壁(延長160m・水深8m)、泊地(水深8m)

○沖ノ鳥島(事業着手:平成23年度)

岸壁(延長160m・水深8m)、泊地(水深8m)、臨港道路

【南鳥島及び沖ノ鳥島の位置】



【沖ノ鳥島】



【南鳥島】



提供: 第三管区海上保安本部

(7) 港湾関連産業の海外展開支援～質の高いインフラ輸出～

- 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画(令和5年版)」等に基づき、質の高い港湾インフラの海外展開を通じて、「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」構想の実現を目指す。
- 川上から川下まで一貫した継続的な関与を実現するため、整備のみならず運営への我が国企業の参画に向けた取組を強化する。

質の高い港湾インフラの海外展開を通じて展開地域の連結性向上を実現することは、「自由で開かれたインド太平洋」構想の実現に資する。

「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画(令和5年版)」では、従来の取組に加えて、「オファー型協力を資する支援スキームの有機的な連携」「我が国企業による継続的な海外事業参入に向けた支援」を強化することとした。国土交通省港湾局でも、同行動計画等に基づき、トップセールス、政府間対話やJICA・JOIN等との連携を通じて、整備のみならず運営への我が国企業の参画に向けた取組を強化する。



豊田通商 提供

(インドネシア・パティンバン港)自動車ターミナルの状況

○インドネシア・パティンバン港

円借款事業で建設が進められており、令和3年12月、同港の自動車ターミナルについて、日本企業が設立した事業会社による運営、自動車の本格的な輸出が開始。

○カンボジア・シハヌークビル港、プノンペン港

日本の無償資金協力により、港湾行政手続電子化システム(港湾EDI)を構築し、令和4年8月に稼働開始。

(注)2024年(令和6年)1月より、世界海事機関(IMO)が港湾行政手続の電子化を義務化



カンボジア・港湾EDI稼働式典(2022年8月)の様子
(スン・チャントール公共事業運輸大臣が出席)

(8) 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。

2. 国民の安全・安心の確保

(1) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興～港湾・海岸を取り巻く自然災害リスク～

○ 平成30年台風第21号、令和元年房総半島台風・東日本台風など、臨海部の台風被害が激甚化・頻発化。また、首都直下地震や南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震も切迫。

平成30年台風第21号 大阪湾周辺の被害



神戸港
高潮浸水で火災が発生したコンテナターミナル
海底トンネルへの高潮浸水

大阪港
倒壊した荷役機械
フェリーターミナルの被害

和歌山下津港
高波による護岸倒壊
越波による建物損壊

支払保険金約1兆円(台風全体の被害)
(出典)一般社団法人 日本損害保険協会

令和元年房総半島台風・東日本台風 東京湾の被害



川崎港
高波で押し上げられて破損した橋脚

横浜港本牧地区
高波による護岸倒壊
高波で破損した管理棟

横浜港金沢地区
高波による護岸倒壊
高波で浸水した工業団地被害額384社約250億円(大企業や一部事業者を除く)

房総半島台風 支払保険金約5千億円
東日本台風 支払保険金約6千億円
(各台風とも台風全体の被害)
(出典)一般社団法人 日本損害保険協会

切迫する首都直下地震や南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震

南海トラフ巨大地震の被害想定

<陸側ケース>

- ・資産等被害 ...171.6兆円
うち港湾...3.3兆円
- ・生産・サービス低下
による経済活動損失額...36.2兆円
- ・港湾機能の機能停止
による経済活動損失額...20.1兆円

(出典)南海トラフ巨大地震の被害想定について(再計算)～経済的な被害～(中央防災会議)

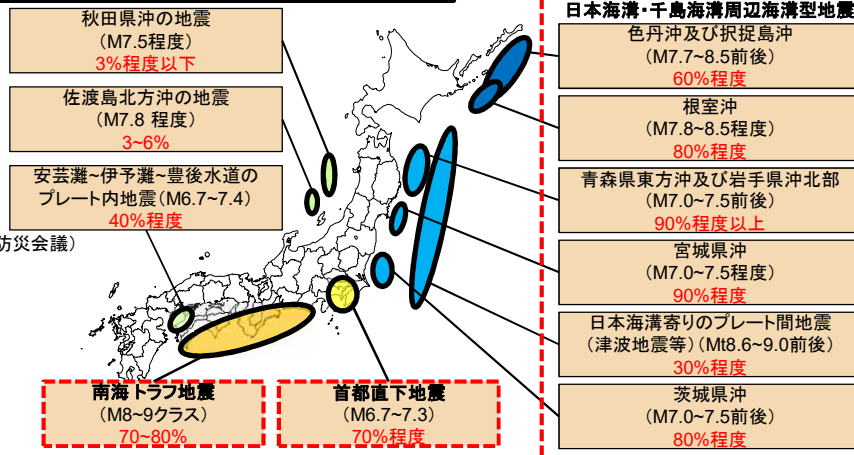
首都直下地震の被害想定

<都心南部直下地震Mw7.3>

- ・資産等被害 ...47.4兆円
うち港湾...0.8兆円
- ・生産・サービス低下
による経済活動損失額...47.9兆円
- ・港湾機能の機能停止
による経済活動損失額...4.5兆円

(出典)首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)～経済的な被害の様相～(中央防災会議)

※「生産・サービス低下」は、サプライチェーン寸断による影響率を生産量に乘じ算出(「サプライチェーン寸断」において港湾機能の停止が含まれている)。「港湾機能の機能停止」は輸送のとりやめ及び迂回による損失額を積み上げて算出。



日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震の被害想定

- <日本海溝モデル>
- ・資産等被害 ...25.3兆円
うち港湾...0.6兆円
 - ・生産・サービス低下
による経済活動損失額...6.0兆円
 - ・港湾機能の機能停止
による経済活動損失額...0.6兆円
- (出典)日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震の被害想定について(中央防災会議)

今後30年以内の地震発生確率
(出典)地震調査研究推進本部事務局(文部科学省研究開発局地震・防災研究課)活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2023年1月1日での算定)を元に作成
URL: <https://www.jishin.go.jp/main/choukihyoka/ichiran.pdf>

(1) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興～港湾・海岸の被災および復旧～

- 令和5年5月の石川県能登地方を震源とする地震や令和5年6月の台風第2号等により被災した港湾施設・海岸保全施設の復旧を進めていく。
- 大規模自然災害による被災施設の復旧に迅速に取り組むほか、原形復旧(災害復旧事業)のみでは十分な防災機能の発揮が期待されない場合に、未被災区間も含めて改良し港湾施設等の再度災害防止を図る。

福島県沖地震(令和4年3月)による被災状況



護岸の被災[相馬港(福島県)]

冬季風浪(令和5年1月)による被災状況



棧橋の被災[宇和島港(愛媛県)]

能登半島沖地震(令和5年5月)による被災状況



臨港交通施設の被災[飯田港(石川県)]

台風2号(令和5年6月)による被災状況

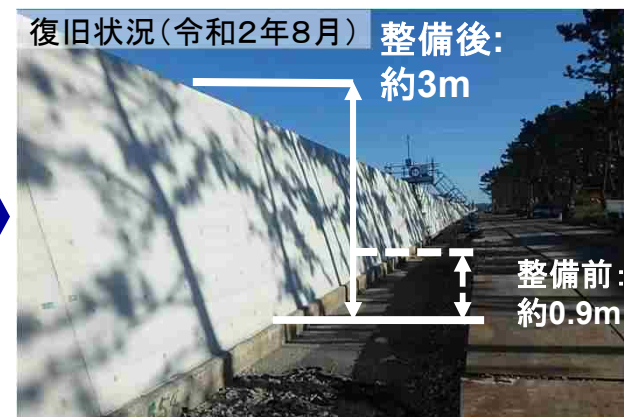


泊地の埋没[田子の浦港(静岡県)]

高波による再度災害防止の事例



護岸復旧[横浜港金沢地区(横浜市)]

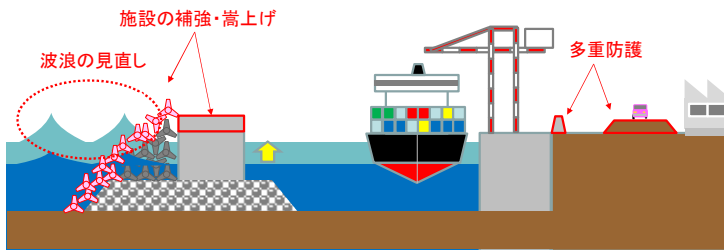


(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進～事前対策～

○ 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。

港湾における高潮・高波対策

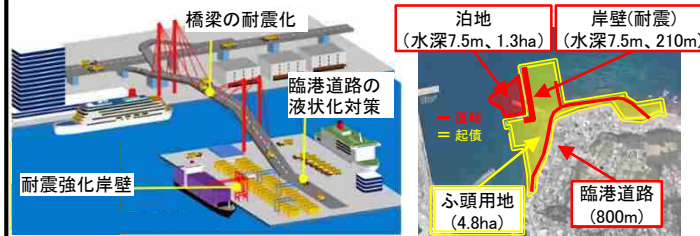
- 重要かつ緊急性の高い港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施し、高潮・高波等による被害軽減を図る。



高潮・高波対策のイメージ

港湾における地震対策

- 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

鹿儿岛県
西之表港 洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル事業

港湾における走錨対策

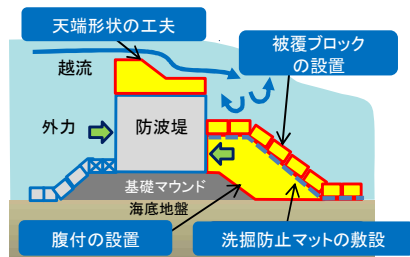
- 港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等の整備を推進する。



防波堤の整備(輪島港) 防波堤内に避泊する船舶(下田港)

港湾における津波対策

- 切迫する南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震による大規模津波等に対して、減災効果の発揮や被災地の早期復興を目的とした「粘り強い構造」の防波堤の整備を推進する。また、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整備等を促進する。
- さらに、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(※1)を行う。



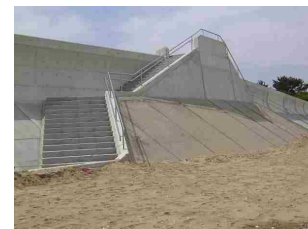
防波堤における粘り強い構造のイメージ



防波堤の整備(久慈港)



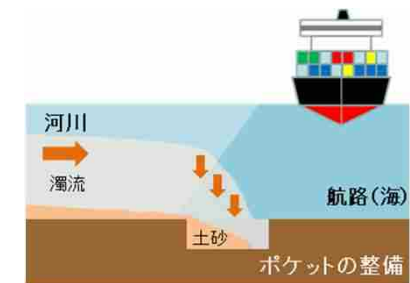
津波避難タワー(船川港)



津波避難路(津松阪港海岸(※2))

港湾等の埋塞対策

- 大規模出水等が生じた場合でも船舶が安全に入出港できるよう、浚渫を行うとともに漂流物回収を含めた体制を強化する。



埋塞対策のイメージ

上記は「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の対象施策(※1を除く)(※2の事例は5か年加速化対策以前に整備済のもの)

(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進～事前対策(港湾における地震対策)～

- 南海トラフ地震等大規模地震の発生が危惧される中、海上からの人命救助や緊急物資輸送を支えるための環境を整えることが必要。
- このため、既存ストックを活用して港湾施設の耐震機能を確保するとともに、官民連携による実効性のある防災訓練の実施、港湾DXの推進など、ハード面とソフト面のあらゆるツールを動員して効果的な防災対策に取り組む。

<ソフト面での対応>

- ・ 応急復旧に向けた資機材の確保(行政・民間)
- ・ 災害時の災害協力団体との連携(行政・民間)
- ・ 応急復旧の効率化等のための港湾DXの活用(行政)
- ・ 官民共同の防災訓練の実施(行政・民間)
- ・ 命のみならずネットワークの形成(行政・民間)

【官民合同の防災訓練(川崎港)】

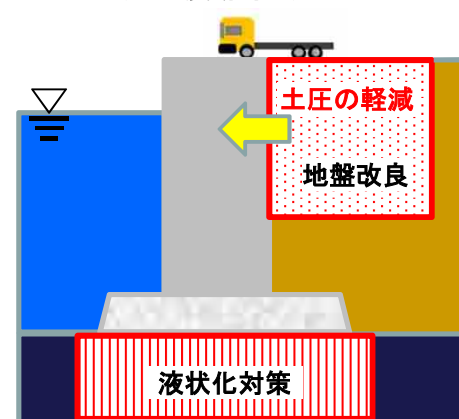


【港湾DX: 防災情報システム】



<ハード面での対応>

- ・ 災害時において、緊急物資輸送等を機動的に実施するための係留施設の耐震化等
【岸壁の耐震化例(重力式モデル)】
(L2地震動対応)



L2地震動: 構造物に作用する地震動のうち、最大規模の強さを有する地震動

非耐震の岸壁では、大きなひび割れ、段差が発生



<目指すべき姿>

災害時の人命救助、救援物資の確実かつ迅速な輸送を確保 / 海上物流を活用した経済活動の維持

(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進～発災後の対応力の強化①～

沿岸部における被災状況把握等の更なる高度化

- 災害発生時における港湾の利用可否判断や施設復旧の迅速化を図るため、ドローンや衛星等のリモートセンシング技術を活用し、港湾や三大湾等における被災状況等を迅速かつ効率的に把握する体制を計画的に構築する。



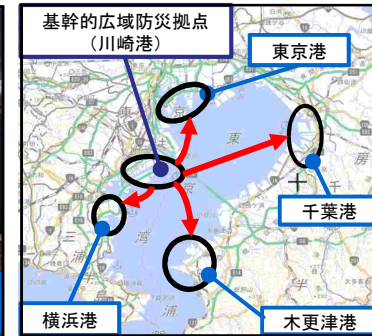
自律制御型ドローンによる被災状況把握のイメージ

複合・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)



東京湾における物資輸送ネットワーク(イメージ)



緊急物資輸送訓練(堺泉北港)

命のみなとネットワーク形成に向けた取組

- みなとの機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命のみなとネットワーク」の形成に向けて、船舶を活用した防災訓練等を実施。

「命のみなとネットワーク」の主な機能

陸路が寸断し孤立化した被災地等において、緊急物資や救援部隊、被災者の海上輸送等を実施。

【支援物資輸送拠点】



平成28年熊本地震時の海上自衛隊の輸送艦「おおすみ」による支援物資輸送(熊本県八代港)



令和元年房総半島台風時の航路調査船による緊急物資輸送(千葉県館山港)

【被災者の救援輸送拠点】



令和3年8月大雨で孤立した地域で住民輸送を実施(青森県風間浦村)

【生活支援拠点】



平成28年寒波による大牟田市の断水時に給水支援を実施(福岡県三池港)

浜名港における船舶を活用した緊急物資輸送・被災者輸送訓練(令和3年10月)



(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進～発災後の対応力の強化②～

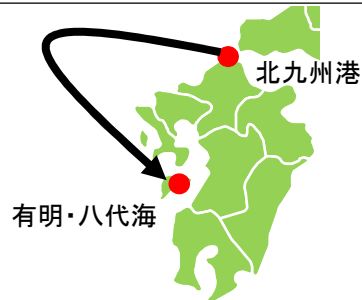
海洋環境整備船等による海域環境の保全

- 大型浚渫兼油回収船による船舶等から流出した油の回収や、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海等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い、海域環境の保全を図る。
- また、近年の災害の激甚化・頻発化に伴い、担務海域内の漂流ごみ等の回収業務の増加に加えて、担務海域外においても、迅速に船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、要請等に基づき漂流ごみ等の回収業務を実施している。



海洋環境整備船による閉鎖性海域での漂流ゴミ等の回収

海洋環境整備船「がんだりゅう」(担務海域: 関門航路)を派遣



海洋環境整備船を担務海域外に派遣し、令和2年7月豪雨時により発生した漂流ゴミを回収



座礁した外国貨物船

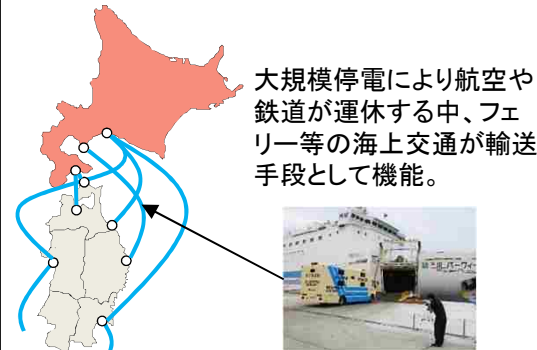
白山

大型浚渫兼油回収船「白山」による油防除の様子(八戸港沖)



災害時の基幹的海上交通ネットワークの確保

- 災害時の陸上交通網分断に対応したりダンダンシーの確保、緊急確保航路の航路啓開及び港湾施設の管理の代行等の国の実施体制を強化。



大規模停電により航空や鉄道が運休中、フェリー等の海上交通が輸送手段として機能。
東北～北海道フェリー航路図(宮古-室蘭航路) 乗船する災害対応車両(平成30年北海道胆振東部地震)



港内の漂流物の回収

国による港湾施設の一部管理(令和2年7月豪雨: 八代港)

