

令和7年度
港湾局関係
予算概算要求概要

令和6年8月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
II. 令和7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) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化	12
(3) 港湾におけるDXの推進	14
▷サイバーポートの推進	14
(4) 港湾におけるGXの推進	16
▷カーボンニュートラルポート（CNP）の形成	16
▷洋上風力発電の導入促進	20
▷ブルーインフラの創出・保全	23
(5) サーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムに関する検討	24
(6) クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組	25
(7) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	27
(8) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	28
2 国民の安全・安心の確保	29
(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方	30
(2) 防災・減災、国土強靱化の推進	34
(3) 官民連携による防災機能の強化	43
(4) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化	44
3 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり	45
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	46
(2) 離島交通の安定的確保	49
(3) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	50
(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	52
IV. 新規要求事項	53
1. 制度	53
2. 調査・検討	53
3. 税制改正	54
(参考) 港湾局関連施策	55
(参考) 港湾位置図	63

I . 基本方針

令和7年度予算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」において、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」等を踏まえ、防災・減災、国土強靱化やDX・GX、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を推進するとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」及び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、港湾の国際競争力強化や、DX・GXなどを原動力とする生産性向上・機能強化に取り組む。

このため、国際コンテナ戦略港湾を中核とした強靱なサプライチェーンの構築や、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、サーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムの検討を行い、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「物流の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輸送網の構築・機能強化、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た受入環境整備を進める。

(2) 国民の安全・安心の確保

令和6年能登半島地震も踏まえつつ、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とともに、気候変動を考慮した臨海部の強靱化を推進する。

また、令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略等に基づく国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備(港湾)に取り組むとともに、港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を図る。

(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7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7年度 要求額 (A)	令和6年度 予算額 (B)	対前年度比 (A/B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	3,406 (716)	2,863	1.19	
		国費	2,914 (697)	2,449	1.19	
	港湾海岸事業	事業費	228 (49)	193	1.18	
		国費	182 (45)	152	1.20	
	災害復旧事業等	事業費	17 (0)	17	1.04	
		国費	14 (0)	14	1.00	
	合 計	事業費	3,652 (765)	3,073	1.19	
		国費	3,110 (742)	2,615	1.19	
	非 公 共	国際戦略港湾競争力強化実証事業等	国費	10 (8)	10	0.99
		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	8 (3)	7	1.22
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	1 (1)	0	皆増	
港湾サイバーセキュリティ対策強化推進費		国費	1 (0)	0	皆増	
サーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムに関する検討		国費	0.2 (0)	0	皆増	
行政経費		国費	12 (0)	11	1.08	
合 計		国費	32 (12)	28	1.15	
総 合 計	国費	3,142 (754)	2,643	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7年度要求額には以下がある。
 ① 東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興事業(港湾：13千円)(国費)
 ② 受託工事費(港湾・海岸：22億円)(国費)
 ③ 社会資本整備総合交付金(6,089億円)の内数及び防災・安全交付金(10,405億円)の内数(いずれも国費)
 ④ 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
 ⑤ 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(10億円)の内数(いずれも国費)
 ⑥ 港湾関係起債事業の事業費見込み額(872億円)
 ⑦ デジタル庁一括計上システムにかかる経費(12億円)(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7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797億円（対前年度比：1.26）

うち、公共分788億円、非公共分10億円

※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1,349億円（対前年度比：1.25）
- ・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

○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の推進 要望額【742億円】

うち、公共分(港湾)697億円、公共分(海岸)45億円

○DX・GXの推進

要望額【12億円】

うち、非公共分(港湾)12億円

(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

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～新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ～

(令和6年2月16日とりまとめ)

検討の背景

- 国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。
- 新型コロナの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、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。
- 令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。

政策目標

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靱化を図り、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。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

今後の取組の方向性

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

主な施策

集貨

- 他のアジア主要港との競争が可能な北米・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
- 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進
- 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車(ブロックトレイン)等の多様な輸送モードの活用

創貨

- 国際トランシップ貨物にも対応した、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及び物流手続きの円滑化

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
- 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進
- 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進
- 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化

(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 最終とりまとめ(令和6年2月16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靱化を図り、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、引き続き強気に推進するとともに、「物流の2024年問題」、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応など、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。

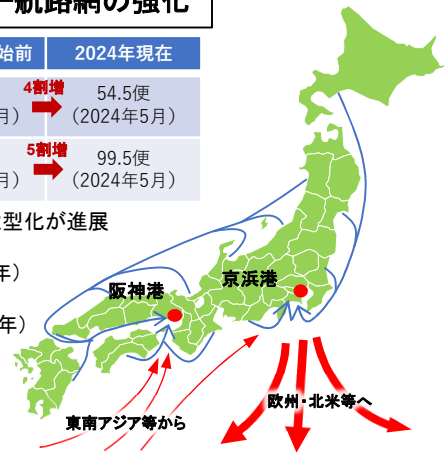
①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 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		2024年現在
京浜港	39便 (2016年3月)	4割増	54.5便 (2024年5月)
阪神港	68便 (2014年4月)	5割増	99.5便 (2024年5月)