港湾を活用した広域的な災害廃棄物の処理

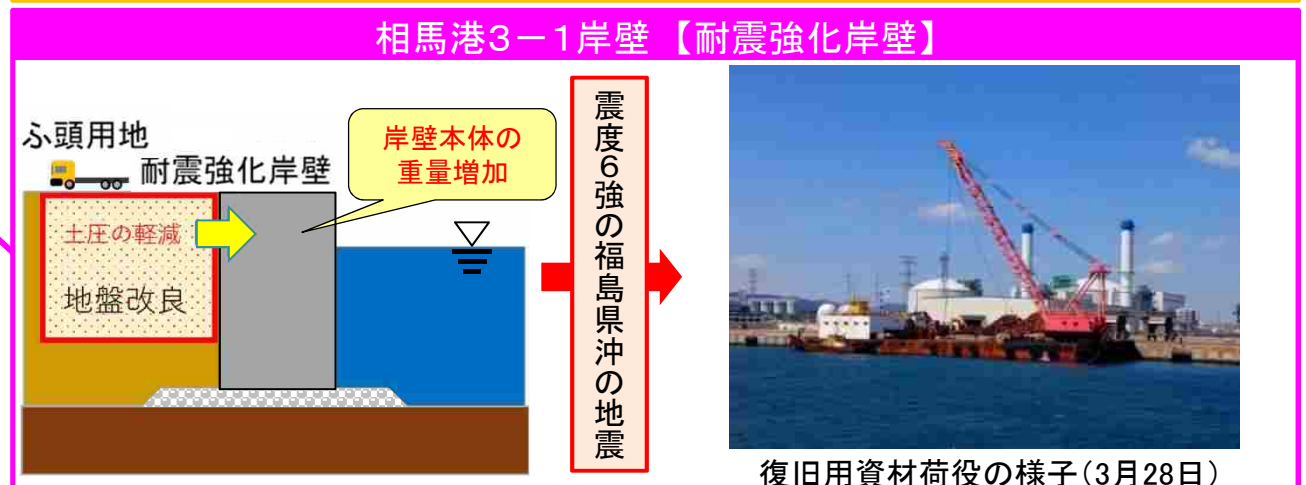
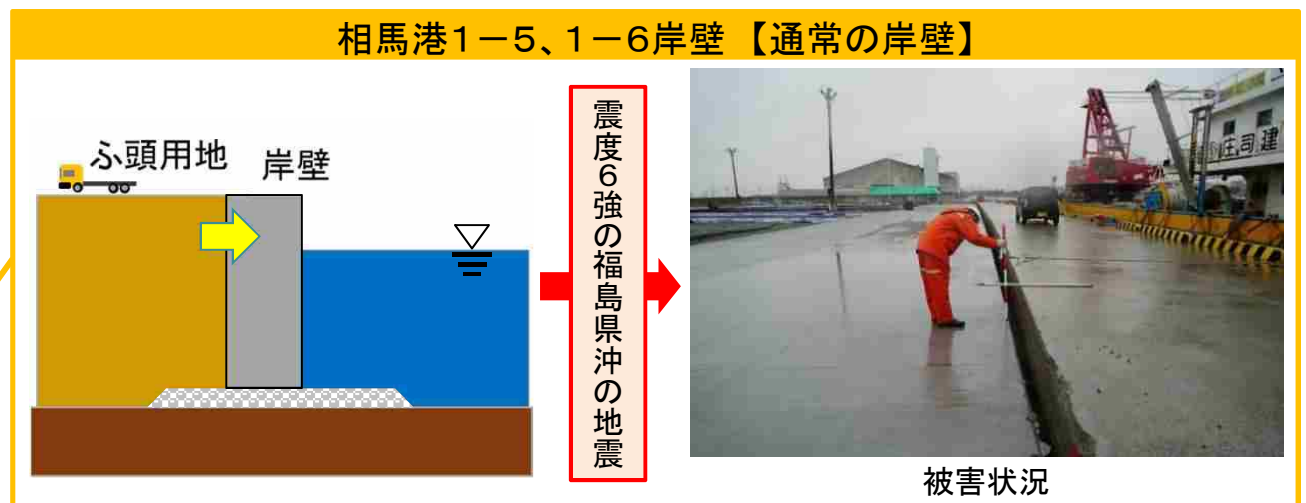
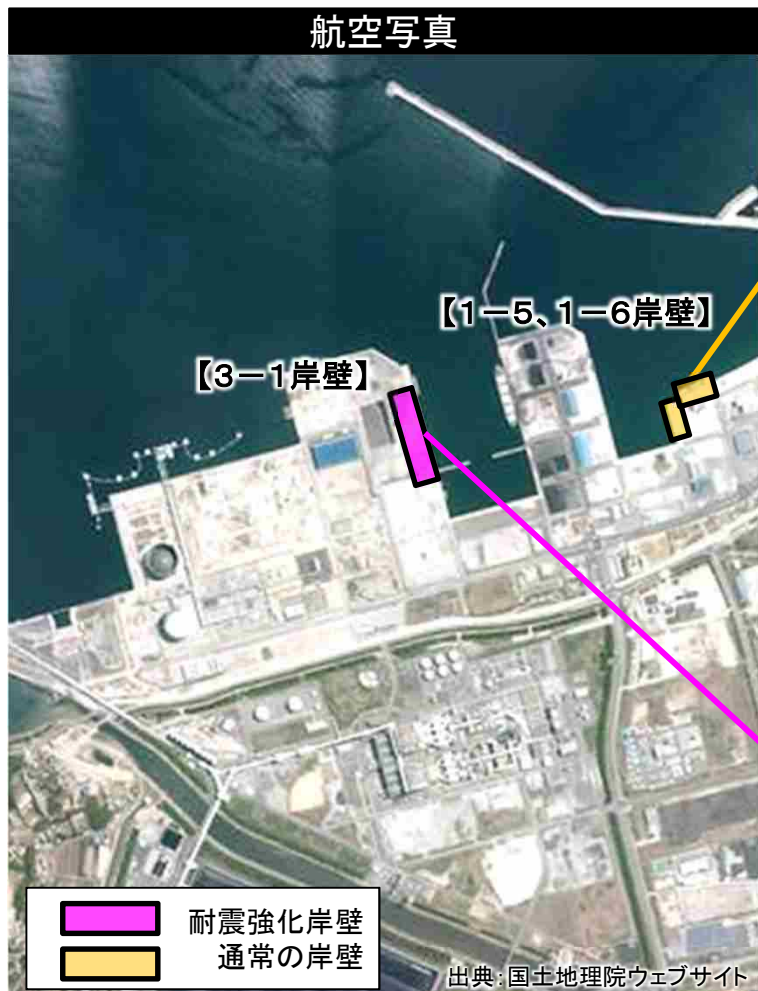
- 南海トラフ地震や首都直下地震においては、膨大な災害廃棄物の発生が想定されており、被災地の復旧・復興の加速化を図るうえで、災害廃棄物の迅速かつ円滑な処理は必要不可欠である。
- 港湾は災害廃棄物の仮置場等としての利用が見込まれるほか、海上輸送の拠点として広域輸送が可能であることを踏まえ、大規模災害時の災害廃棄物処理における港湾の活用について検討を進める。



災害廃棄物の広域輸送による処理の事例(H28年熊本地震)

(2) 港湾の防災・減災、国土強靱化の推進～効果発現事例～

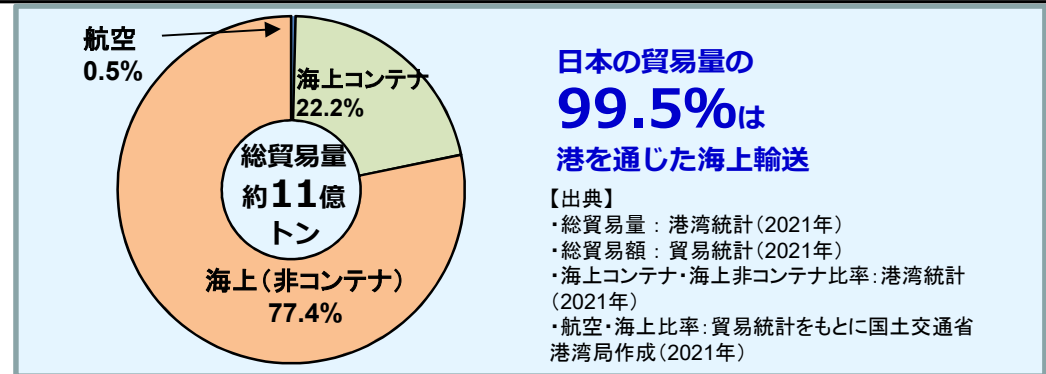
- 令和4年3月16日に発生した福島県沖を震源とする震度6強の地震により、相馬港では多くの岸壁が被災し、荷役作業ができない状態になった。
- しかし、「3-1岸壁(耐震強化岸壁)」では、背後に段差が生じたものの、震災直後から緊急物資輸送が可能な状態であり、震災5日後には、応急復旧によって一般貨物の荷役作業も可能となった。
- その後、発電所の棧橋復旧用の資材や公共工事に用いる石材やスクラップの輸送に利用され、エネルギー供給の安定化やインフラ整備など背後の復旧活動に貢献した。



(3) 海岸の防災・減災、国土強靱化の推進～港湾海岸の特徴～

港湾海岸は、防護が必要な海岸延長※全体の28%、防護すべき人口全体の56%を占めるとともに、背後に物流・産業機能が高密度に集積している。

※海岸保全区域延長のうち海岸線のみに係る延長



35

防護が必要な海岸延長	
港湾海岸 約28% (約3,900km)	他所管の海岸 約72%(約9,900km)
(全体:約13,700km) 【出典】海岸統計(令和2年度版)(2020.3.31時点)	

全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合	
港湾所在市区町村 約32% (約12万km ²)	その他(内陸部も含む) 約68%(約26万km ²)
(全体:約38万km ²)【出典】全国都道府県市区町村別面積調(2022.10.1現在)	

防護すべき人口	
港湾海岸 約56% (約562万人)	他所管の海岸 約44%(約440万人)
(全体:約1,001万人)【出典】国土交通省、農林水産省調べ(2021.3.31時点)	

全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合	
港湾所在市区町村 約46% (約148兆円)	その他(内陸部も含む) 約54%(約175兆円)
(全体:約323兆円)【出典】経済センサス(地域別統計表)(値は2021暦年値)	

→背後地が大都市やみなとまち

→物流・産業機能が高密度に集積



東京港海岸(東京都)



呉港海岸(広島県)



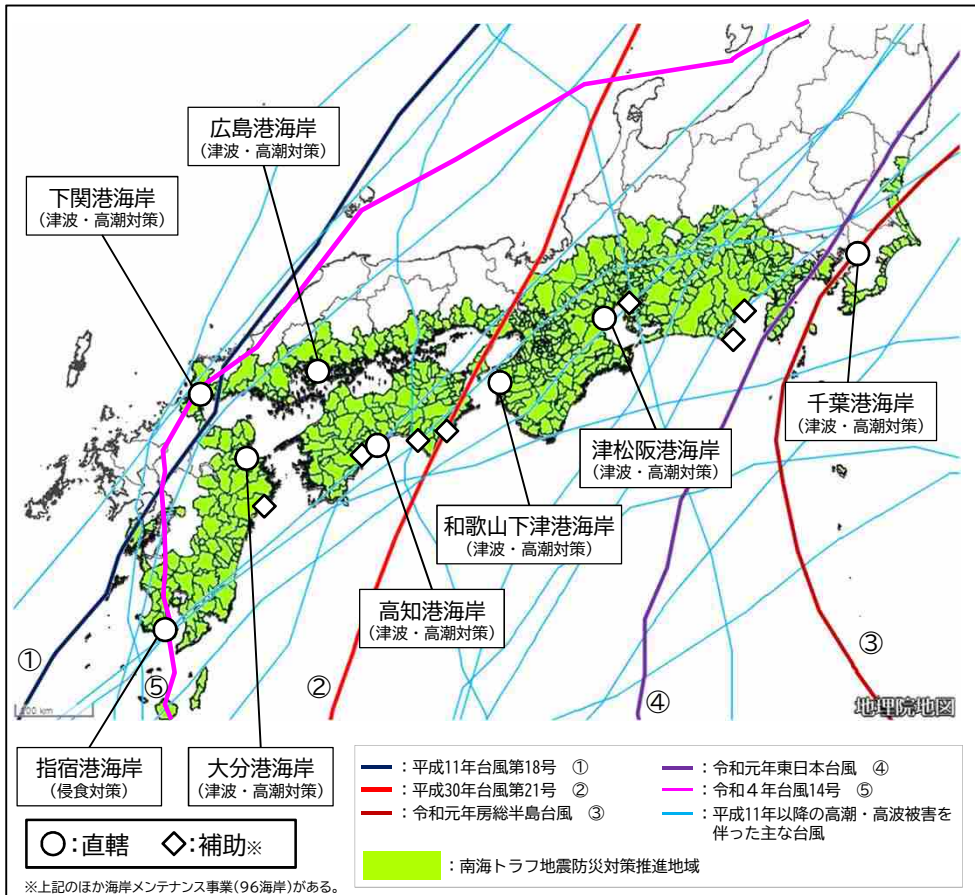
大阪港海岸(大阪府)



千葉港海岸(千葉県)

(3) 海岸の防災・減災、国土強靱化の推進～主要施策～

- 港湾海岸には、背後地に人口や物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、被災した場合に甚大な被害が想定されるため、速やかに対策を講じる必要がある。
- このため、切迫性の高い南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震や、頻発する台風等に備えた海岸堤防等の嵩上げ、耐震化、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化等を推進する。



港湾海岸の事業実施箇所(直轄・補助)
(令和5年度時点)

出典:内閣府資料、気象庁RSMC Best Track Data及び地理院地図より国土交通省港湾局作成



高潮等から市街地を防護する胸壁(嵩上げ・耐震化予定)
(千葉港海岸)



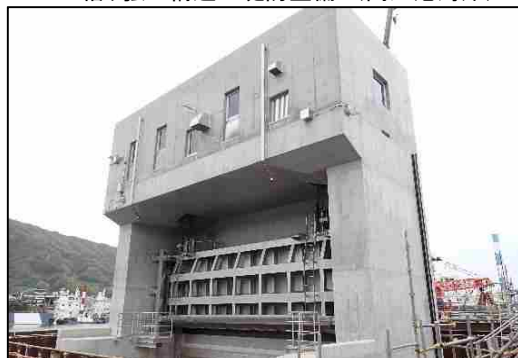
高潮等から市街地を防護する護岸
(広島港海岸)



粘り強い構造の堤防整備 (高知港海岸)



護岸の耐震・液状化対策(大分港海岸)



津波から市街地を防護する水門
(和歌山下津港海岸)



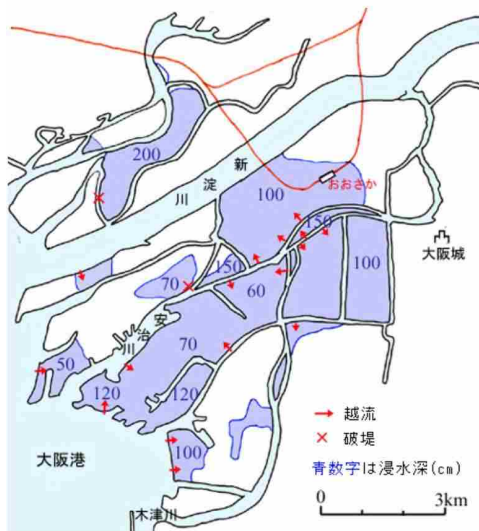
高波を減衰させる離岸堤
(指宿港海岸)

(3) 海岸の防災・減災、国土強靱化の推進～効果発現事例～

■大阪港の効果事例

○大阪港は、昭和36年の第二室戸台風において浸水被害を受けたが、既往最高の潮位を記録した平成30年台風第21号においては、海岸堤防の整備等により、市街地の高潮浸水を完全に防止。

第二室戸台風の高潮浸水域



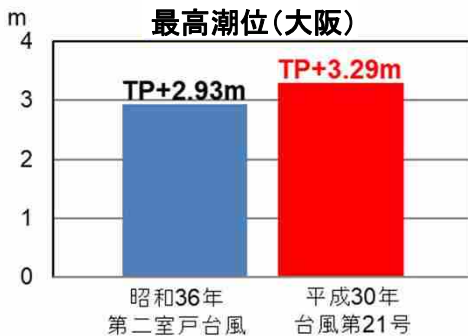
引用:大阪管区気象台(1962):第二室戸台風報告、大阪管区異常気象調査報告9.3

河川・海岸事業による高潮対策

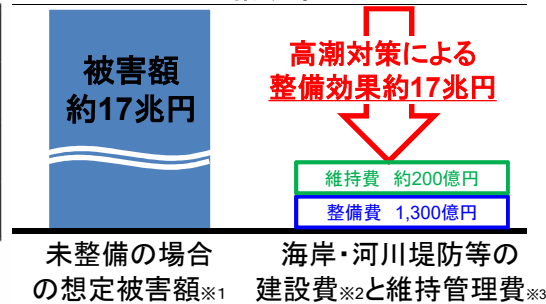
伊勢湾台風級の超大型台風による高潮に十分対処できる恒久的防潮施設を整備



最高潮位(大阪)



整備効果



※1 第二室戸台風当時の整備レベルで浸水した場合の推定値(概略)
 ※2 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防、水門等の整備費を集計
 ※3 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防、水門等の維持管理費を昭和40年代以降で集計

■下関港海岸の効果事例

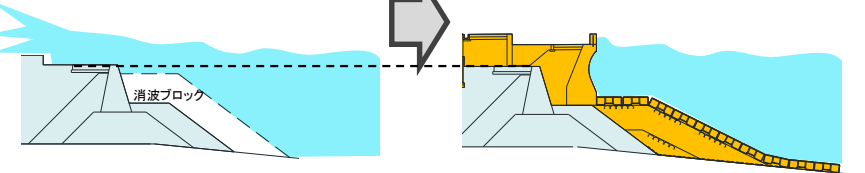
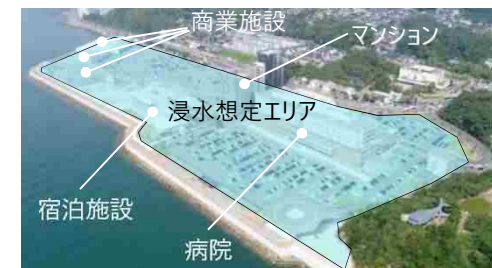
○下関港海岸は、平成11年台風第18号で高潮により甚大な被害を受けたが、直轄事業により護岸の嵩上げ等を実施し、近年は台風等による被害は発生していない。



平成11年台風第18号に伴う高潮による背後道路の浸水



平成24年台風第16号に伴う高波の越波状況

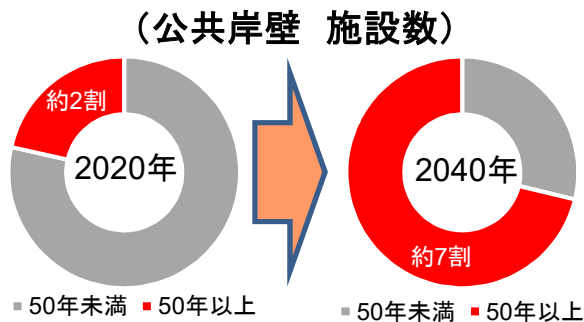


護岸の嵩上げ等により高潮や高波等から背後地を防護

(4) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

- 高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行。
- 港湾施設や海岸保全施設が将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理への本格転換を図るため、新技術の活用などにより、計画的・集中的な老朽化対策を推進する。

供用後50年以上経過する施設の割合



※ 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深):国土交通省港湾局調べ
 ※ 竣工年不明施設(約100施設)については上記の各グラフには含めていない