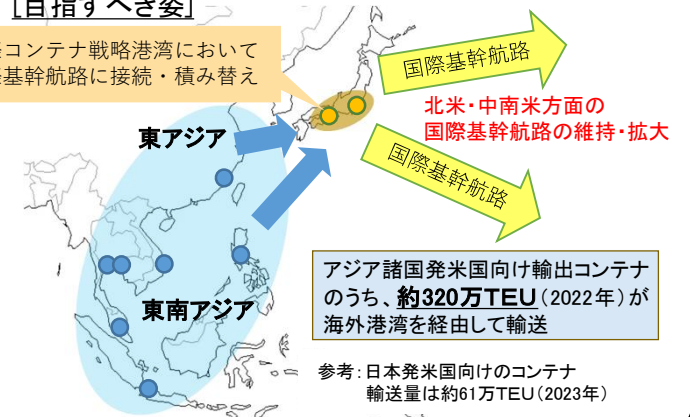
内航コンテナ船の大型化が進展
<最大船型>
400TEU型(2013年)
↓
1,000TEU型(2023年)



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

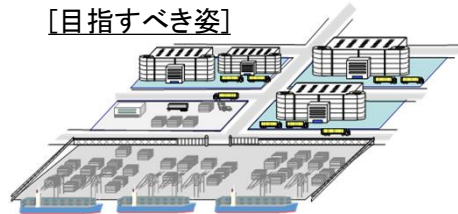


②国際コンテナ戦略港湾への物流施設集積による「創貨」

- 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7棟の物流施設が立地。今後、新たに6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。

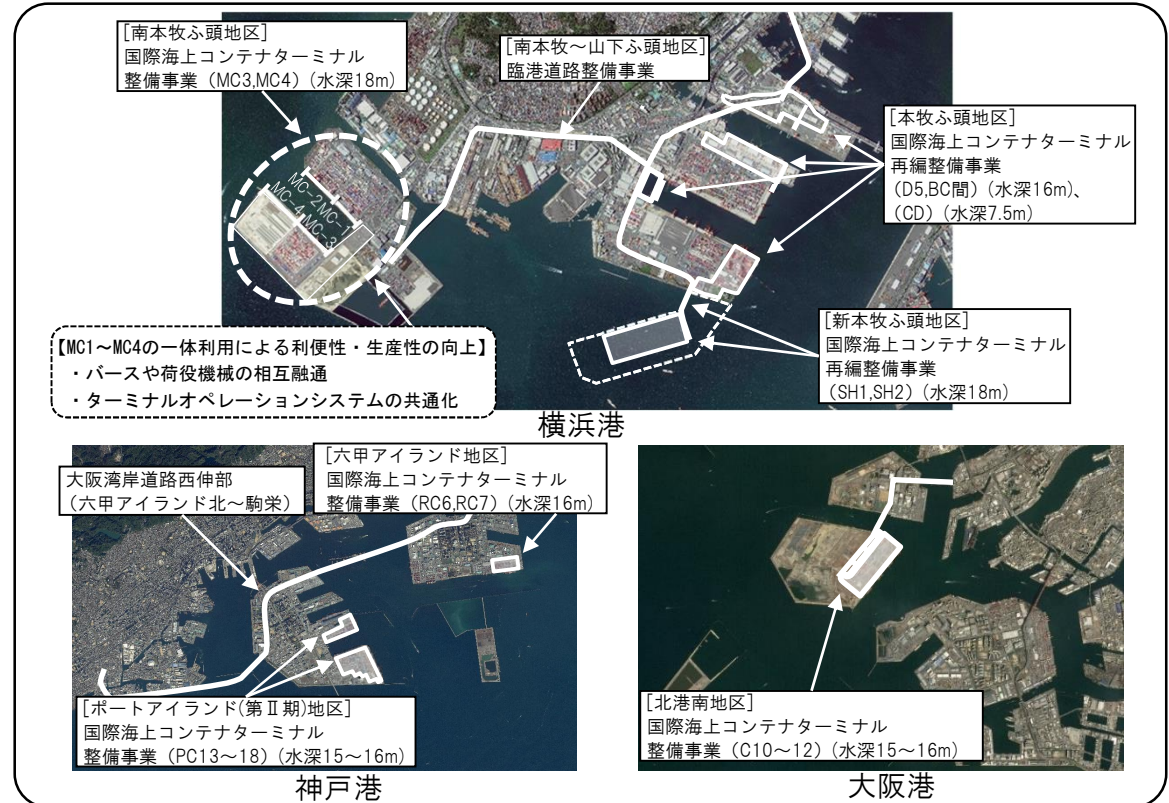
	支援施設数	取扱貨物量(2023年度)	延床面積
京浜港	6棟	約12,100TEU	約121,600m ²
阪神港	4棟	約7,200TEU	約59,600m ²

(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」

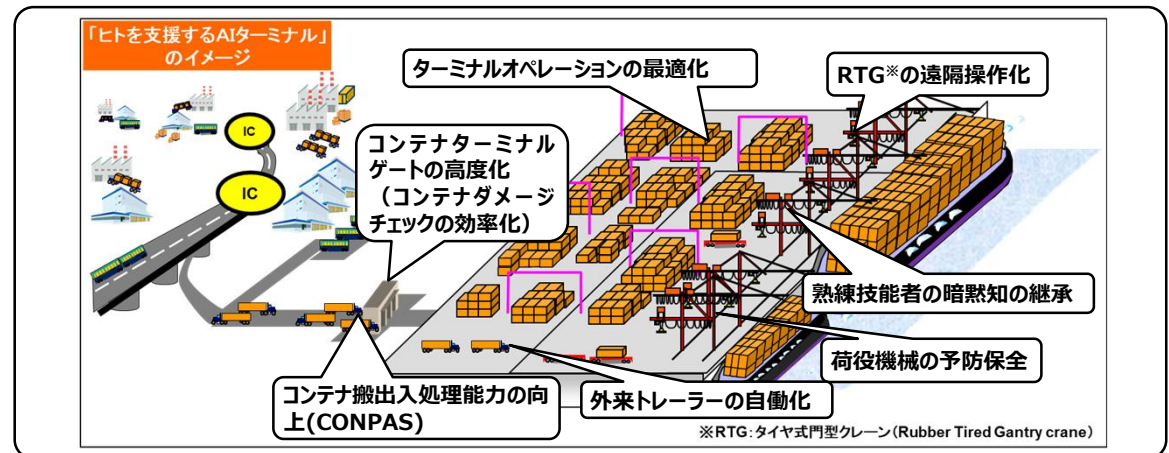
■ 大水深コンテナターミナル等の整備の推進及び一体利用の促進

- 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。



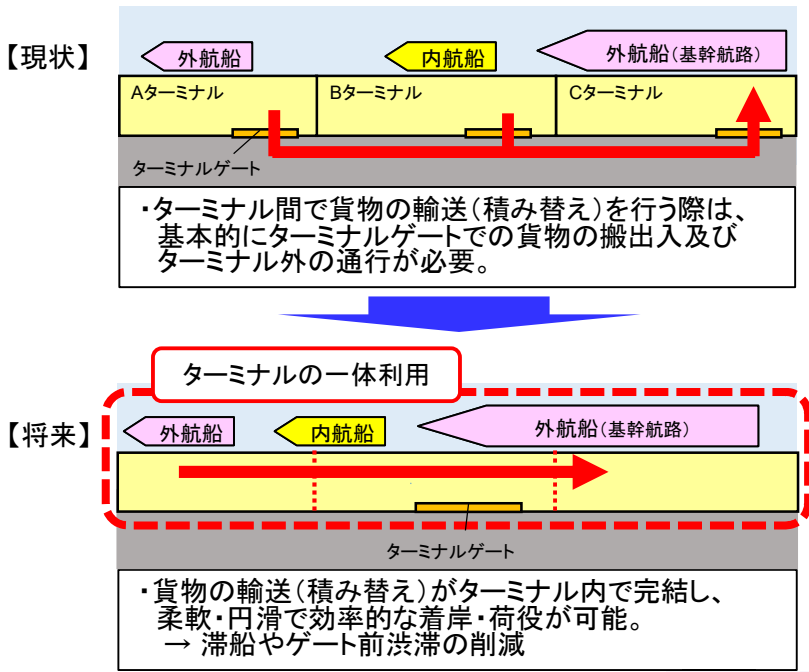
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化～国際戦略港湾競争力強化実証事業～