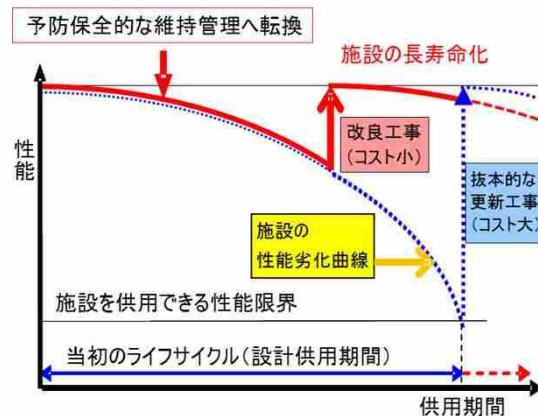
港湾施設の新技术活用例



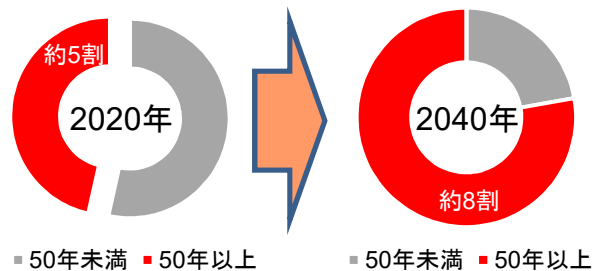
予防保全型の維持管理への本格転換に向けた老朽化対策の事例



予防保全的な維持管理への転換によるコスト削減のイメージ



(海岸堤防等 施設延長)



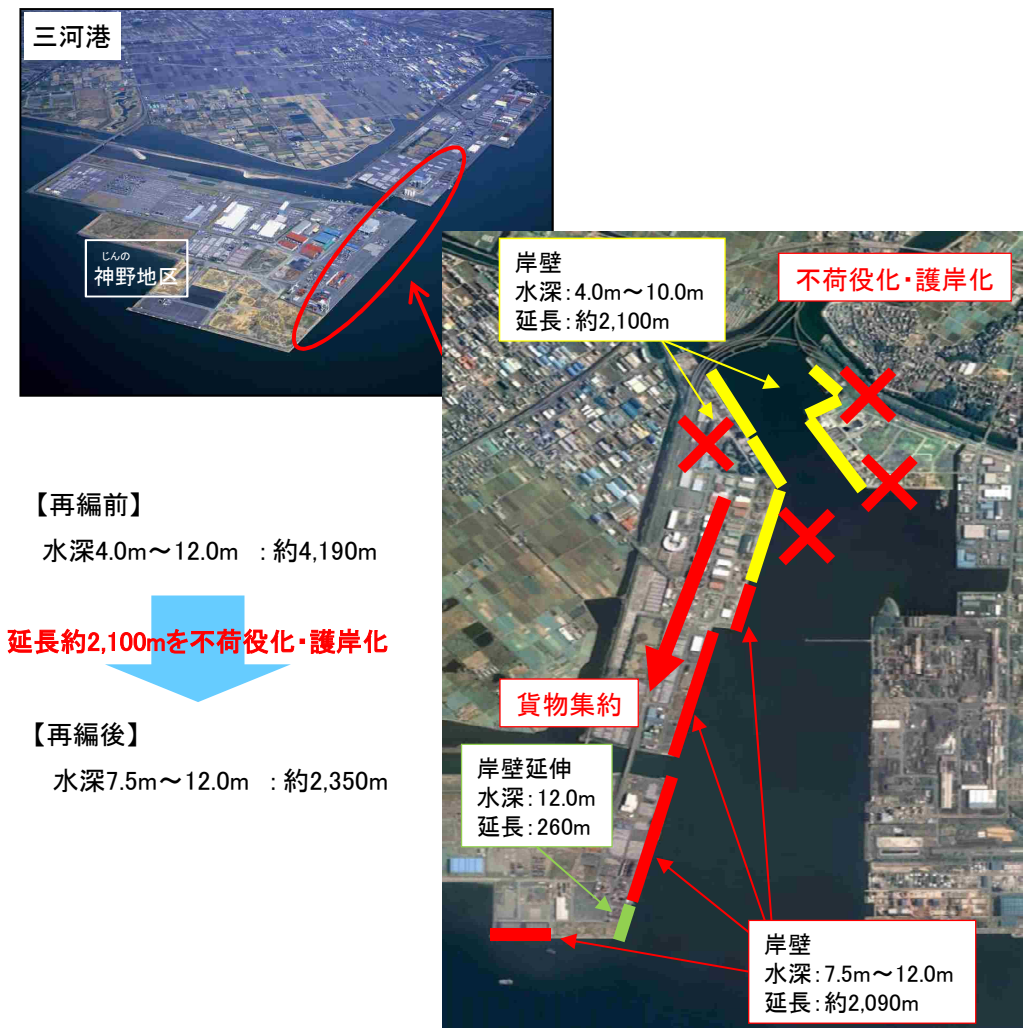
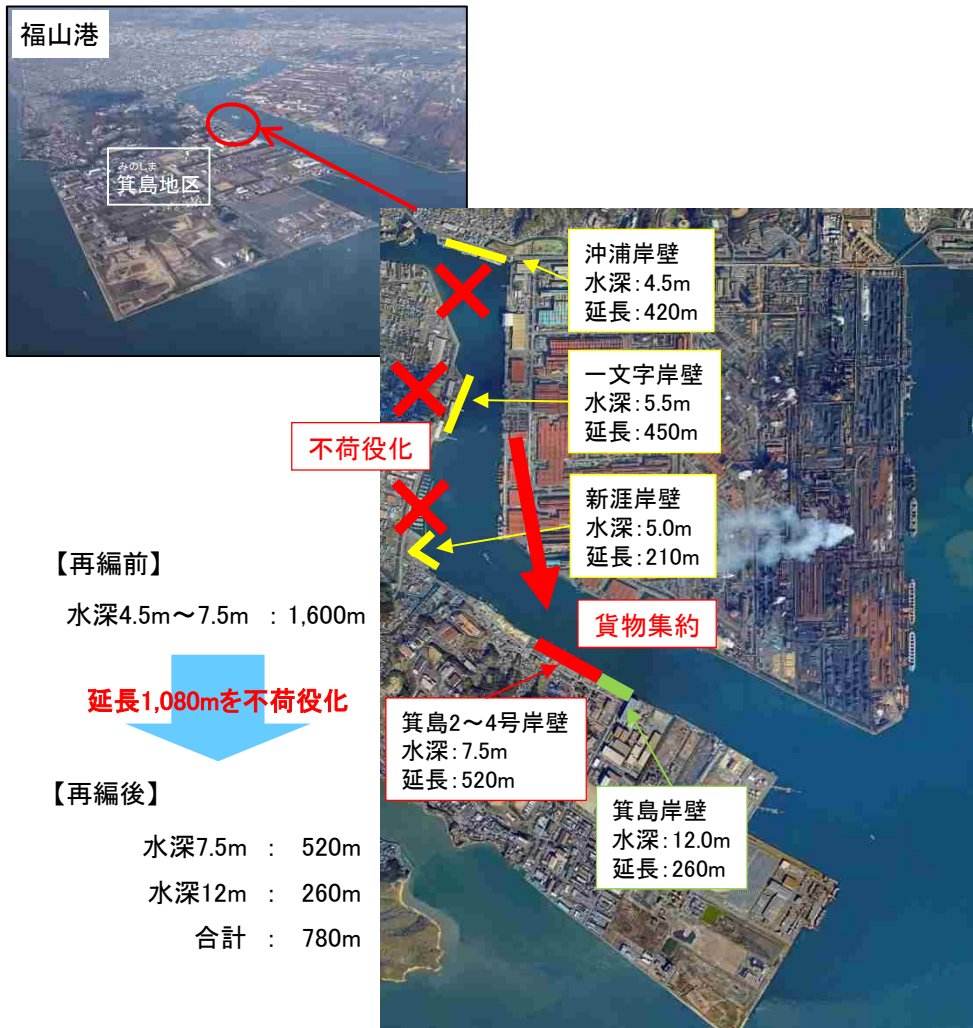
※ R3.3 国土交通省港湾局調べ
 ※ 完成後50年以上経過した施設には、施工年次不明の施設を含めている



(4) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進～戦略的インフラマネジメントの事例～

- 加速度的に進行する港湾施設等の老朽化対策を集中的・計画的に実施するため、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策を重点的かつ集中的に実施している。
- また、老朽化した施設の不荷役化・機能集約を行うふ頭再編を実施することで、修繕費用や維持管理費用を抑制。

■老朽化した施設の不荷役化・機能集約を行うふ頭再編の事例

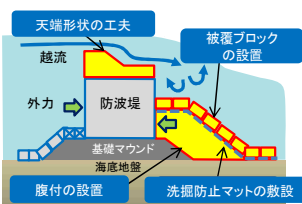


(5) 港湾・海岸における「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」

- 我が国の輸出入貨物量の99.5%を取り扱う港湾は、背後に産業・人口が集積しており、島国日本の生命線であるため、人命防護、資産被害の最小化は当然として、災害に強い海上輸送ネットワーク機能の構築に向けて、速やかに対策を講じることが必要。
- 港湾・海岸において、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の柱に基づき、取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から7年度までの5か年で重点的かつ集中的に対策を講ずる。

I. 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

港湾における津波対策



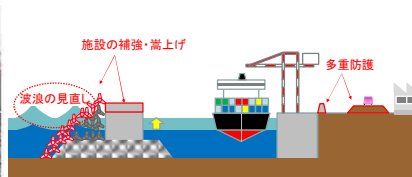
「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を実施

港湾における地震対策



海上交通ネットワーク維持のための耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等

港湾における高潮・高波対策



港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施

港湾における走錨対策



避泊水域確保のための防波堤等を整備

港湾等の埋塞対策



豪雨等による大規模出水等に備えた埋塞対策を実施

海岸の整備



切迫性・緊急性の高い自然災害に備えた海岸の整備を推進

II. 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策

港湾・海岸における老朽化対策



予防保全型維持管理の実現に向けた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を推進し、港湾・海岸の安全な利用等を確保する

III. 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

港湾におけるデジタル化に関する対策



i-Construction等の推進や、サイバーポート(港湾インフラ分野)の構築

港湾における災害情報収集等に関する対策



災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時の迅速な復旧等の体制を構築

港湾における研究開発に関する対策



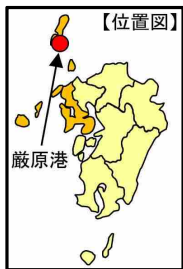
国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制を構築

(5) 港湾・海岸における「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」～効果発現事例～

■ 厳原港における効果発現事例

- 令和4年9月19日、九州で初めて「台風等を要因とする特別警報※1」が発表された「台風第14号」が九州地方を縦断した。
- 厳原港厳原地区では、平成9年9月の台風第19号時(沖波波高6.0m)に、防波堤(北)が被災し、ケーソン本体が倒壊した。
- 5か年加速化対策において、高潮・高波対策として、設計外力を見直した上で、重点的かつ集中的に、ケーソン本体背後の腹付工を実施し、ケーソンの滑動対策が先行的に概成したところ。
- 「台風第14号」では、過去の被災時と同等の沖波波高6.0m※2を記録したが、防波堤背後を補強していたため施設被害を防止できたとともに、離島対馬の物流・人流の要である厳原港の海上交通ネットワークを維持できた。

■ 整備状況



※1：数十年に一度の強度の台風や同程度の温帯低気圧により暴風・高潮・波浪・暴風雪になると予想されるときに発表。
※2：気象庁沿岸波浪数値予報モデルLGPVデータ。

【整備前：平成9年台風19号による防波堤(北)の被災状況】



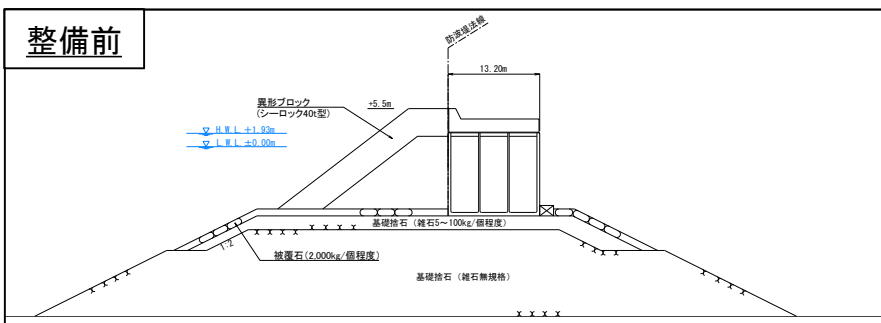
【整備後：令和4年台風14号による防波堤(北)の状況】



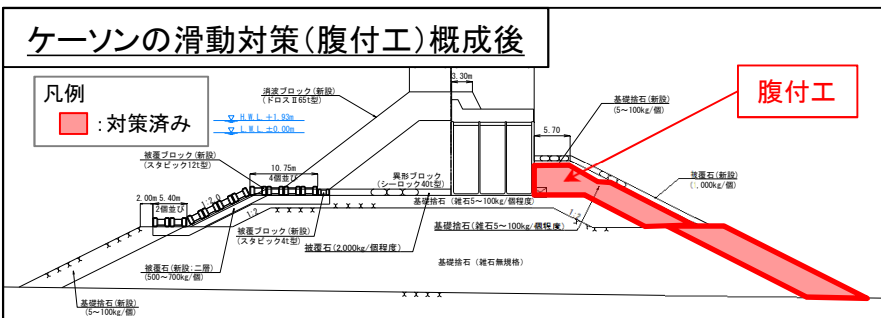
■ 発現効果

- ・平成9年台風19号時は、台風時に防波堤(北)が被災したが、令和3年度迄の5か年加速化対策による重点的かつ集中的な対策により、施設被害を防止できた。

整備前



ケーソンの滑動対策(腹付工)概成後



(6) 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化(交通政策審議会答申 令和5年7月)

- 気候変動による台風の強大化・海面上昇、大規模地震発生の切迫化、CNP等産業構造転換等の対応が急務。
- 災害等に強い海上交通ネットワークの構築、港湾・臨海部の面的強靱化が必要であり、関係者が協働して推進。

全国的視点による広域的・一元的な利用調整

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震

首都直下地震

南海トラフ地震

作業船配備態勢の強化

大規模地震の想定震源域

地域ブロック間の海上交通ネットワーク(イメージ)

災害等に強い海上交通ネットワークの構築

- 防波堤・防潮堤の嵩上げ
- 港湾防災DXによる情報共有・公開
 - 高潮浸水予報
 - 施設の被災状況
- 一般海域
- 港湾区域
- 緊急確保航路等
- 耐震強化岸壁の整備
- 支援船等の優先使用
- 一元的な啓開・復旧
- 関係者協働の枠組み

港湾・臨海部の面的強靱化

浸水想定や施設の性能照査等による脆弱性評価

関係者間で整合・連携した計画による対策

現行技術基準への適合努力義務の導入

ESG投資等の民間投資を誘導する環境整備

海側

陸側

石油コンビナート

工場

水素・アンモニア貯蔵施設

民有岸壁

民有岸壁(耐震)

民有岸壁

元製鉄所(土地利用再編を想定)

フェリーターミナル

公共埠頭

公共岸壁(耐震)

コンテナターミナル

発電所

緑地

住宅地

新防護ライン

旧防護ライン

見直し

防護ラインの見直し

(6) 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化～港湾立地企業が実施する気候変動リスクに係る脆弱性評価の促進～

- 港湾立地企業による気候変動リスクの適切な評価及びリスク低減策としての気候変動適応策の実施を促進することにより、多様な関係者が共存し様々な機能が集積する港湾が、全体として災害に対し粘り強く、かつその機能を維持できるようにする「面的強靱化」を推進。

現状と課題

- ・ 高潮・高波により、港湾立地企業が所有する護岸等（私有護岸等）の損傷・浸水が生じた場合、その企業の事業継続のみならず、近隣の施設や港湾全体の利用にも支障が生じる恐れ。
- ・ 気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）が、市場の効率性と経済の安定性及び回復性を高めるため、気候変動が組織に影響を及ぼすリスクについて開示し、透明性を向上させる必要性を2017年に提言。
- ・ 港湾立地企業の開示プロセスの負担軽減や評価手法の一定の水準確保、開示情報を参照する投資家等に対する情報の質の信頼性担保のため、TCFD宣言対応のガイドライン作成等の支援が急務。

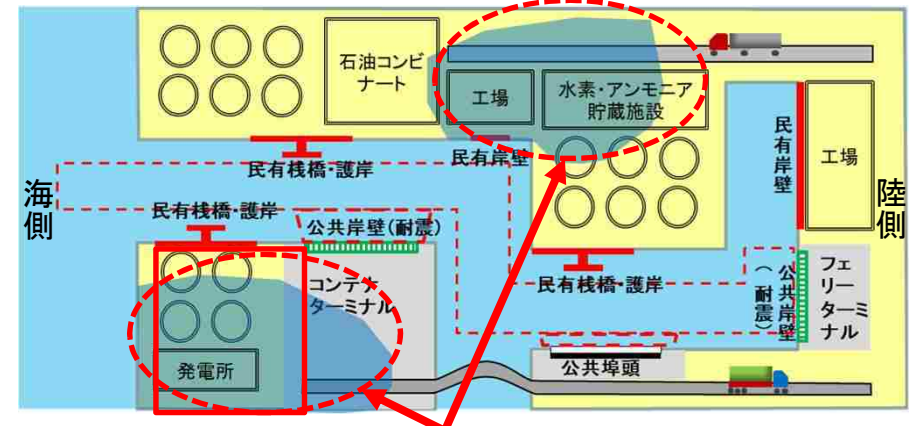
※TCFD:G20の要請を受け、気候関連の情報開示及び金融機関の対応をどのように行うかを検討するため、設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース（Task Force on Climate-related Financial Disclosures）」を指す。

※TCFD 提言では、企業に対し気候関連のリスクと機会を開示することを求めている。適切に開示されない場合、気候変動の影響により資産価値の大幅な急変が生じた場合などに、サブプライムローンのように金融システムの安定性が損なわれる恐れがある。

取組内容

- ・ 港湾立地企業が実施する気候変動リスクの定量的な脆弱性評価手法の検討
- ・ 気候変動リスク評価手法ガイドラインの作成

■ 面的強靱化の必要性（イメージ）



気候変動適応策が取られていない私有護岸等からの浸水により、隣接するコンテナターミナルや臨港道路が浸水し、利用に支障が生じる恐れ

3. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備～国際バルク戦略港湾政策の推進～

- 我が国は、産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧を海外からの輸入に依存。これらのばら積み(バルク)貨物を輸送する船舶は世界的に大型化が進展しているが、これらの貨物を取り扱う我が国の岸壁は、近隣諸国と比較して古く、大型化に対応していないものが多いため、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。
- 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、国全体として効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。
- こうした物資の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出に寄与する。