- 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

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実証事業を実施

【一体利用に向けた実証事業のイメージ】

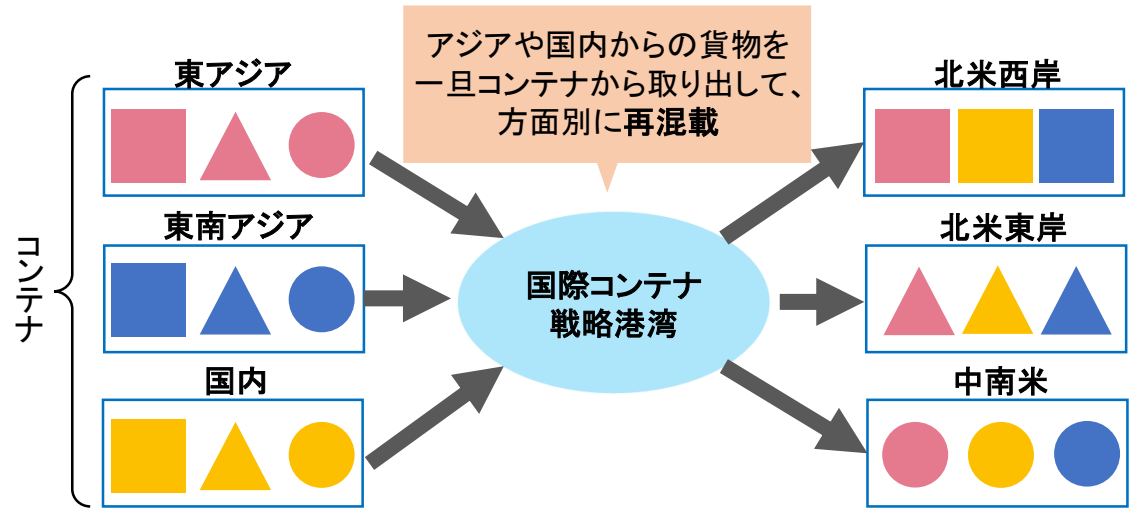


■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

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の調査・検討を実施

- 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】

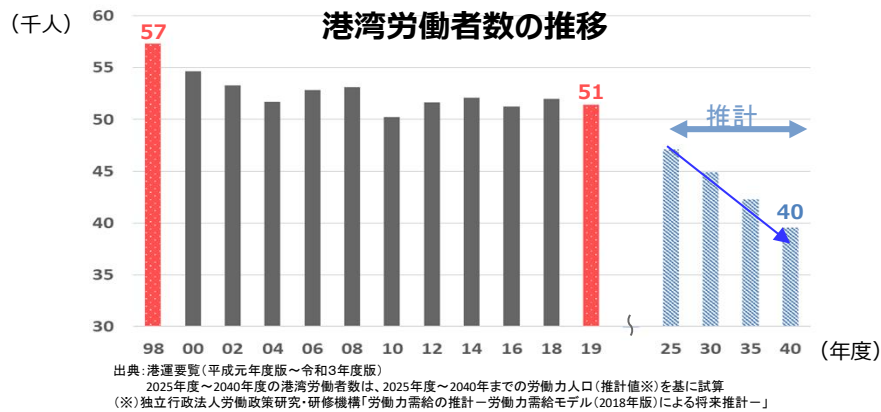


実証結果等を踏まえ、コンテナターミナルの一体利用の実現に向けた計画を策定

(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～

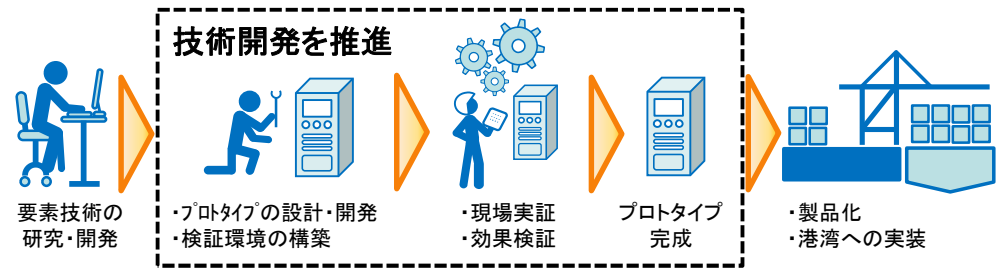
- コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加に対応するため、世界のコンテナターミナルにおいては、自動化やICT技術により、高効率なコンテナターミナルの構築が加速的に進展している。
- また、我が国では少子高齢化による生産年齢人口の減少により、港湾労働者の確保が課題となっている。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

港湾労働者に関する状況



取組の概要

- 生産性向上、労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- 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



技術開発テーマ

(1) ターミナルオペレーションの高度化に関する技術開発

- コンテナターミナルにおいては、搬入出コンテナの処理、蔵置場所の決定、作業計画や本船積付計画の作成、具体的な荷役作業指示など、様々な計画の策定やオペレーション業務が存在する。
- これらのターミナルオペレーションの生産性を向上させる技術を開発する。

(2) ターミナル内のコンテナ輸送の高度化に関する技術開発

- ターミナルにおいては、本船からヤード、ヤードからゲートへ、コンテナの水平輸送が行われている。
- これら水平輸送を効率化し、生産性を向上させる技術を開発する。

(3) 荷役機械の高度化に関する技術開発

- ガントリークレーンやRTGなどの荷役機械について、本体操作の遠隔化や、オペレーターに対する操作支援、コンテナの荷役精度の向上など、荷役機械の生産性を向上させる技術を開発する。

(4) 港湾労働者の安全性や作業効率向上に関する技術開発

- ターミナルにおいて作業の遠隔操作等が導入された場合でも、ヤード内での人間による作業が一定程度発生する。
- デジタル化やセンシング技術を用いて、これら作業の安全性や効率を向上させるための技術を開発する。

(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。

【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～コンテナターミナルのゲートシステムの高度化～

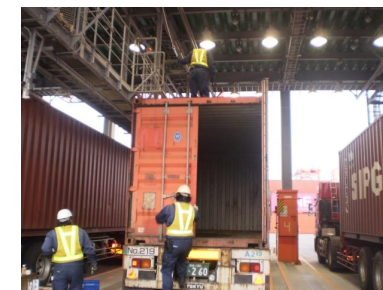
- コンテナ船の大型化によりコンテナ積卸個数が増加することで、トレーラーの来場時間が特定の日に集中し、ターミナル前での渋滞発生要因となっている。
- また、「物流の2024年問題」による陸運事業者の人的リソース不足の対策として、ターミナルでの待機時間を最少化する必要がある。
- これらの課題を解決するため、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートの導入を支援する。

<現状のゲート作業>

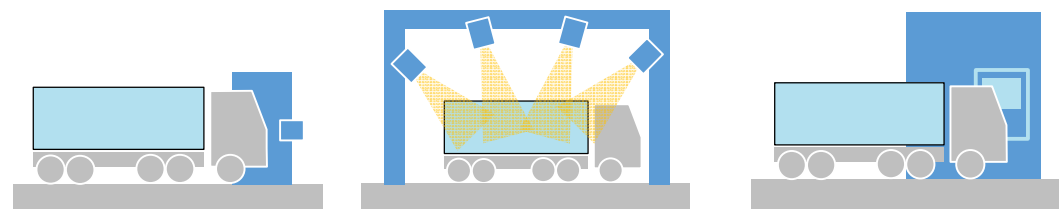
- 書類のやり取りやダメージチェックといった現場での作業が発生。
- ターミナルの入場には、車両1台ごとに、これら全ての作業が完了する必要がある。(1台あたり最大3～5分程度要する。)
- これに加えて、ゲート前での渋滞による待機時間が発生。