国際バルク戦略港湾の選定(平成23年5月)

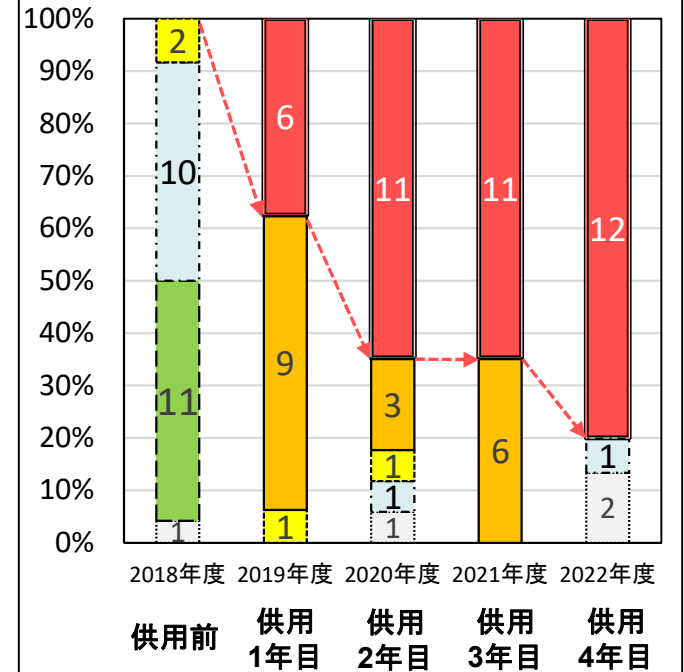


企業間連携による共同輸送の実現(釧路港の例)



➡ 1隻あたりの平均取扱量
約1.9倍に増加

輸入とうもろこし船の入港隻数



【入港時積載量】

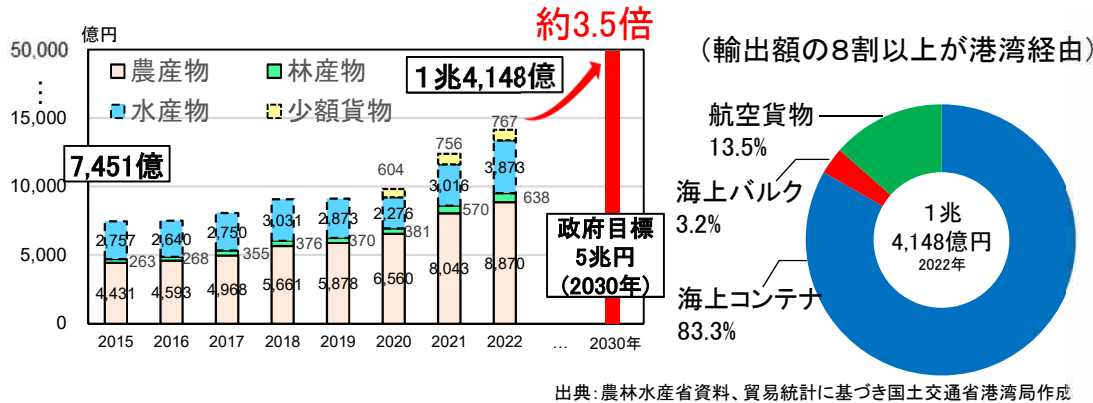
○ 2万未満 ■ 2万~3万 ■ 3万~4万
■ 4万~5万 ■ 5万~6万 ■ 6万以上

※2018年度には試験運航の2隻を含む

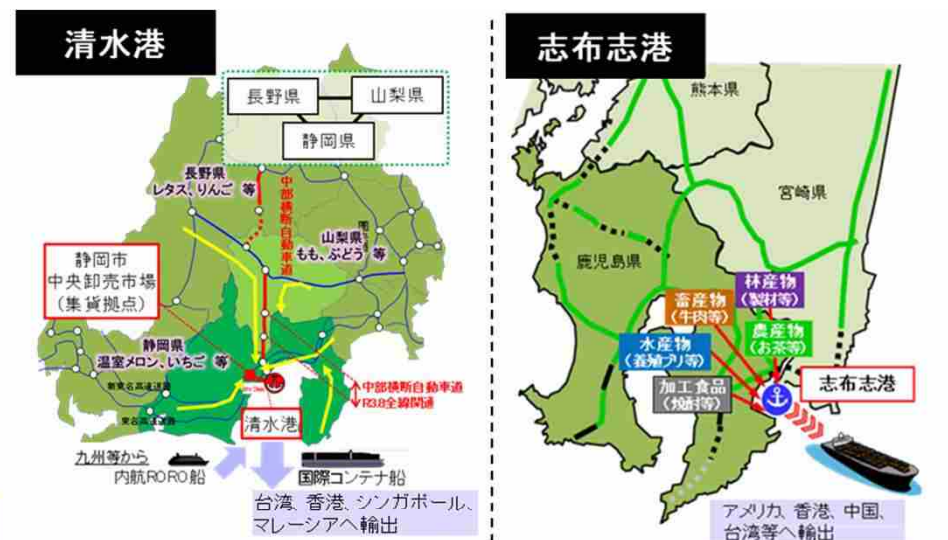
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備～産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進～

- 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・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、農林水産省と連携し、生産関係者や港湾関係者が協力して輸出促進の取組を行う「産直港湾」における施設整備への支援等を実施。
- これまで、北海道6港湾、清水港、八代港、堺泉北港、志布志港において、温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーン確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を実施。

<農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



<適用事例>



<具体の取組イメージ>

農林水産物・食品輸出に関係する川上から川下までの連携を強化

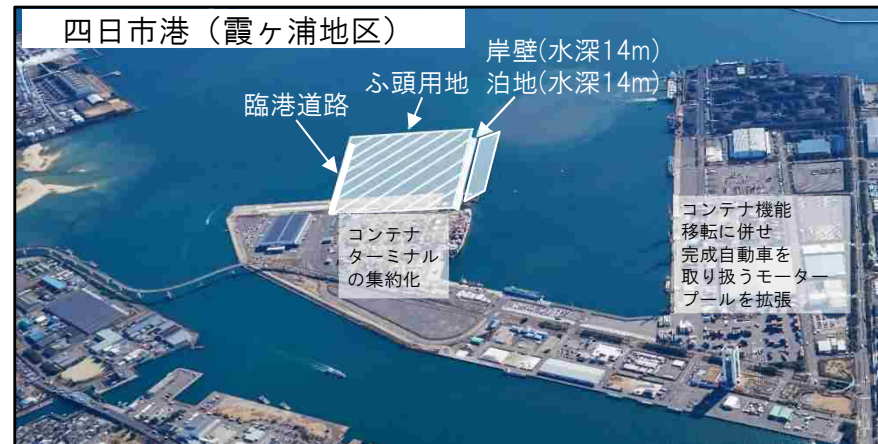
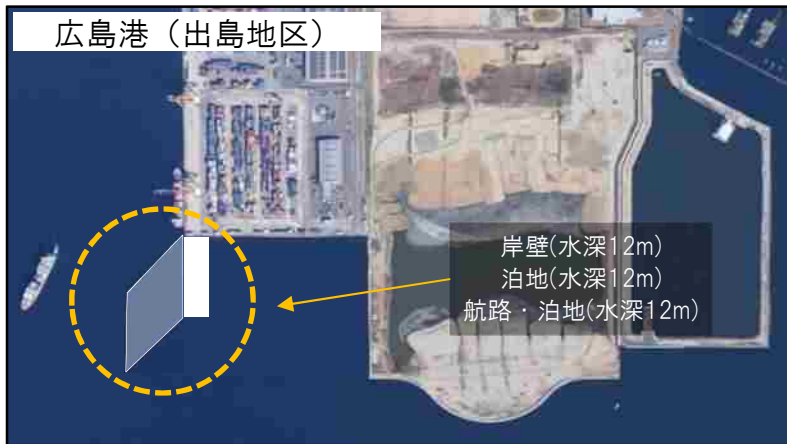
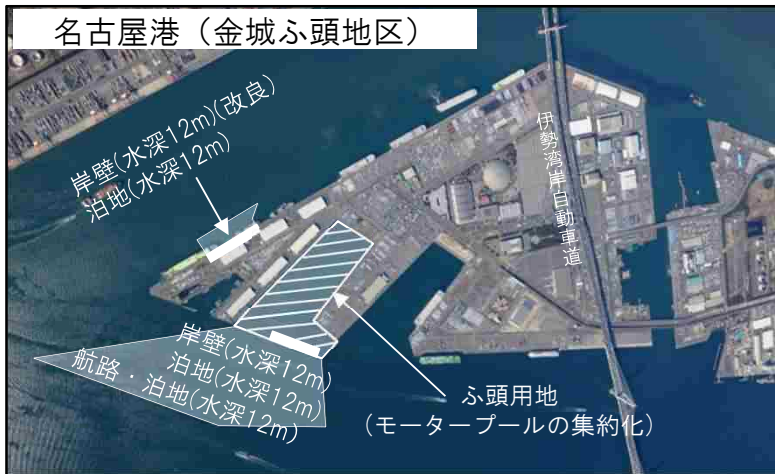
産地	生産者	生産関係者や港湾関係者が連携して輸出促進の計画を策定	農水省と共同で認定
国内流通	卸売事業者	・輸出促進セミナーの実施	・コールドチェーンの確保に資する施設等の整備
港湾	物流・港湾事業者	・関連する予算の重点化	
海外	小売業者		

清水港 H29d 流通加工機能を備えた物流施設 H29d・R3d リーファーコンテナ電源供給施設 コールドチェーンの確保 輸出環境の強化	静岡市中央卸売市場 R3d 小口貨物等積替円滑化支援施設 コールドチェーンの確保 輸出環境の強化
--	--

志布志港 R5d 小口貨物等積替円滑化支援施設 リーファーコンテナ電源供給施設 コールドチェーンの確保・輸出環境の強化
--

(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備～サプライチェーンの強靱化～

- 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、背後企業の設備投資に伴う自動車部品の増産といった民間投資や、今後のコンテナ航路の新規就航等に対応した港湾整備を推進する。



(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備～港湾投資効果事例～

- 海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後の産業集積を進め、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。
- 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。



(2) 離島交通の安定的確保

○ 公共交通は「地域の足」として不可欠なサービスであり、条件不利地域の離島における住民生活の安定の確保をするため、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、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



石垣市



奄美市



荒天時の定期船の入港(神湊港)

定期船欠航に伴う生活物資の品切れ(令和5年台風6号による影響)

就航率の向上や人流・物流の安全確保のための整備例



かふか
香深港(礼文島)



なぜ
名瀬港(奄美大島)

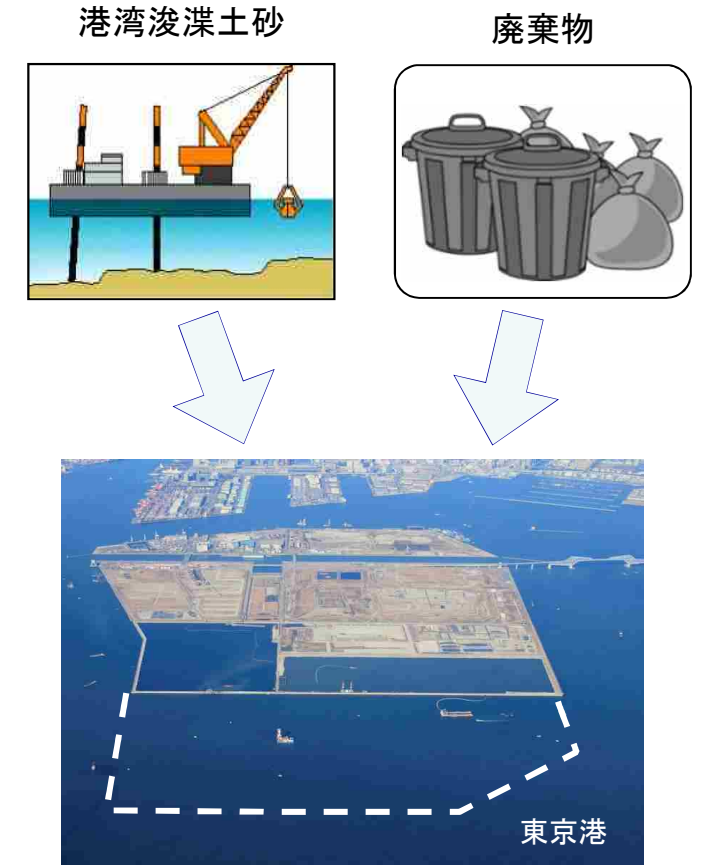
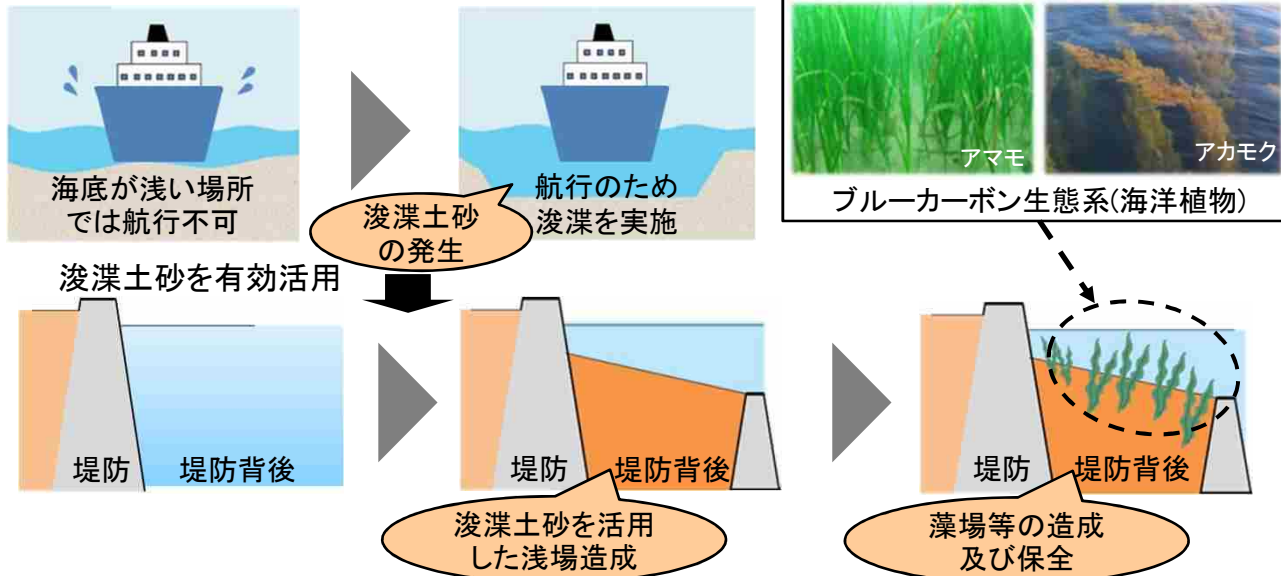


りょうつ
両津港(佐渡島)

(3) 浚渫土砂や建設副産物等の有効活用及び適正な処理の取組

- 藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、浚渫土砂等の活用によるブルーインフラの創出・保全を通じて、CO2吸収源の拡大によるカーボンニュートラルの実現への貢献や生物多様性による豊かな海の実現を目指す。
- 国土交通省港湾局が主催する「地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に関する検討会」等を通じ、ブルーカーボン生態系を活用したCO2吸収源対策を進める。

- 港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部で発生する廃棄物を受け入れるための海面処分場を整備する。



【ブルーインフラの創出・保全の例】



泊地浚渫により大量に発生する土砂を利用して水深の浅い背後盛土を造成し、盛土上では藻場を形成。



航路泊地整備に伴い発生する浚渫土砂を活用し、人工干潟を造成。干潟ではアマモ場及びコアマモ場を形成。



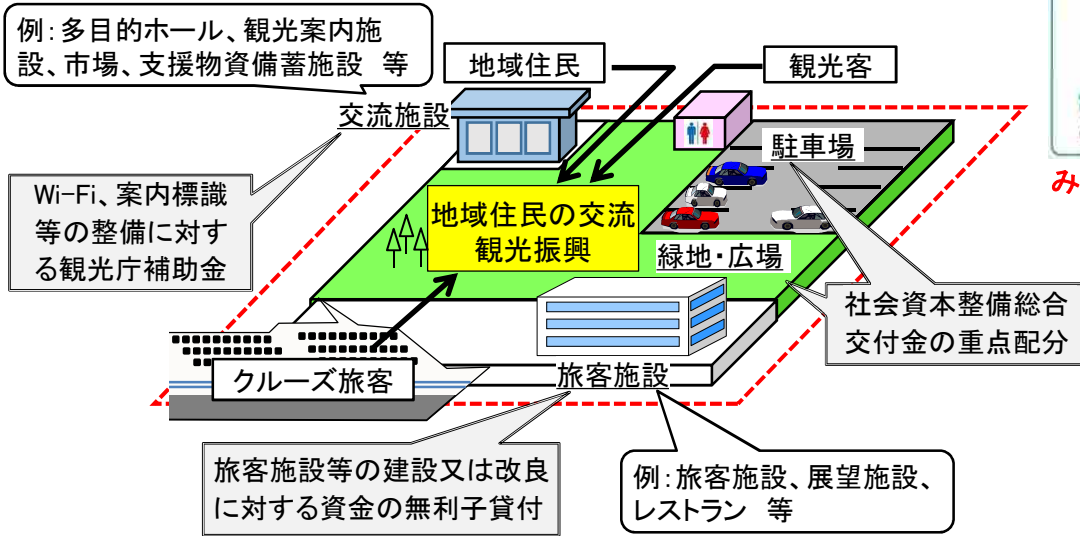
航路浚渫土砂を用いて、干潟を造成し、アマモ場群落を形成。

計画的な海面処分場の整備

(4)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり～みなとオアシス～

- みなとオアシスを通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化、近年増加する訪日クルーズ旅客の受入れ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。
- また、港湾管理者が適正な民間団体(みなとオアシス運営者やクルーズ旅客受入団体等)を港湾協力団体に指定することで、港湾管理者との相互の協力体制が構築されることが見込まれ、港湾における活動の円滑化、活性化が図られる。(指定数:43団体(令和5年4月1日時点))

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

みなとオアシス所在港湾の一覧

【北海道】
稚内港 留萌港
香深港 釧路港
函館港 室蘭港
紋別港 函館港
網走港 江差港

【近畿】
【大阪府】大阪港 阪南港
深日港・淡輪港
【和歌山県】和歌山下津港
新宮港 古座港
日高港
【京都府】宮津港
伏見港 久美浜港
舞鶴港
【兵庫県】神戸港 (須磨/神戸)
相生港 福良港

【北陸】
【新潟県】岩船港 新潟港 (新潟/聖籠)
高津港
【富山県】魚津港 伏木富山港 (新湊/伏木/富山)
【石川県】金沢港 小木港
飯田港 輪島港
宇出津港 八水港 七尾港
【福井県】福井港 敦賀港 和田港

【中国】
【鳥取県】鳥取港 境港
【島根県】西郷港 別府港 来居港 浜田港
【岡山県】東備港 牛窓港 宇野港 笠岡港
【広島県】瀬戸田港 福山港 尾道糸崎港 (尾道/三原)
【広島県】志海港 竹原港 鞆崎港 小用港 三高港 広島港 (宇品/坂)
浦刈港 厳島港
【山口県】由宇港 安下庄港 (徳山/下松)
三田尻中関港 (尾道/三原)

【中国・四国】
【広島県・愛媛県】土生港・立石港

【中国】
【鳥取県】鳥取港 境港
【島根県】西郷港 別府港 来居港 浜田港
【岡山県】東備港 牛窓港 宇野港 笠岡港
【広島県】瀬戸田港 福山港 尾道糸崎港 (尾道/三原)

【四国】
【高知県】奈半利港 手結港 久礼港 呼び子港
【長崎県】比田勝港 厳原港 郷ノ浦港 福江港 長崎港 口ノ津港 佐世保港
【大分県】別府港 津久見港
【熊本県】宮岡港 牛深港 八代港 古江港 油津港 細島港 鹿兒島港
【宮崎県】古江港 油津港 細島港 鹿兒島港
【鹿児島県】鹿兒島港 鹿児島港

【愛媛県】 新居浜港 枝越港 宇和島港 八幡浜港 三崎港
【徳島県】徳島小松島港
【香川県】香川港
【北浦港】北浦港 宇多津港

【中部】
【静岡県】沼津港 下田港 田子の浦港 清水港 大井川港 御前崎港 浜名港
【愛知県】三河港 名古屋港
【三重県】津松阪港 鳥羽港 浜島港 賢島港

【関東】
【茨城県】茨城港(大洗) 川崎港
【栃木県】横濱港 横須賀港 大磯港
【千葉県】千葉港 木更津港 興津港 館山港
【神奈川県】神奈川港 川崎港 横濱港 横須賀港 大磯港

【九州】
【山口県】下関港
【福岡県】北九州港 大島港
【佐賀県】宮岡港 唐津港 呼子港
【長崎県】比田勝港 厳原港 郷ノ浦港 福江港 長崎港 口ノ津港 佐世保港
【大分県】別府港 津久見港
【熊本県】宮岡港 牛深港 八代港 古江港 油津港 細島港 鹿兒島港
【宮崎県】古江港 油津港 細島港 鹿兒島港
【鹿児島県】鹿児島港 鹿児島港

【中部】
【静岡県】沼津港 下田港 田子の浦港 清水港 大井川港 御前崎港 浜名港
【愛知県】三河港 名古屋港
【三重県】津松阪港 鳥羽港 浜島港 賢島港

【北陸】
【新潟県】岩船港 新潟港 (新潟/聖籠)
高津港
【富山県】魚津港 伏木富山港 (新湊/伏木/富山)
【石川県】金沢港 小木港
飯田港 輪島港
宇出津港 八水港 七尾港
【福井県】福井港 敦賀港 和田港

【東北】
【青森県】大間港 大湊港 青森港 八戸港 久慈港 宮古港 釜石港 大船渡港 秋田港 秋田港 本荘港
【宮城県】仙台港 塩釜港 (塩釜/仙台)
【山形県】酒田港 加茂港 風間港 小名浜港
【福島県】福島港 小名浜港

【北海道】
稚内港 留萌港
香深港 釧路港
函館港 室蘭港
紋別港 函館港
網走港 江差港

登録数 158箇所 (令和5年8月31日時点)

みなとオアシスにおける活動事例



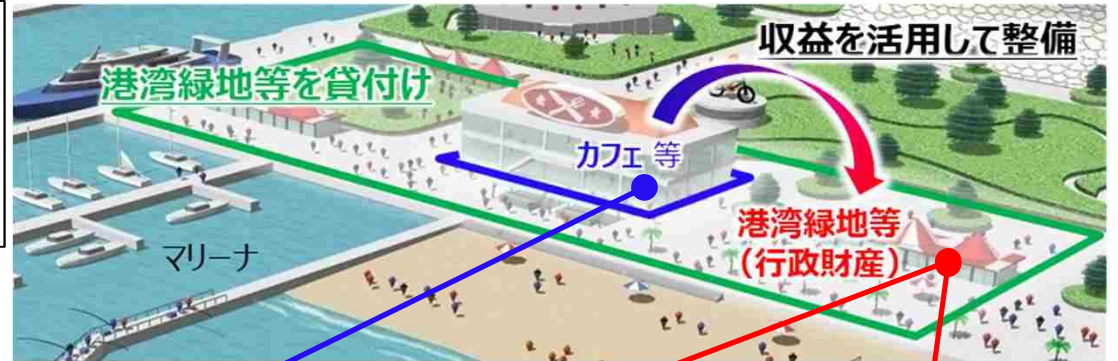
(4)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり～民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備～

- 港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされておらず、老朽化・陳腐化が進展。
- そのため、令和4年12月に公民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と公共還元として港湾緑地等の再整備を行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする「港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP制度）」を創設。

■制度の概要

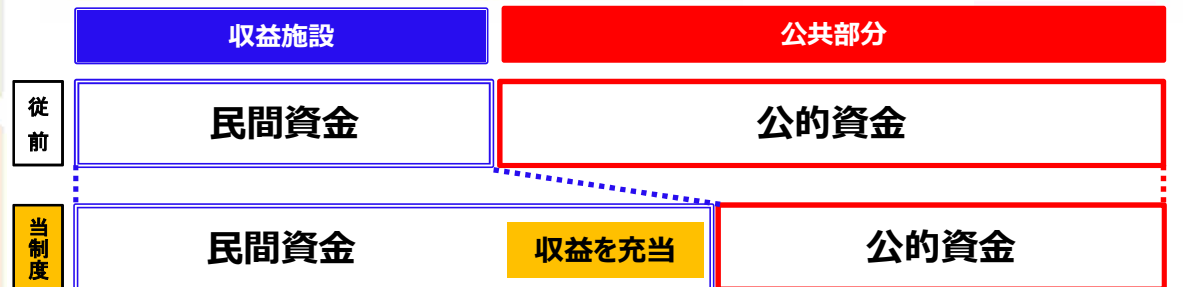
制度概要：港湾環境整備計画を港湾管理者が認定・公表
 港湾緑地等の行政財産の貸付け
 事業期間：概ね30年以内
 条件：収益の一部を公共還元
 （港湾緑地等のリニューアルや維持管理）

■制度イメージ



■制度活用のメリット

<p>港湾管理者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民間資金を活用することで、緑地等の整備・管理にかかる財政負担が軽減される。 ・民間の創意工夫も取り入れた整備・管理により、緑地等のサービスレベルが向上する。
<p>民間事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地内に飲食店や売店等の収益施設を長期間安定的に設置できる。 ・港湾空間を活用して自らが設置する収益施設と合った緑地等を一体的に整備することで、収益の向上にもつなげる質の高い空間を形成できる。
<p>利用者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設の充実など利用者向けサービスが充実する。 ・老朽化し、質が低下した施設の更新が進み、緑地等の利便性、快適性、安全性が高まる。



民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営**

(コラム) 交付金制度を活用した豊かな暮らしを支える社会資本整備

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、豊かな暮らしを支える社会資本整備を促進する。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金(国土交通省)

[社会資本整備総合交付金]
成長力強化や地域活性化等につながる事業を支援する。

○海上物流の効率化等を図るために行う港湾施設の整備



水島港
(岸壁の整備)



徳島小松島港
(臨港道路の整備)

○「みなとオアシス」の拠点機能強化やクルーズ船の受け入れのための港湾施設の整備



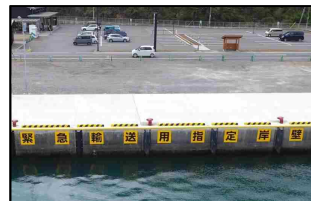
青森港
(海浜の整備)



金沢港
(緑地・道路の整備)

[防災・安全交付金]
地域住民の命と暮らしを守る事前防災・減災対策の取組や、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。

○南海トラフ地震、首都直下型地震等の大規模地震対策として実施する耐震強化岸壁・臨港道路等の整備



くれ久礼港
(岸壁の改良)



長島港
(橋梁の改良)

○津波対策として実施する津波防波堤及び津波避難施設の整備



ゆあさひろ湯浅広港
(防波堤の改良)

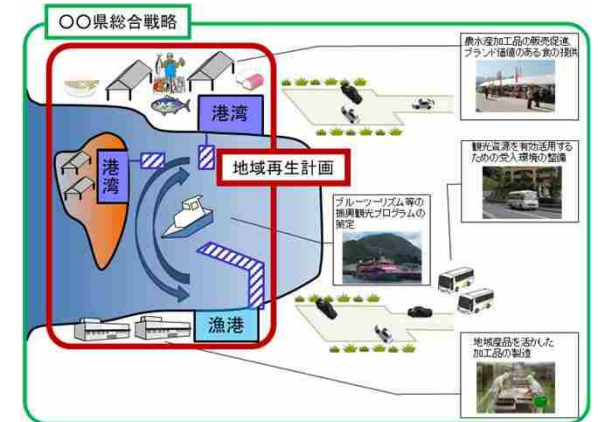


新島港
(津波避難施設の整備)

地方創生港整備推進交付金(内閣府)

港湾及び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。

●地方創生港整備推進交付金のイメージ



●地方創生港整備推進交付金により整備された港湾施設



やわたはま八幡浜港フェリーターミナル

IV. 新規要求事項

1. 制度

事項	概要	備考
1. ターミナルゲートシステムの高度化	コンテナ船の大型化に伴うターミナル前での渋滞発生や2024年問題による陸運事業者の人的リソース不足といった課題に対応するため、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートシステムの導入を支援する。	拡充 (公共)
2. 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成の促進	「物流の2024年問題」を踏まえ、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化(次世代高規格ユニットロードターミナルの形成)に向け、シャーシ・コンテナ置き場や小口積替施設、リーファープラグの整備を支援する。	拡充 (公共)

2. 調査・検討

事項	概要	備考
1. 港湾における水素等の取扱に係る安全対策検討	2050年カーボンニュートラルの実現に向け、水素等の大規模サプライチェーンの構築が必要。このため、水素等の受入拠点となる港湾において、効率性も確保しつつ、安全な荷役を行う手法について検討する。	新規 (非公共)
2. 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成の促進	「物流の2024年問題」を踏まえ、モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化(次世代高規格ユニットロードターミナルの形成)に向け、シャーシ・コンテナ位置管理等のシステムに関する技術検証を実施する。	新規 (非公共)
3. 港湾立地企業が実施する気候変動リスクに係る脆弱性評価の促進	臨海部における気候変動適応策の推進のため、港湾立地企業における気候変動リスクの定量的な脆弱性評価手法を検討し、ガイドラインを作成する。	新規 (非公共)

IV. 新規要求事項

3. 税制改正

事 項	概 要
1. 軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾整備等に從事する作業船の用途） <u>＜3年間延長＞</u>	【対象】 港湾整備等に從事する作業船の動力源に供する軽油 【軽油引取税の特例】 課税免除
2. 軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾運送業の用途） <u>＜3年間延長＞</u>	【対象】 港湾運送に使用される機械及び船舶の動力源に供する軽油 【軽油引取税の特例】 課税免除
3. 津波対策に資する港湾施設等に係る特例措置 <u>＜4年間延長＞</u>	【対象】 津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）に基づき、市町村が作成した推進計画により、民間企業が推進計画区域（臨港地区に限る）内で取得・改良した津波対策に資する港湾施設等（※） ※護岸、防潮堤、胸壁、津波避難施設 【固定資産税の特例】 ①大臣配分資産又は知事配分資産：取得価格に1/2を乗じて得た額 ②その他の資産：取得価格に1/2を参酌して1/3以上2/3以下の範囲内において市町村の条例で定める割合を乗じて得た額
4. 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特例措置 <u>＜見直し※＞</u>	【対象】 国際戦略港湾等において、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を受けて取得した陸上電力供給設備 ※「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」について、「GX経済移行債を財源とする補助金（名称未定）」に見直す。 【固定資産税の特例】 課税標準2/3（取得後3年間）

経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)

第2章 新しい資本主義の加速

令和5年6月16日 閣議決定

2. 投資の拡大と経済社会改革の実行

(2) グリーン・デジタル・ブルー・インフラの加速

(グリーン・デジタル・ブルー・インフラ)

再生可能エネルギーについては、国民負担の抑制と地域との共生を図りながら、S+3Eを大前提に、主力電源として最優先の原則で最大限導入拡大に取り組む。このため、地域間を結ぶ系統については、今後10年間程度で過去10年(約120万kW)と比べて8倍以上の規模(1000万kW以上)で整備を加速し、2030年度を目指して北海道からの海底直流送電を整備する。分散型エネルギーシステムなど真の地産地消にも取り組むよう促す。また、再エネ導入に向けたイノベーションを加速し、技術自給率の向上に向け、次世代太陽電池(ペロブスカイト)や浮体式洋上風力等の社会実装【16】、次世代蓄電池やスマートエネルギー・マネジメントシステムの技術開発、再エネ分野におけるサプライチェーン構築や地域に根差した人材育成を進める。

【16】洋上風力発電の導入を排他的経済水域(EEZ)に拡大するための法整備を含む。

改定「水素基本戦略」に基づく対応を進め、既存燃料との価格差に着目した事業の予見性を高める支援や、需要拡大や産業集積を促す拠点整備支援を含む、規制・支援一体型での制度整備に需給両面で取り組み、2030年頃までの商用開始に向けて、水素コア技術を国内外で展開しつつ、水素・アンモニアの大規模かつ強靱なサプライチェーンの早期構築を目指す。自動車については、2030年代前半までの商用化を目指す合成燃料(e-fuel)の内燃機関への利用も見据え、2035年までに新車販売でいわゆる電動車(電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車)を100%とする目標等に向け、蓄電池の投資促進・技術開発等や、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備、中小サプライヤー等の業態転換を支援する。船舶・航空・鉄道等の輸送分野については、カーボンニュートラルボートの形成【19】やゼロエミッション船の開発・導入のほか、低燃費機材導入や運航改善と併せて、国産の持続可能な航空燃料(SAF)を国際競争力のある価格で安定供給できる体制を構築する。また、まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化を更に進めるとともに、森林吸収源対策等【21】を加速する。合成燃料(e-fuel)や合成メタン(e-methane)等のカーボンリサイクル燃料を含むカーボンリサイクルやCCS、地熱を含め、各分野においてGXに向けた研究開発や設備投資、需要創出の取組を推進する。

【19】洋上風力発電の導入促進を支える基地港湾の整備を含む。

【21】森林資源情報の整備、建築物等における木材利用促進や、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)等の保全・再生・創出を通じたブルーカーボン(海洋生態系によって吸収・固定される二酸化炭素由来の炭素)の活用を含む。

(5) インバウンド戦略の展開

(持続可能な形での観光立国の復活)

訪日外国人旅行消費額が本年第1四半期に1兆円を超えるなど、我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札である観光について、新たな「観光立国推進基本計画」に基づき、持続可能な観光地域づくりやインバウンド回復、国内交流拡大に戦略的に取り組む。

訪日外国人旅行消費額5兆円の早期達成に向け、アドベンチャー・ツーリズム等の特別な体験の提供等の支援、新たな観光コンテンツ創出、文化財等の夜間活用、民間活力等による国立公園・国民公園や公的施設の魅力向上、医療・ツーリズムの推進、高付加価値旅行者の誘客の集中的支援、航空便回復・CIQ等の受入環境整備、伝統芸能等における外国人対応の推進、クルーズの再興と拠点形成、観光地へのアクセス向上、消費税免税制度の適正利用の促進、観光外交の推進を含む戦略的なプロモーション、日本酒・焼酎・泡盛等のユネスコ無形文化遺産への早期登録、MICE誘致・開催、IR整備、アウトバウンド・国際相互交流の拡大等を強力に推進する。

経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)

第2章 新しい資本主義の加速

令和5年6月16日 閣議決定

5. 地域・中小企業の活性化

(「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」)

中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展と「全国的な回廊ネットワーク」の形成を通じた交流・連携の強化、国際競争力の強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、航空ネットワークの維持・活性化、モーダルコネクの強化、造船・海運業等の競争力強化等に取り組む。加えて、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う。また、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成し、地方活性化や国際競争力強化を推進する。リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を取りまとめ、品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について調査分析を行う。全線開業の前倒しを図るため、建設主体が本年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導・支援を行う。

(物流の革新)

2024年度から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」【139】に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX【140】、物流DX【141】・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減に向けた規制的措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・勧告制度の実効性向上等による「商慣行の見直し」、再配達削減を含む荷主や消費者の「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。このため、次期通常国会での法制化も含め、荷主への規制的措置など中長期的に継続して取り組むための枠組みを整備する。

【139】令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。

【140】省エネ化に資する車両や船舶の導入、物流施設等の省エネ・脱炭素化、カーボンニュートラルポート等。

【141】自動運転、ドローン物流、バース予約システム、求貨求車マッチングや自動倉庫、AIターミナル、サイバーポート等。

経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)

令和5年6月16日 閣議決定

第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応

1. 国際環境変化への対応

(1) 外交・安全保障の強化

防衛力のみならず、外交力・経済力を含む総合的な国力を活用するという考えの下、防衛力の抜本的強化を補完し、それと不可分一体のものとして、研究開発、公共インフラ整備、サイバー安全保障、我が国及び同志国の抑止力の向上等のための国際協力の4つの分野における取組を関係省庁の枠組みの下で推進し、総合的な防衛体制を強化する。

2. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興

(防災・減災、国土強靱化)

激甚化・頻発化する自然災害、インフラ老朽化等の国家の危機から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するため、「国土強靱化基本計画」に基づき、現下の資材価格の高騰等も踏まえ、必要・十分な予算を確保し、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、女性・子ども等の視点も踏まえ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。5か年加速化対策等の取組を推進し、災害に屈しない国土づくりを進める。