<高機能なゲートの導入>

- 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- 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の効率化。



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



- 予約情報の確認
- コンテナダメージチェック
- 搬入情報の事前照合
- コンテナ番号、シール番号読取
- 行先指示書の発行
- 機器受渡書(EIR)の返却

事業概要

【対象事業】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設の整備

【補助対象者】

- 民間事業者

【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】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設
(埠頭保安設備の一部として整備されるゲートの本体部分は除く)

【補助率】

- 1/3以内

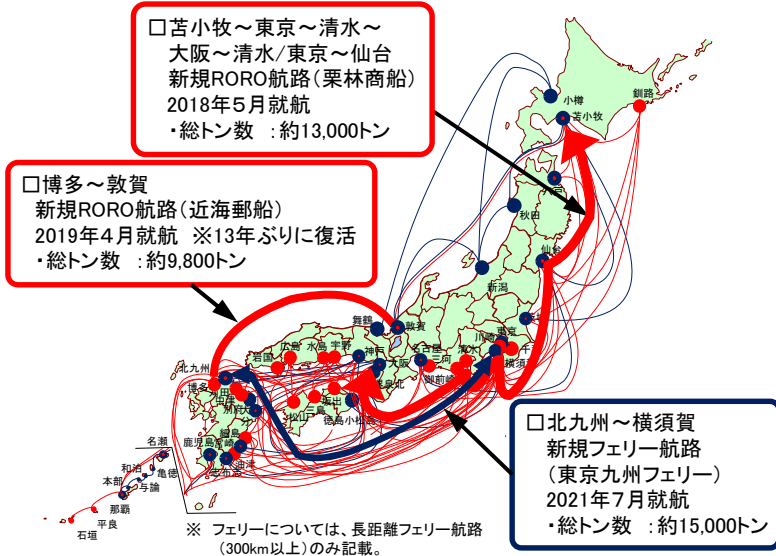
【事業選定プロセス】

- 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、事業者や事業実施港湾等を決定。

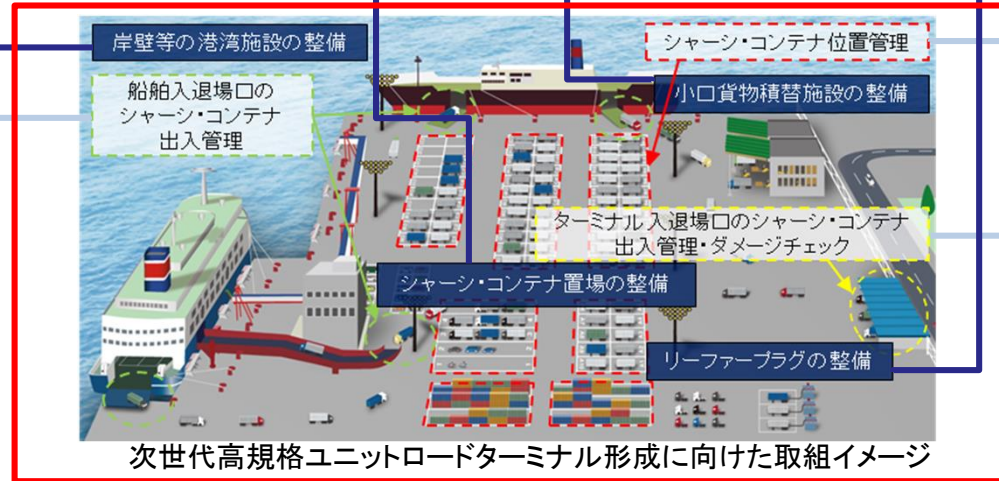
(2) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月関係閣僚会議決定)において、鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が策定された。
- 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。

■ 内航フェリー・RORO船の就航状況



➤ モーダルシフト促進等に向けた機能強化



■ 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

➤ 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

- ・ シャーシ・コンテナの位置管理等のシステムの開発と内航フェリー・RORO船ターミナルでの現地技術検証を実施中。
- ・ 引き続き、現地技術検証の結果を踏まえ、システムの改良及びシステムの普及に向けた取組を推進する。

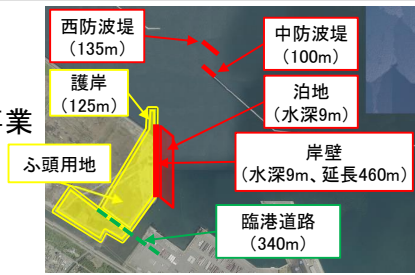


(2) 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化～現在実施中の事業例～

○ 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。

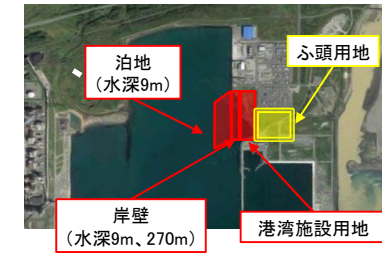
【大分港】

- ・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



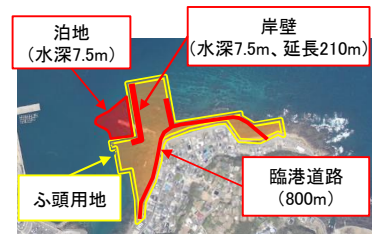
【敦賀港】

- ・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～R10年度



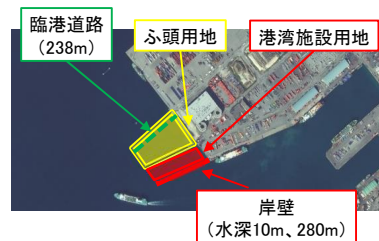
【千葉港】

- ・千葉中央地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 88億円
- ・整備期間 R2～R9年度