これまでの着実な取組によって大規模な被害が抑制されているところ、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めていくことが重要であり、5か年加速化対策後の国土強靱化の着実な推進に向け、改正法に基づき、必要な検討を行う。

今夏を目途に策定する新たな「国土強靱化基本計画」について、デジタル田園都市国家構想や新たな「国土形成計画」と一体として取組を一層強化する。将来の気候変動の影響を踏まえた流域治水、インフラ老朽化対策の加速化、TEC-FORCE等の防災体制・機能の拡充・強化等の「国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理」、ミッシングリンクの解消等による災害に強い交通ネットワークの構築等の「経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化」、サプライチェーンの強靱化や、船舶活用医療の推進、医療コンテナの活用等による医療の継続性確保等の「災害時における事業継続性確保をはじめとした官民連携強化」に加え、次期静止気象衛星等の活用による防災気象情報等の高度化や消防防災分野のDX、防災デジタルプラットフォームの構築、住民支援のためのアプリ開発促進等の「防災DX」、防災科学技術の推進による「デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化」、災害ケースマネジメントの促進、災害中間支援組織を含む被災者支援の担い手確保・育成、地域の貴重な文化財を守る防災対策、気象防災アドバイザーや地域防災マネージャーの全国拡充によるタイムライン防災の充実強化、消防団への幅広い住民の入団促進等による消防防災力の拡充・強化等、多様性・公平性・包摂性を意識した「地域における防災力の一層の強化」を新たな施策の柱とし、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限いかす。

第4章 中長期の経済財政運営

3. 生産性を高め経済社会を支える社会資本整備

中小建設企業等におけるICT施工やBIM/CIMの普及拡大等によるi-Constructionの推進、ドローン・センサネットワーク等による管理の高度化、国土交通データプラットフォーム等によるインフラデータのオープン化・連携拡充、行政手続のオンライン化の徹底等により、生産性を高めるインフラDXを加速する。

広域的・戦略的なインフラマネジメントの実施、新技術・デジタルの活用促進等により、予防保全型メンテナンスへの本格転換や高度化・効率化、公的ストック適正化を推進する。

国内投資の拡大、生産性向上、災害対応力の強化等に資するよう、費用便益分析の客観性・透明性の向上を図りつつ、ストック効果の高い事業への重点化を図る。

公共事業の効率化等を図るとともに、民間事業者が安心して設備投資や人材育成を行うことができるよう、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ、戦略的・計画的な取組を進める。その際、現下の資材価格の高騰の状況等を注視しながら適切な価格転嫁が進むよう促した上で今後も必要な事業量を確保しつつ、実効性のあるPDCAサイクルを回しながら、社会資本整備を着実に進める。

持続可能な建設業の実現に向け、建設資材価格の変動への対応、建設キャリアアップシステムも活用した処遇改善、現場技能者への賃金支払の適正化、建設工事における安全管理の徹底等により、建設産業の賃上げ及び担い手の確保・育成を図る。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂(抄)

IV. GX・DX等への投資

令和5年6月16日 閣議決定

2. GX・エネルギー安全保障

(1) エネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組

② 再生可能エネルギーの主力電源化

ii) 洋上風力の導入拡大

洋上風力の導入拡大に向け、早期運転開始の計画を評価するインセンティブ付けを行う等、公募のルールの見直しを踏まえ、本年度内に事業者の選定を行う。また、「日本版セントラル方式」を通じて、案件形成を加速する。さらに、排他的経済水域(EEZ)への拡大のための制度的措置を検討する。

iv) 次世代太陽電池、浮体式洋上風力

浮体式洋上風力の導入目標を掲げ、その実現に向け、技術開発・大規模実証を実施するとともに、風車や関連部品、浮体基礎など洋上風力関連産業における大規模かつ強靱なサプライチェーン形成を進める。

VIII. 経済社会の多極化

1. デジタル田園都市国家構想の実現

(3) デジタル田園都市国家構想の前提としての安心の確保

① 広域交通インフラの整備

地方の暮らしや経済成長を支えるため、引き続き、高速道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、港湾等の整備・活用を進める。

② 物流2024年問題への対応

モーダルシフト、電動車化、1台の車両で荷物と乗客を同時に輸送する貨客混載等のGXや、自動運転、トラック予約受付システムの普及、自動化・機械化等のDX、パレット・コンテナの導入・標準化、物流拠点の機能強化、高速道路のトラック速度規制の引上げに向けた調整を進め、生産性向上と担い手の確保を進める。

④ 国土強靱化、防災・減災投資の加速

「国土強靱化基本計画」に基づき、必要・十分な予算を確保し、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を推進するとともに、中長期的・継続的・安定的に取組を進めることが重要であり、対策後の国土強靱化の着実な推進に向け、改正国土強靱化基本法に基づき、検討を行う。

本年夏を目途に策定する新たな基本計画について、防災インフラの整備等に加え、「デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化」、「地域における防災力の一層の強化」を新たな施策の柱とし、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限活かす。

IX. 日本の魅力を活かしたインバウンドの促進

(2) 受入れの円滑化

インバウンドの受入環境整備を推進するため、空港業務の省力化・自動化や業務効率化等による航空ネットワークの回復と強化、国際拠点空港の整備、クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組、国際交通機関へのアクセス向上、公共交通機関や観光地でのキャッシュレス決済の導入等を支援するとともに、伝統芸能等における外国人対応を進める。さらに、ビザ緩和、入国手続での関係機関の連携強化、最先端技術を活用した出入国審査の導入等の受入体制の確保や、観光案内拠点の整備等の外国人対応を着実に進める。他方、障害者・高齢者等への受入環境整備のため、公共施設等の一体的・総合的なバリアフリー化等を着実に進める。

成長戦略等のフォローアップ(抄)

令和5年6月16日 閣議決定

II. 「GX・DX等への投資」関連のフォローアップ

1. 「GX」関連

(カーボンニュートラルポートの形成)

グリーン海運回廊の形成に向けた国際的議論の主導等により、海外も含め、カーボンニュートラルポートの形成による港湾の脱炭素化を進める。

IV. 「経済社会の多極化」関連のフォローアップ

1. 「デジタル田園都市国家構想の推進」関連

(水産業の成長産業化)

瀬戸内海において、2023年度に栄養塩類供給の管理方策を提案する。また、東京湾及び伊勢・三河湾において、2023年度から海域ごとの実情に応じ、底層環境の改善や栄養塩類と水産資源の関係解明に向けた調査を行うとともに、関係解明を進め、水環境管理方策を提案する。
ブルーカーボンの活用に向けて、藻場・干潟の保全を引き続き行う。

(国土強靱化、防災・減災)

港湾の強靱化等のため、多様な関係者が連携・協働した防災・減災計画の策定や災害時における物流ネットワークの早期復旧に向けた広域調整を行う協議会の設置等の制度整備について検討し、2023年度中に結論を得て、所要の措置を講ずる。

VI. 「個別分野の取組」関連のフォローアップ

2. 「海洋」関連

2023年度中に、浮体式洋上風力の導入目標を設定する。また、排他的経済水域での洋上風力発電の実施のための法制度を検討し、法案化を進める。

観光立国推進基本計画(抄)

第3. 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 持続可能な観光地域づくり戦略

(7) 良好な景観の形成・保全・活用

① 交通機関の整備・外国人対応

サ 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

港湾における緑地や広場が、港湾の自然環境の保全、港湾の良好な景観の形成、港湾労働者の労働環境及び周辺住民の生活環境の向上等の場等の機能を果たしていることに鑑み、港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を生かした地域づくりを推進する。また、港湾緑地等の再整備と魅力向上を効果的に推進するため、港湾環境整備計画制度等を活用し民間活力導入による水際線を生かした質の高い賑わい空間の創出を図る。

シ 自然と調和した港湾・河川環境の保全・創出

港湾における流木等の漂流物の回収や干潟・藻場等の再生・創出等により、今後親水性の高い良好な港湾環境・景観を創造する。

2. インバウムの回復戦略

(8) インバウムの受入環境の整備

① 交通機関の整備・外国人対応

エ クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

国際クルーズ船内におけるコロナの集団感染を受けて令和2年3月以降、我が国への国際クルーズの運航は停止していたが、令和5年から国際クルーズの本格的な受入れを再開する。また、日本船社ではクルーズ船を新造する動きもある。

日本におけるクルーズ再興に向け、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、令和7年に訪日クルーズ旅客をコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることを目指した取組を推進する。また、地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組む。

具体的には、関係業界団体が作成した感染防止対策ガイドラインを各クルーズ船社が遵守して船内の感染防止対策を徹底し、また、寄港地においても、港湾での感染防止対策を進めることにより、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進める。

あわせて、既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境整備や寄港地を探すクルーズ船社と港湾管理者のマッチングを図るサービスの提供、クルーズ旅客の受入機能の高度化等によりクルーズ船寄港の「お断りゼロ」を実現する。

また、旅客施設等への船社の投資に併せ、国・港湾管理者が岸壁の整備や利用調整等のハード・ソフト両面からの支援を行うことによるクルーズ船の長期的かつ安定的な寄港の確保や、民間事業者による旅客施設の整備に対する支援により、世界に誇る国際クルーズ拠点の形成を図る。

さらに、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させるため、寄港地の地方公共団体とクルーズ船社が連携し、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築するとともに、内陸部を含めた広域に及ぶ上質な寄港地観光造成に向けた取組を進める。

これらに加え、全国の港湾管理者等で構成する全国クルーズ活性化会議と連携して瀬戸内海や南西諸島等の新たなクルーズ周遊ルートの開拓を進めるとともに、多様化する訪日クルーズニーズに対応したプロモーションや海外の国際展示会への出展等、訪日クルーズ寄港促進の取組を進める。

チ 旅客船ターミナル・旅客船の整備

離島をはじめとする各地域の玄関に相当する旅客船ターミナル及び旅客船のバリアフリー化や無料Wi-Fiの整備・多言語表示の充実等の訪日外国人旅行者の受入環境整備等を図ることにより、サービスの多様化・高度化を加速させる。さらに、キャッシュレス決済システムの整備や、旅客船ターミナル及び旅客船における感染症対策を実施し、快適で安心・安全な旅行ができる環境整備を図る。

ツ マリンレジャーを活用した地域観光の振興等

プレジャーボートの収容保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪とする公共水域の適正な利用の促進や、「海の駅」を活用し、地域の特性を生かしたイベントやクルージング等のマリンレジャーの体験機会の提供の取組を地方公共団体や関係団体等と連携して推進する。

観光立国推進基本計画(抄)

令和5年3月31日
閣議決定

テ 港湾空間・みなとオアシスの整備等

港湾について、人流・物流の交流拠点としての機能に加え、周辺に運河や倉庫群が数多く残されていること、親水性のある港湾緑地が存在すること等の魅力を生かしつつ、港湾の施設整備等のハード施策やみなとオアシスの登録等のソフト施策により、美しい港湾空間の形成を図る。令和5年3月末までに157か所が登録されているみなとオアシスを通じて、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを引き続き推進していく。また、訪日外国人旅行者の周遊促進・消費拡大や安全・安心な旅行環境の整備のため、港湾におけるICT等を活用した受入環境整備や災害時の多言語対応強化等を支援する。

3. 国内交流拡大戦略

(1) 国内旅行需要の喚起

コ 水辺における環境学習・自然体験活動等の推進

「子どもの水辺」再発見プロジェクト等により、安全で近づきやすい河川空間の整備を進めるとともに、市民団体等と連携した環境学習・自然体験活動を推進する。また、自然体験プログラムの開催の場ともなる緑地・干潟等の整備、既存ストックの利活用の促進を図る。

物流革新に向けた政策パッケージ(抄)

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

② 物流のGXの推進

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③ 物流のDXの推進

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「CONPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーシ位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

国土形成計画(全国計画)(抄)

第1部 新たな国土の将来ビジョン

第1章 時代の重大な岐路に立つ国土

第1節 我が国が直面するリスクと構造的な変化(国土をめぐる状況変化)

- ・ コロナ禍における国際海上コンテナ物流の混乱や、周辺国との競争激化等により、国際基幹航路の我が国への寄港数は減少傾向にある。

第2章 目指す国土の姿

第1節 国土づくりの目標

(1) デジタルとリアルの融合による活力ある国土づくり

- ・ 地方においても、全国各地域の地域資源を最大限活用し、港湾・空港等の国際交通ネットワークの強化やデジタルの徹底活用を通じて、コロナ禍で激減したインバウンドの回復や農林水産物・食品の輸出促進を含め、ヒト・モノ・カネ・情報・技術など様々な分野での各地域と成長するアジア諸国を始めとする世界との直接交流の拡大を図るとともに、地方発のグローバル産業や人材の育成を推進する。

(3) 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む個性豊かな国土づくり

- ・ CO2吸収・固定機能が期待される沿岸域におけるブルーカーボン生態系の保全等の重要な舞台として、その持続的な保全と利活用を図る必要がある。
- ・ 藻場やサンゴ礁等の生物多様性の保全に資する地域における生態系の回復を図るとともに、海域の特性に合わせた利活用の検討を深め、我が国の海洋のレジリエンスを向上させる。

第2節 国土構造の基本構想

- ・ 2つの国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の機能強化・活用を図り、世界からヒト・モノ・カネ・情報を惹きつけ、我が国全体の国際競争力強化につなげる。

第3章 国土の刷新に向けた重点テーマ

第2節 持続可能な産業への構造転換

1. 地域の特徴を活かした成長産業の全国的な分散立地等の促進

(1) GX・DXの推進、経済安全保障の観点からの成長産業の国内生産拠点形成・強化

- ・ 企業のニーズも踏まえつつ、立地・設備投資を誘発するなど経済活動を下支える道路・港湾、工業用水等のインフラの円滑かつ機動的な整備を推進する。

(3) 洋上風力発電の導入、関連産業集積の促進

- ・ 洋上風力発電の導入促進は、カーボンニュートラル実現に向けて最大限の導入をすることとしている再エネの主力電源化に向けた重要施策である。

2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000~4,500万kWの案件形成といった導入目標を官民で共有し、その実現を図るため、安全保障や環境影響等の観点について十分に考慮しつつ、官民連携により導入拡大を図るとともに、風車や部品など洋上風力関連産業における大規模かつ強靱なサプライチェーンの形成が必要である。

このため、再エネ電力の安定供給や関連産業への経済波及効果の観点から、設備投資のインセンティブ付与や国内外の企業連携の促進、事業環境整備等による産業競争力の強化とともに、洋上風力関連産業の立地・集積による地域経済の活性化・雇用の促進を図る。洋上風力発電の導入促進に向け、案件形成の状況や技術動向等を踏まえ、洋上風力発電設備の設置及び維持管理等に利用される港湾の計画的な利用促進及び整備の推進を図る。

2. GXや巨大災害リスク対応に向けた既存コンビナート等の基幹産業拠点の強化・再生

(1) 既存コンビナート等の強化・再生

- ・ 水素・アンモニア等の国際サプライチェーンの拠点となるカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進し、水素・アンモニア等の効率的な利用・サプライチェーン構築に向けた港湾・貯蔵施設やパイプライン等のインフラ整備や、臨海部から内陸部への広域サプライチェーンの構築等を官民が連携して戦略的に進める必要がある。

第3節 グリーン国土の創造

1. 30by30による健全な生態系の保全・再生

- ・ CO2吸収源対策にもつなげるブルーカーボン生態系の保全・再生・創出を推進する。

3. グリーンインフラによる複合的な地域課題の解決

- ・ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創出、農地の多面的機能の適切な維持・発揮など、グリーンインフラの充実に向けた官民連携による取組を推進する。

第4章 横断的な重点テーマ

第1節 地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化

1. 国土基盤の機能・役割の最大限の発揮(機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化)

(1) 地域の安全・安心を支える

- ・ 主に、治山治水対策等による国土保全インフラの充実・強化、流域治水の推進、災害に強い国土幹線道路ネットワークや幹線鉄道ネットワーク、海上輸送ネットワーク等の構築、国土基盤の耐震化・耐災害性強化等に取り組む。河川・ダム、砂防施設、海岸保全施設、農業水利施設等の整備による気候変動適応社会の実現等を図る。

(3) 経済活動を下支えし、生産性を高める

- ・ 主に、道路、港湾、空港、鉄道等の交通インフラ、光ファイバ、5G、データセンター等のデジタルインフラ、送配電網、電力系統等のエネルギーインフラの充実・強化等に取り組む。
- ・ 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を強化するとともに、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。また、内航フェリー・RORO 船のターミナルにおいて必要となる港湾整備及び情報通信技術や自動技術を用いた荷役効率化等の取組により、国内複合一貫輸送網の機能強化を図る。さらに、クルーズ船受け入れのための環境整備による観光振興を図る。

2. 国土基盤の高質化に向けた戦略的マネジメントの徹底

(1) 社会経済状況の変化に応じた国土基盤の機能高度化

(DX)

- ・ ヒトを支援するAIターミナル・サイバーポート、データ通信の拡大や衛星の活用等による精度の高い航空管制の提供、水門等の操作の自動化・遠隔化、センサーやAI・ICTを活用した下水道施設管理の高度化・効率化など、国土基盤の機能性を高めるデジタル活用を進める。

(GX)

- ・ 再エネ導入のための電力系統等のエネルギーインフラ、カーボンニュートラルポート(CNP)など、脱炭素社会を支える国土基盤を強化する。

(リダンダンシー確保を含めたネットワーク強化)

- ・ 港湾を核とした海上輸送ネットワークの整備など、交通、情報通信、エネルギー等の全国的な強靱なネットワーク機能の強化を推進する。

(安全保障)

- ・ 国家安全保障戦略等を踏まえた空港・港湾等の公共インフラの整備と利用調整、様々な種類の避難施設の確保等を推進する。

(自然資本と結合した効果活用)

- ・ 公園緑地、流域治水における遊水地・「田んぼダム」、干潟・藻場等のブルーカーボン生態系など、グリーンインフラの取組を推進する。

(PPP/PFIの活用促進)

- ・ 都市公園におけるPark-PFI、港湾緑地等におけるみなと緑地PPP、高速道路SA/PAの機能高度化におけるPFI等のPPP/PFIの活用拡大を推進する。

(縦割り排除による複合的・多目的活用)

- ・ 道路や河川、公園等の公共空間の利活用、インフラツーリズム、みなとオアシスなど、国土基盤を活用した賑わいづくり、貨物専用線の旅客線化等の取組を推進する。

(災害時における防災・減災機能の発揮)

- ・ 「道の駅」の防災拠点化、港湾を活用した支援物資輸送や被災者輸送等の災害対応支援、水道施設

における異なる水系間での相互取水・導水や他の系統からの送配水を可能とする水供給システムの構築、貯留施設の整備、応急給水等の体制の強化や相互補完化等の取組を推進する。

(ソフト施策と組み合わせた効果最大化)

・流域治水の推進、ダムの運用高度化等による治水・利水機能の強化、産地と港湾が連携した農林水産物・食品の更なる輸出促進、地域生活圏に必要なサービス提供のための「道の駅」のリニューアル、良好なサービスを効率的に提供するための「道の駅」同士の連携強化等の取組を推進する。

(集約・再編等によるストックの適正化)

・こうした観点から、例えば、公共下水道・農業集落排水等の統合、港湾におけるふ頭再編等の取組を推進する。

第2部 分野別施策の基本的方向

第1章 地域の整備に関する基本的な施策

第7節 地理的、自然的、社会的条件の厳しい地域への対応

・奄美群島については、道路、港湾、空港等の公共施設の整備、既存施設の老朽化対策、常襲する台風等の災害への対策を含めた社会資本整備を行うとともに、一次産業と観光の連携など、奄美群島の特性に応じた産業の振興や、人の往来等に要する費用の低廉化等を通じた住民の生活の利便性の向上を図る。

第2章 産業に関する基本的な施策

第4節 GXを先導する世界最先端の技術を活かしたエネルギー需給構造の実現

(運輸部門の省エネ)

・物流分野でのエネルギー使用量を削減するため、輸送網の集約、モーダルシフトに加え、物流施設における脱炭素化等により持続可能な物流の実現を目指す。さらに、鉄道駅、港湾、空港、道路等の施設において、省エネ機器の導入や照明のLED化を通じた省エネ化を進める。

(水素社会の実現)

・改定「水素基本戦略」に基づく対応を進め、既存燃料との価格差に着目した事業の予見性を高める支援や、需要拡大や産業集積を促す拠点設備支援を含む、規制・支援一体型での制度整備に需給両面で取り組み、2030年頃までの商用開始に向けて、水素コア技術を国内外で展開しつつ、水素・アンモニアの大規模かつ強靱なサプライチェーンの早期構築を目指す。さらに、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する。

第3章 文化・スポーツ及び観光に関する基本的な施策

第2節 観光振興による地域の活性化

・訪日クルーズを我が国の経済成長に繋げるため、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進するとともに、クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携による国際クルーズ拠点の形成、多様化する訪日クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境整備、訪日クルーズ寄港促進の取組を推進する。さらに、本物や特別感を感じられる体験型ツアーといった上質な寄港地観光を造成するなど、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組を進める。また、みなとオアシスにおいて更なる受入環境の整備に取り組むとともに、港湾協力団体等との協働により、安全で魅力的な港湾空間の形成を図る。さらに、地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等について、民間活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進する。

第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策

第1節 シームレスな総合交通体系の高質化

・交通インフラがその機能を十全に発揮するためには、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成するシームレスな総合交通体系を整備する必要がある。このため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速陸上交通ネットワーク、首都圏空港等の主要国際空港や主要地方空港、国際コンテナ戦略港湾その他の地域の基幹産業を支える港湾など、国土全体の連結強化を図る陸海空の基幹的な交通体系の早期整備・活用を通じて、

国内外にわたる迅速かつ円滑な人流・物流の活発化の促進を図る。その際には、港湾、空港等と連結する陸上交通ネットワークの構築、バスタプロジェクト等による交通結節点の機能強化、MaaS等の活用による交通の利便性向上など、交通モード間の連携を強化する。

1. 国際交通拠点の競争力強化

(国際的な物流拠点の形成に向けた取組)

- 我が国の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港に比較して相対的に貨物量が少ないことなどにより、船舶の大型化が進む国際基幹航路の我が国への寄港数が減少傾向にある。我が国による我が国産業の国際競争力強化のため、国際基幹航路の維持・拡大が必要である。このため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港、阪神港において、フィーダー航路網の充実や、国際基幹航路とフィーダー航路網等との円滑な接続・積み替え機能の確保等による国内外からの貨物の集約を図る。また、流通加工機能を有する物流施設をコンテナターミナル近傍に立地促進するなど、貨物需要の創出を図る。さらに、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とする大水深コンテナターミナルの整備等により、国際競争力の強化を図る。加えて、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成や、AIターミナル等の港湾におけるDX等の取組により、利便性・生産性の向上を図り、世界に選ばれる港湾の形成を目指す。特に、港湾におけるDXとしては、荷役機械の遠隔操作化やターミナルオペレーションの最適化等を行う「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させて、現場のニーズを踏まえた効果の高い技術開発等を集中的に推進することで、港湾における更なる生産性向上や労働環境の改善を目指す。また、紙、電話、メール等で行われる民間事業者間の物流手続、港湾行政手続、調査・統計業務及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を電子化し、港湾の生産性向上等を実現する「サイバーポート」について、機能改善と利用拡大を進め、我が国港湾の国際競争力強化を図る。世界的な物価高騰、エネルギー安定供給への懸念が高まる中、我が国産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、海外からの輸入に依存するばら積み貨物(特に穀物、石炭及び鉄鉱石)について、全国10港の国際バルク戦略港湾を核とした安定的かつ効率的な海上輸送網を形成する。このため、企業間連携による大型船を活用した共同輸送に対応可能となるよう、港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立及び港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。また、エネルギー輸送ルートの多様化に対応した海上輸送体制の確立を進める。

なお、迅速で円滑かつ低廉な物流システムが十分にその機能を発揮できるよう、港湾及び空港の機能強化だけでなく、港湾や空港へのアクセス強化を含め、国際物流に対応した高規格道路等の道路ネットワークの強化、大都市圏の高速道路における料金体系の進化や、貨物鉄道ネットワークの強化と最大限の活用等による既存基幹ネットワークの効率的活用及び機能強化を推進する。

2. 全国各地とアジアとの交流の拡大

- アジアとの国際物流においても定時性、速達性、輸送頻度等の点で国内物流と同水準のサービスが求められることから、地域において国際フェリー、RORO船等による高速海上輸送、航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送サービスの利点を享受できるよう、物流需要を的確に見定めつつ、港湾、空港の有効活用、道路、鉄道等のアクセス網の充実を通じたゲートウェイの形成を図る。あわせて、港湾、空港と物流拠点間を結ぶ幹線道路ネットワークの構築、鉄道貨物輸送力の増強等によって、国際貨物を迅速かつ円滑に処理できる陸海空の総合的な輸送ネットワークの構築を推進する。

3. シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化

- 国土全体にわたる連結強化に向け、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成するシームレスな総合交通体系を整備する。

(海上輸送ネットワークの高質化)

- CO₂の排出量が少ないなど環境への負荷が小さく、エネルギー効率の高い大量貨物輸送が可能な内航船の更なる利用促進を図る海運モーダルシフトを推進するため、三大湾、北部九州その他の地方の拠点港湾をターミナルとして、太平洋、瀬戸内海、日本海等の沿岸部の人口及び産業集積地を相互に連結するなど、全国海上輸送網の機能強化を図る。特に、2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、将来の国内物流を維持するため、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船による輸送効率化を行うべく、船舶の大型化等に対応した港湾整備及び荷役等の生産性向上のための情報通信技術や自動技術を活用した次世代高規格ユニットロードターミナルの形成を図る。また、配船や運航管理のAI化等による内航海運DXの促進や内航海運への需要喚起を図る。

第5章 防災・減災、国土強靱化に関する基本的な施策

第2節 都市の防災・減災対策の協力的な推進

1. 都市における水害、土砂災害及び津波への対応

- ・ プレジャーボート需要の増大に伴って顕在化してきた放置艇の津波等による流出被害を防ぐため、放置艇対策を実施する。

2. 交通・物流ネットワークの強靱化

- ・ 港湾については、災害発生時においても、物資、人員等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁の整備その他の民有を含めた施設の耐震化、気候変動に起因する外力強大化への対応、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化、沿岸部の被災状況把握の高度化を図る。また、地域の最低限の経済活動の維持、被災した施設の早期復旧等のため、港湾BCPの充実、航路啓開体制の構築、サイバーボートの活用など、災害対応力の強化を図る。さらに、災害時の支援物資輸送拠点等として港の機能を最大限活用する「命のみならずネットワーク」形成に向けた取組を進める。津波対策としては、粘り強い防波堤の導入、GPS波浪計の活用や港湾の特殊性を考慮した避難対策を推進する。また、船舶航行の安全等を確保するため、瀬戸内海等の閉鎖性海域において、流木等の漂流ごみや流出した油の回収を速やかに実施する体制整備を行う。さらに、海上輸送の長期的な断絶を防ぐため、航路標識の耐災害性強化や老朽化等対策、航路啓開のための体制整備等を着実に進める。

第6章 国土資源及び海域の利用と保全に関する基本的な施策

第4節 海岸・海域の保全と利活用

1. 海洋権益の確保及び海洋資源・海洋再エネの開発等の利活用の推進

- ・ 海洋再エネの利用促進に向けた安全・環境対策を行う。また、洋上風力の導入促進に向け、2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万～4,500万kWの案件形成を図るとともに、案件形成の状況や技術動向等を踏まえ、洋上風力発電設備の設置及び維持管理等に利用される港湾の計画的な利用促進及び整備の推進を図る。

3. 離島の適切な保全・管理と領土・領海及び排他的経済水域等の確保・開発等

- ・ 排他的経済水域等の保全及び利用の促進を図るため、特定離島(南鳥島及び沖ノ鳥島)において輸送や補給に必要な拠点施設の整備等を行う。

第7章 環境保全及び景観形成に関する基本的な施策

第3節 地球温暖化の緩和と適応に向けた取組など、地球環境問題への対応

(温室効果ガス排出量の削減)

- ・ 共同輸配送を支援するマッチングの仕組みの構築等を通じた貨物輸送の効率化、輸送機関の低公害化、モーダルシフト等の物流体系全体のグリーン化
- ・ 水素エネルギーを活用した荷役機械の導入等による脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成
- ・ 港湾のコンテナターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証(コンテナターミナル)の創設、日米豪印(QUAD)タスクフォース等の枠組みを活用したグリーン海運回廊の実現(森林整備等の森林吸収源対策等を通じた吸収量の確保)
- ・ 都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化、民間緑地の確保による都市緑化等の推進を図る。全国の港湾において、藻場・干潟等や生物共生型港湾構造物といったブルーインフラを拡大し、ブルーカーボン生態系の保全・再生・創出を推進する。

第1章 国土強靱化の基本的考え方

4. 国土強靱化政策の展開方向

- (1) 国民の生活と財産を守る防災インフラの整備・管理
- ・ 水門・樋門等の自動化・遠隔化やダム等の事前放流等を有用な技術として確立・発展させるため、事例が今後蓄積されていく過程において分析・検証を行うなど、防災インフラの操作の高度化・効率化を進める。
- (2) 経済発展の基礎となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
- ・ 災害発生時に被災地への人員・物資の輸送が迅速に行えるよう、過去に発生した災害等も参考に、道路、鉄道、空港、港湾等の各種交通ネットワークにおける耐災害性の強化及び代替経路の整備を進める。
- (3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- ・ 港湾におけるサイバーポートの活用を図るなど、デジタルを活用した交通・物流ネットワークの確保を推進する。

6. 特に配慮すべき事項

- (7) 平成30年12月以降の災害からの教訓
- ・ 令和2年7月豪雨では、漂流物により航路が埋塞し、海上輸送機能に影響が生じた。

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
- ・ メタンハイドレートや地熱利用の商用化に係る調査・研究、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成促進、カーボンリサイクル燃料の社会実装に係る環境整備等を通じ、活用可能なエネルギーの多様化と供給源の分散化を図る。
 - ・ エネルギーを含む緊急物資輸送の役割を担う、陸上・海上の輸送基盤の災害対応力を強化する。
- (8) 交通・物流
- ・ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。
 - ・ 大規模津波による甚大な被害の発生を防ぎ、速やかに復旧等を可能とするため「粘り強い構造」の防波堤や避難施設の整備等、港湾における津波対策を進める。
 - ・ 物流・産業・生活機能が集積し、多様な関係者が存在する臨海部において、岸壁・防潮堤等の被災リスクや堤内地・堤外地の浸水リスク、漂流物により海上輸送の大動脈が機能不全に陥るリスク、一つの港湾における被災の影響が広域的に波及するリスク等の増大に対応するため、官民が連携し、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化を推進する。その際、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の取組とも連携し、エネルギー転換に伴う臨海部の大規模な土地利用転換を契機とした強靱化を推進する。
 - ・ 港湾 BCP の実効性を高めるため、関係機関と協働による港湾 BCP 訓練を継続的に実施し、PDCAサイクルを通じて更なる見直し・改善を図る。
 - ・ 大規模自然災害による港湾施設の被害を軽減するため、既に老朽化が進行している施設の性能回復を図る。
 - ・ 災害発生時に遠隔により被災状況を把握し、被災した港湾施設の損壊箇所の特定や技術支援を速やかに実施するため、港湾工事における3次元データ活用やデータ共有を推進する。
 - ・ 発災時に緊急物資や救援部隊等の海上輸送を速やかに実施し、港湾機能の早期復旧により社会経済活動への影響を最小化するため、衛星やドローン等の活用により港湾における被災状況等の災害関連情報の収集・集積の高度化を図るとともに、サイバーポートを通じた関係者間の共有体制を構築する。
 - ・ 災害時の支援物資輸送拠点等として港の機能を最大限活用する「命のみなどネットワーク」形成に向けた取組を進める。
 - ・ 海上交通ネットワークの機能停止により、物流・人流へ甚大な影響が及ぶことを防ぐため、港湾における走錨事故の防止等に関する対策を推進する。
 - ・ 豪雨等により土砂が航路に流出した場合でも、海上輸送ルートを確認できるよう、大規模出水時等に備えた航路の埋塞対策を実施する。
- (10) 国土保全
- ・ 河川管理施設、砂防設備、下水道施設、海岸保全施設等の適切な維持管理・更新を進めるとともに、水門・樋門・排水機場・ダム等の自動化・遠隔操作化等の施設管理の高度化を進める。
- (11) 環境
- ・ 災害廃棄物処理の停滞により、人命救助や災害復旧作業の効率性が低下することを回避するため、あらかじめ貨物鉄道や海上輸送の大量輸送特性をいかして災害廃棄物の輸送が可能な体制を構築する。
- (横断的分野の推進方針)
- (D) 老朽化対策
- ・ 高度成長期以降に集中的に整備された道路・鉄道・港湾・空港・工業用水道等の基盤施設や、上下水道・公園・学校等の生活基盤、農業水利施設・漁港等の食料生産・供給基盤、治山治水・林道・海岸保全施設等の国土保全基盤といった各種のインフラが今後一斉に老朽化することを踏まえ、人命を守り、必要な行政経済社会システムが機能不全に陥らないようにする観点から、予防保全型のインフラの維持管理に転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、インフラの維持管理・更新、集約・再編を確実に実施する。臨海部の大規模な土地利用転換を契機とした強靱化を推進する。

第4章 各分野の政策の推進

2. 分野別の施策の推進

(1) デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上

④魅力的な地域をつくる

エ 地域交通・物流・インフラのデジタル実装

ii ドローン物流・物流DXを通じた物流変革

(d)国際コンテナ・バルク戦略港湾や、地域の基幹産業の競争力強化等のための港湾整備

・ デジタル実装した社会を支え、地域における基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を推進するため、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾等の機能強化に資する港湾施設の整備を行う。

(f)サイバーポートによる港湾の電子化

・ 我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させ、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境を実現するため、民間事業者間の港湾物流手続、港湾管理者の行政手続や調査・統計業務及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を電子化し、これらデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」を構築する。

(g)「ヒトを支援するAIターミナル」の実現

・ 良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、2021年4月に横浜港での本格運用を開始した新・港湾情報システム(CONPAS)の横展開や遠隔操作RTGの導入促進、ターミナルオペレーションを最適化するAIシステムの実装に向けた取組等を推進し、2023年度中に、船舶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。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(d)国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾等の機能強化に資する港湾施設の整備		
	(f)サイバーポートによる港湾の電子化		
	(g)「ヒトを支援するAIターミナル」の実現		

iii インフラ分野のDXの推進

(f)国土強靱化に関する施策を効率的に進めるための港湾におけるデジタル化等の推進

・ 衛星やドローン、カメラ等を活用した港湾における災害関連情報の収集の高度化に向けて、2023年度までに、港湾施設情報等を一元管理するプラットフォームである「サイバーポート」を通じて、画像等を関係者間で共有することで、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築するとともに、その情報の分析結果を施設整備に反映する。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(f)衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集を高度化		
	衛星やドローンを活用して得られた画像等を「サイバーポート」を通じて、関係者間で共有する体制を構築	災害発生時に、港湾や三大湾等における被災状況等を迅速かつ効率的に把握する体制を構築	

カ 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成

iii 多様な地域の資源を活用したコンテンツづくり等

(a)多様な地域の資源を活用したコンテンツづくり等

・ 国際競争力の高いスノーリゾートや文化・自然を体験できるアドベンチャーリズムといった地域特有の資源を活用したコンテンツの創出に加え、インフラ、水辺空間、ビーチ等における取組や、インフラリズムの拡大に向けた受入環境整備を推進する。

(d)観光消費拡大等のための受入環境整備

・ 観光消費の拡大等に向けて、デジタル技術も活用しつつ、観光地におけるキャッシュレス対応、無料Wi-Fi等の整備やサーモグラフィ設置等の感染症対策等、観光客の受入環境整備を図り、「住んでよし、訪れてよし」の持続可能な観光地域づくりを推進する。また、健全な民泊サービスの普及促進、質の高いガイド人材の育成・強化を通じた環境整備を図る。さらに、クルーズの寄港促進に向けた受入環境整備を推進する。

・ 地方空港・港湾におけるCIQ(税関・出入国管理・検疫)を計画的に整備し、諸手続・動線の円滑化を図ることで、国際線の就航促進や旅客航路の活用に取り組み、安心して旅行を楽しめる環境を整備する。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(a)多様な地域の資源を活用したコンテンツづくりや地域の魅力発信・プロモーション等の実施		
	(d)観光消費拡大等のための受入環境整備		

vii地域における脱炭素化の推進

(f)港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組

- ・ 港湾において、臨海部に集積する産業等と連携し、デジタル物流によるゲート前の混雑解消等のデジタル技術も活用しつつ、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する。今後、国、関係する地方公共団体、物流事業者、立地企業等からなる港湾脱炭素化推進協議会での意見を踏まえて、港湾管理者が港湾脱炭素化推進計画を作成し、官民が連携して同計画に基づく継続的かつ計画的な取組を進めることによって、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献する。
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向け、基地港湾等の計画的な整備を推進し、地元企業の参入や地域での洋上風力関連産業の形成等による地域振興を図る。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(f) ・ 港湾脱炭素化推進計画が策定されている港湾数20港（～2025年度）		他港湾においても順次策定
	・ 基地港湾等の計画的な整備の推進		