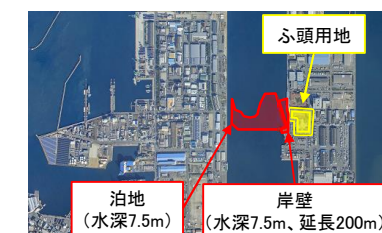
【那覇港】

- ・新港心頭地区
心頭再編整備事業
- ・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

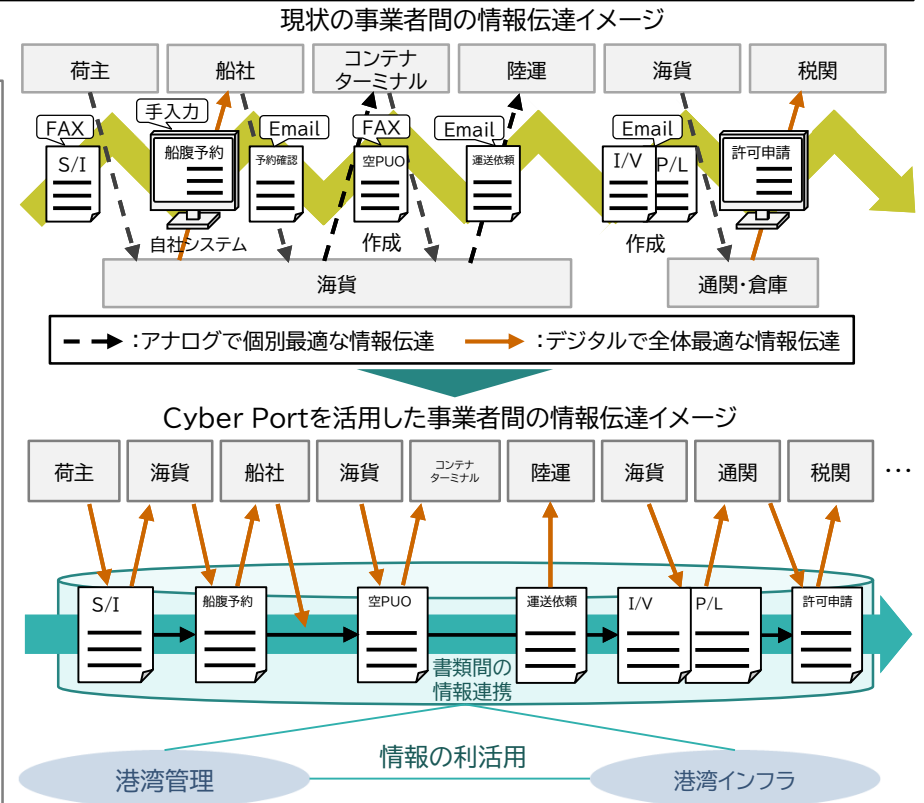
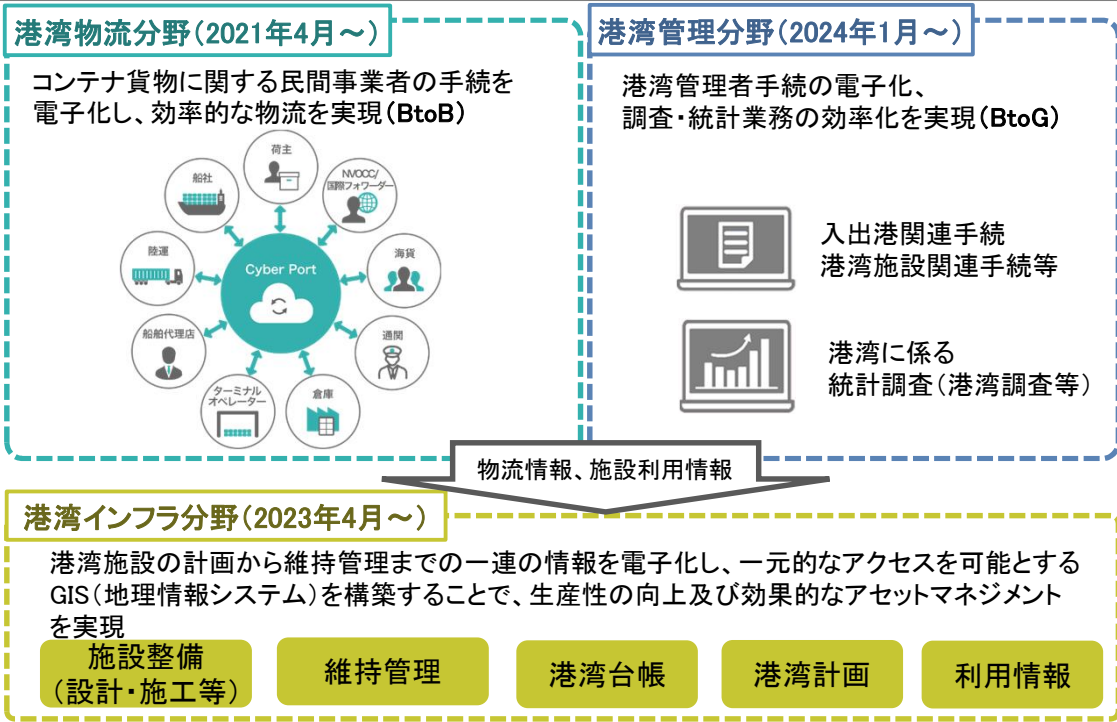