第4章 各分野の政策の推進

2. 分野別の施策の推進

(1) デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上

⑦防災・減災、国土強靱化の強化等による地域の安全・安心の確保

(e)衛星画像を活用した海岸線モニタリング

- ・ 気候変動に伴う海面上昇等による海岸侵食の兆候をいち早く把握できるようにするため、衛星画像を活用した海岸線モニタリング技術を実用化し、全国の海岸の長期的なモニタリングに向けた運用を開始する。

(f)水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保

- ・ 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における、津波・高潮等から背後地を防護する水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保(自動化・遠隔操作化を含む。)を推進する。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(e)衛星画像を活用した海岸線モニタリング技術の開発・実用化	衛星画像を活用した海岸線モニタリング技術の運用	
	(f)水門・陸閘等の安全な閉鎖体制の確保を推進		

3. 地域ビジョンの実現に資する施策間連携・地域間連携の推進

(2) その他の施策分野における施策間連携・地域間連携

①施策間連携

(c)港湾分野における脱炭素化

- ・ 国土交通省では、経済産業省、環境省等と連携しながら、港湾脱炭素化推進計画を作成するためのマニュアルをまとめるなど、カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を進める。

■工程表

	2023年度	2024年度	2025～2027年度
取組内容	(c)港湾脱炭素化推進計画が策定されている港湾数20港（～2025年度）		他港湾においても順次策定

デジタル社会の実現に向けた重点計画(抄)

第3-2 各分野における基本的な施策

2. 安全・安心で便利な暮らしのデジタル化

(2) 準公共分野のデジタル化の推進

⑦ 港湾(港湾物流分野)

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、国際的なサプライチェーンの効率化等を図る観点から、サイバーポートによる港湾の電子化及び「ヒトを支援する AI ターミナル」を実現する。

ア サイバーポートによる港湾の電子化

民間事業者間の物流手続を電子化し、港湾物流の生産性向上等を実現するサイバーポート(港湾物流分野)について、2023年度(令和5年度)中に商流分野のプラットフォームと連携し、機能改善による利用促進を図ることで、貿易手続全体の電子化を促進する。

イ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現

「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けて、荷役機械の遠隔操作化に係る導入支援に取り組みほか、COMPAS の横浜港での本格運用に続き、阪神港等への横展開等を図る。さらに、AI ターミナルの取組を深化させて、更なる生産性向上と労働環境の改善を目指すため、2023年度(令和5年度)から、現場のニーズを踏まえた効果の高い技術開発を集中的に推進し、開発した技術の製品化や港湾への実装を目指す。

5. デジタル社会を支えるシステム・技術

(1) 国の情報システムの刷新

⑩ 国や地方公共団体の手続等の更なるデジタル化

裁判関連手続のデジタル化、司法試験及び司法試験予備試験のデジタル化、警察業務のデジタル化、港湾業務(港湾管理分野及び港湾インフラ分野)のデジタル化等について、取り組む(国や地方公共団体の手続等の更なるデジタル化に関する具体的な施策について、以下を参照。)

国や地方公共団体の手続等の更なるデジタル化に関する具体的な施策

④ 港湾業務(港湾管理分野及び港湾インフラ分野)のデジタル化

我が国の港湾の生産性を飛躍的に向上させ、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる事業環境を実現するため、複数の分野の一体運用を可能とするサイバーポートの整備を進める。

このうち、港湾管理者が提供する行政サービスの申請手続等を電子化する港湾管理分野について、2023年度(令和5年度)の全国展開に向け、港湾行政手続の電子化や港湾関連の調査・統計業務の効率化を実現するシステムの構築・機能改良を進める。

また、港湾管理者の保有する港湾台帳情報等を電子化・連携させることにより港湾の計画から維持管理・利用までの適切なアセットマネジメントを図る港湾インフラ分野について、2023年度(令和5年度)の対象港湾の拡大に向け、国、民間事業者といった港湾インフラの整備・保全に関与する他の主体の保有する情報と連携するとともに、アセットマネジメント手法の構築、システムの構築等を進める。

加えて、2.(2)⑦の港湾(港湾物流分野)のデジタル化と併せ、2023年度(令和5年度)中に、サイバーポート三分野での一体運用を実現する。

総合物流施策大綱(抄)

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

1: 物流DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)

(1) 物流デジタル化の強力な推進

① 手続書面の電子化の徹底

また、特に現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化する「サイバーポート」の取組を推進し、業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図る。

(4) 物流・商流データ基盤の構築等

③ 国内の物流データ・情報と輸出入等の手続・プロセスとの連携

現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化する「サイバーポート」を整備し、その利便性向上と利用促進を図るため、「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCS等他のシステムとの連携をさらに強化する。

2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進

(担い手にやさしい物流の実現)

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

③ 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用等の内航海運の生産性向上

また、複数荷主が協力した共同輸送やフェリー・RORO船、コンテナ船等の大型船を活用した総合物流を実現するため、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術、自動化技術の活用を推進するとともに、他の輸送モードとの連携を図り、総合的な物流システムの効率化を推進する。

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

① ポストコロナ時代における非接触や非対面、デジタル化等に対応した物流インフラの整備

＜「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進＞

労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題に対応し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組を一体的に推進する。その際、コンテナ搬出入情報等をPort Security (PS) カード番号により予約情報と連携させること等により、従来は対面での確認を要していた出入管理や運送の業務について、セキュリティを確保しつつ非接触で実施でき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貨物搬出入を実現する。

② 大規模災害時の物資輸送の円滑化

また、大規模な自然災害が発生した際の復旧・復興拠点として機能するみなとオアシス防災ネットワークの構築など港湾の防災機能や基幹的広域防災拠点の運用体制の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、物流網のリダンダンシーを確保する基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持するため、港湾BCPの充実化による物資輸送体制の確保等の環境整備に努め、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制する。

③ 物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策

ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長について検討する。

また、災害発生時においても生活必需品等の物資供給を途絶させないよう、暴風時の蔵置コンテナの飛散防止対策等や高潮被害が想定されるエリアにおける浸水対策など、物流拠点の防災対策を充実させる。

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

④ 物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保

＜物流インフラの強靱性確保＞

港湾については、気候変動に起因する外力強大化に伴う高潮・高波により、特に堤外地における浸水の頻発化が懸念される中、基幹的海上交通ネットワークを維持し、臨海部の安全性を確保するため、外力強大化に対応した港湾施設の技術基準等の整備を検討するなど、計画的な対策を講じる。また、暴風による橋梁への走錨船舶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、広域的な視点から防波堤の整備により避難水域を確保する。さらに、大規模地震が発生した際にも、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制するため、耐震強化岸壁の整備を推進するとともに、津波対策として防波堤における「粘り強い構造」の導入、津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化等を考慮した港湾の強靱化等を推進する。

加えて、衛星やドローン等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。

＜インフラの老朽化対策＞

また、港湾施設の老朽化が進む中で、将来にわたりその機能が発揮されるよう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、総合的な老朽化対策を推進する。

総合物流施策大綱(抄)

具体的には、個別施設計画に基づき計画的かつ効率的に点検や改良工事を行うことにより施設の延命化を図るとともに、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の取組を強化する。その際、全国の港湾施設に係る老朽化データなど、様々なインフラ情報を一元管理するシステム(サイバーポート(港湾インフラ))を構築し、各施設の老朽化の推移を精緻に把握することにより、我が国の港湾全体の老朽化対策費用を見通すとともに、当該見通しを踏まえて事業量を管理することにより、将来にわたる港湾整備費用を平準化する。あわせてコスト縮減効果が見込まれる新技術の活用等を後押し、維持管理の効率化・高度化を図る。

(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

① 産業の国際競争力に資する道路・港湾等のインフラ整備の強化

北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路が日本の港湾に寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点から重要である。しかし、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船のさらなる大型化や、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しており、我が国にとって厳しい状況が続いている。そのため、国際コンテナ戦略港湾において、我が国への国際基幹航路の寄港回数の維持・増加を図り、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、国内及び東南アジア等から国際コンテナ戦略港湾でトランシップする貨物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による「集貨」、港湾背後における貨物の創出による「創貨」、ヒトを支援するAIターミナルの実現による良好な労働環境と世界最高水準の生産性の創出や、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「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推進するとともに、港湾運営会社の運営開始から一定期間経過したことを踏まえ、港湾運営の効率化や生産性の向上等の実績を検証しつつ、国による出資の成果を総括したうえで、経営目標にかかる測定指標の再設定等の必要な見直しを行う。また、穀物等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾において、船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、企業間連携による大型船を活用した効率的な輸送ネットワークの構築に取り組む。

② 農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化

大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、関係省庁の連携の下、港湾や空港の具体的な利活用等の方策や輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備・活用、海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保の方策等について、検討する。

III. 今後取り組むべき施策

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

① サプライチェーン全体での環境負荷低減に向けた取組

さらに、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、循環資源を取り扱うための施設の確保や官民連携による取組を促進することで、海上輸送による静脈物流ネットワークを構築する。

② モーダルシフトのさらなる推進

特に、トラックドライバー不足が加速する現状において、フェリーやRORO船、コンテナ船等の海運を活用した長距離物流が進んでいるほか、中・短距離でも実施される例も出てきており、

③ 新技術等を活用した物流の低炭素化・脱炭素化

我が国の輸出入の99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO2の排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する港湾において、港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国の脱炭素社会の実現への貢献を図る。具体的には、大量かつ安定・安価な水素・燃料アンモニア等の輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、港湾荷役機械や港湾に出入りする大型車両等への燃料電池導入の促進等の取組を推進する。

(別表)

指標名	現状値	目標値
1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)		
(1) 物流デジタル化の強力な推進		
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数	-	約650者(2025年度)
3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)		
(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築		
・港湾の耐災害性強化対策(地震対策) (大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク(約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なもの割合)	33%(2020年)	47%(2025年)
(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築		
・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便) 阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)(2019年7月)	京浜港 週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便) 阪神港 週10万TEU以上(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)(2023年度)

II 円安を活かした地域の「稼ぐ力」の回復・強化

1. コロナ禍からの需要回復、地域活性化

(2)地域活性化

持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を支援するとともに、生産性向上等に資するインフラの戦略的・計画的な整備等に取り組むほか、コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりや都市再生、市街地再開発等、条件不利地域の振興を推進する。

・我が国産業の競争力強化等に資する港湾整備(国土交通省)

2. 円安を活かした経済構造の強靱化

(2)企業の国内投資回帰と対内直接投資拡大

ビジネス環境整備の一環として、銀行口座開設の円滑化を含む外国人の法人設立等支援や企業統治改革の加速化等により国際金融センターの実現を図るほか、デジタル原則に照らした規制の点検・見直しや港湾の整備等に取り組む。

III 「新しい資本主義」の加速

2. 成長分野における大胆な投資の促進

(3)GX(グリーン・トランスフォーメーション)

② 技術の着実な普及、国際協力等

地域における脱炭素化や再エネ導入など企業が有する技術の着実な普及を、需要喚起策を講じつつ、サステナブルファイナンス市場の拡大等に向けたインパクト投資促進等の金融面の取組も含めて後押しする。

・まちづくり・ダムや下水道等インフラ分野、海事・港湾・航空・鉄道・物流等の分野におけるGXの推進(国土交通省)

(4)DX(デジタル・トランスフォーメーション)

DXは、新しい付加価値を生み出す源泉であり、社会的課題を解決する鍵であることから、DX投資促進に向けた政策を強力で推進する。

また、交通・物流分野におけるDXを推進する。

・国土交通分野のDXの推進(インフラ、交通、物流、スマートシティ、道路、建築・都市、船舶、海洋産業、港湾)(国土交通省)

・行政・準公共分野のデジタル化の推進(国土交通省)

IV 防災・減災、国土強靱化の推進、外交・安全保障環境の変化への対応など、国民の安全・安心の確保

2. 防災・減災、国土強靱化の推進

気候変動の影響等により、本年も線状降水帯による豪雨や記録的大雨が相次ぐなど、自然災害の激甚化・頻発化が顕著である。これまでの防災・減災、国土強靱化の取組により、被害が防止・抑制された地域もあり、着実に効果を発揮しつつある一方、激しさを増す自然災害やインフラ老朽化等の国家の危機に打ち勝ち、国民の生命・財産・暮らしを守るため、基本計画に基づき、現下の資材価格の高騰等も踏まえ、必要・十分な予算を確保し、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体となった取組を強力で推進する。また、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化を進めていくことの重要性等も勘案して、更なる取組を推進するための次期基本計画の検討を進める。

引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、流域治水等の人命・財産の被害を防止・最小化するための取組や、災害に強い交通ネットワーク・ライフラインの構築等の経済・国民生活を支えるための取組を推進するとともに、予防保全の考え方に基づく老朽化対策を進める。また、インフラ・防災分野におけるDXを推進し、災害関係情報の予測・収集・集積・伝達、現地対応等におけるデジタル技術の活用を加速化する。これらの対策に加え、本年発生した災害等を踏まえ、新たに取り組む必要が生じた対策も推進する。

・交通ネットワーク(鉄道、港湾・航路等)の耐災害性の強化(国土交通省)

・河川・ダム、道路、都市公園、鉄道、港湾・漁港、ため池、農業水利施設、学校施設等の重要インフラに係る老朽化対策(国土交通省)

・デジタル技術を活用したインフラの整備、管理等の高度化等の推進(国土交通省)

3. 自然災害からの復旧・復興の加速

東日本大震災をはじめとする自然災害からの復旧・復興に全力で取り組む。

また、近年の自然災害で被災したインフラや病院・学校等の公共施設等の復旧を進める。

・河川、砂防、道路、港湾、鉄道、公営住宅等の施設の災害復旧(国土交通省)

港湾位置図

■ 港湾数一覧

(令和5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 (-)

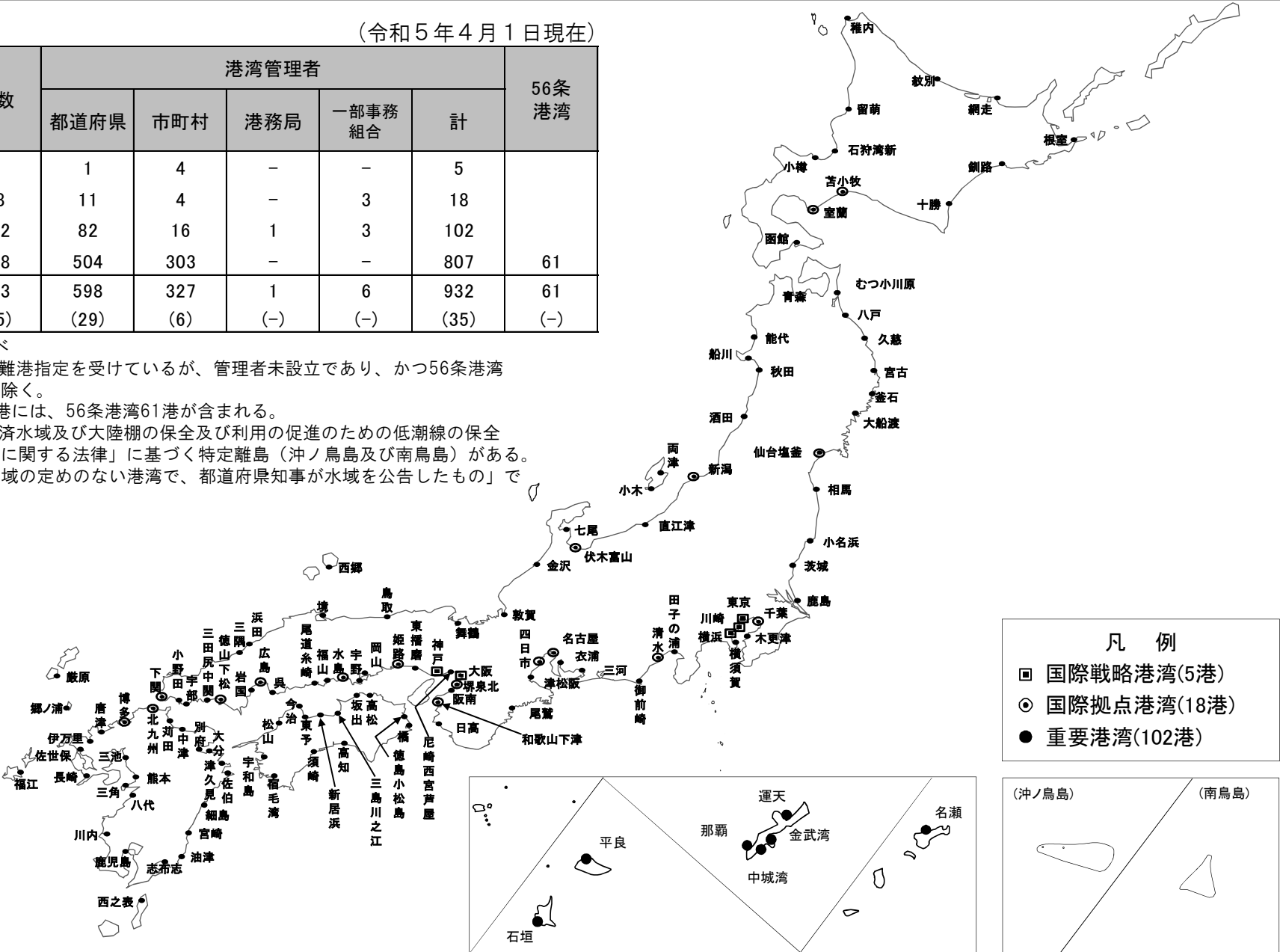
資料：国土交通省港湾局調べ

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)がある。

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。



凡例

- 国際戦略港湾(5港)
- ◎ 国際拠点港湾(18港)
- 重要港湾(102港)

(沖ノ鳥島) (南鳥島)



国土交通省 港湾局の
ホームページをご覧ください
<https://www.mlit.go.jp/kowan/>



《国土交通省港湾局公式Twitter》
https://twitter.com/MLIT_Port



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



《みなとSDGsパートナー登録制度》
～我が国港湾の持続可能な発展を目指して～
https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk5_000047.html