凡例	
—	直轄
- - -	補助
—	起債

(3) 港湾におけるDXの推進～サイバーポートの推進～

- 現状、紙、電話、メール等で行われている港湾関連手続等を電子化し、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」の機能改善及び利用促進を進める。

サイバーポートの全体像



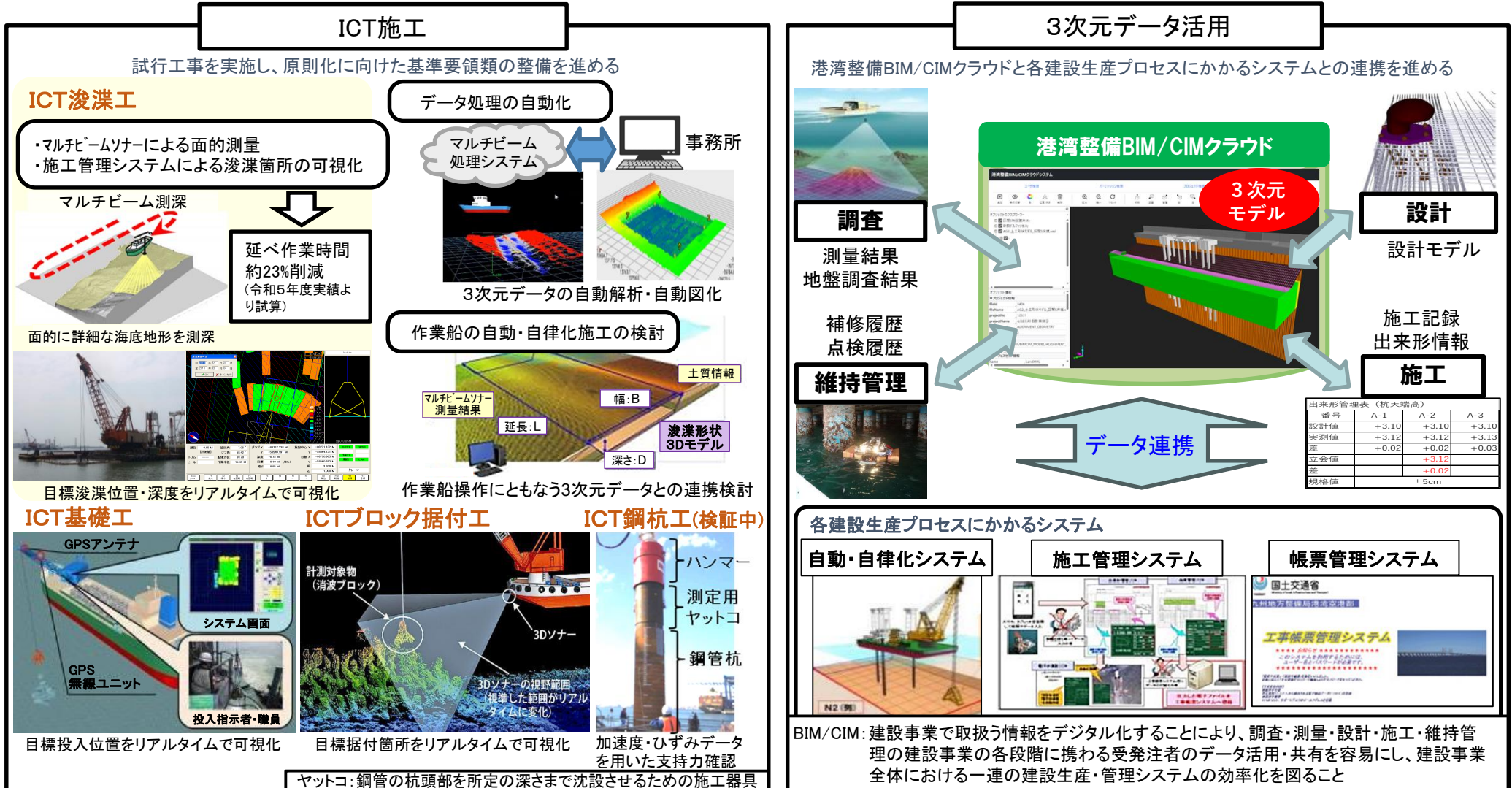
令和7年度実施内容

- ・港湾物流分野: 海外貨物輸送情報の可視化、機能改善及び利用促進
- ・港湾管理分野: データ利活用機能構築、機能改善
- ・港湾インフラ分野: 他システムとの連携機能高度化及び利用促進 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
- 令和7年度以降、順次有料化 (令和5年10月関係法令施行)

(3) 港湾におけるDXの推進～i-Construction2.0 建設現場のオートメーション化に向けて～

- 港湾の建設現場において、デジタル技術（ICT施工や3次元データ）を最大限活用し、少ない人数で、安全に、快適な環境で働く生産性の高い建設現場の実現を目指す。
- 令和7年度は、引き続きICT施工の適用拡大を図るとともに、更なる効率化のため、作業船の自動・自律化施工について検討を行う。また、3次元データの活用について、港湾整備BIM/CIMクラウドを活用した各種システムとのデータ連携やそれに伴う改良を行う。



(4) 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等のニーズに対応し、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する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- 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を形成

- ・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



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認証を創設

産業の構造転換及び競争力強化への貢献

- ・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。

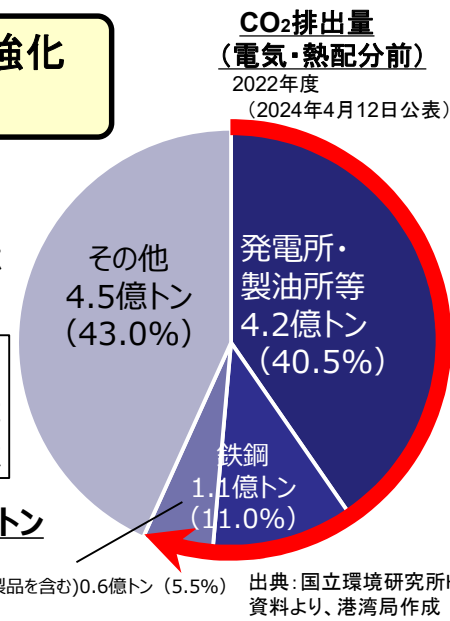
⇒ 水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献

海外における水素・アンモニア等の製造

海上輸送



我が国港湾にて荷役・貯蔵



港湾・臨海部立地産業が利用 (例: 碧南火力発電所におけるアンモニア混焼実証)

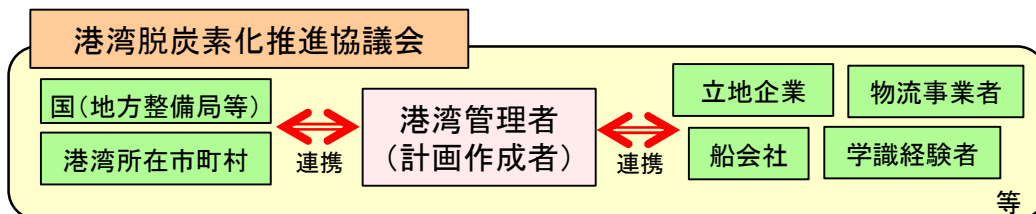
(4) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成②～

②港湾脱炭素化推進計画の作成に対する支援

目的・概要

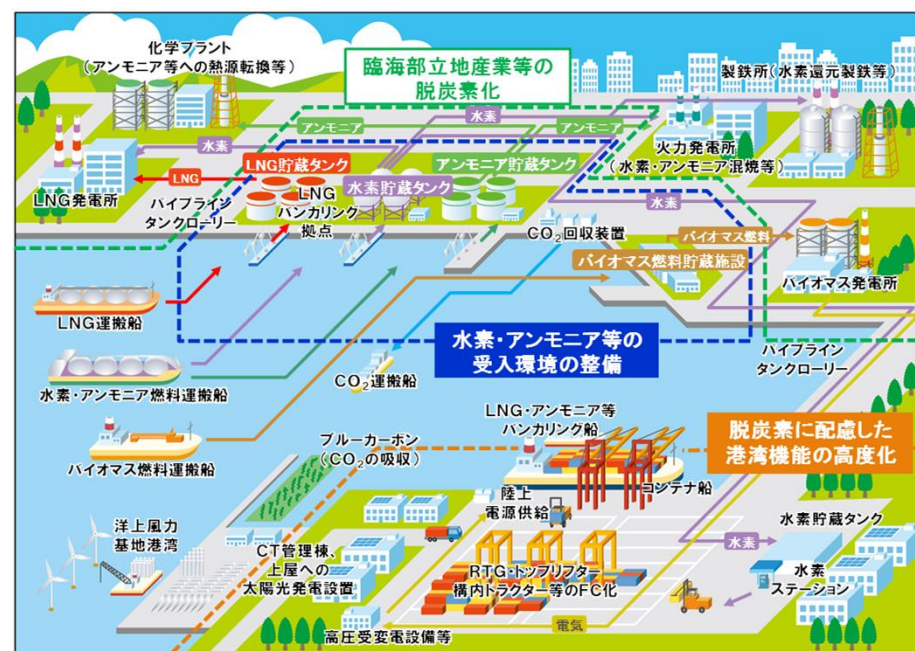
- 港湾脱炭素化推進計画は、港湾法第50条の2に基づき、港湾管理者が官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るために作成するもの。
- 港湾管理者は、当該計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、関係地方公共団体や脱炭素化の取組を行う民間事業者等からなる**港湾脱炭素化推進協議会**を組織する。
- カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を加速させるため、**当該計画の作成及び変更、港湾計画への反映に係る支援を実施。**(補助率:1/2)

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：88港湾設置済
- 港湾脱炭素化推進計画：28港湾作成済 (令和6年7月末時点)

(4) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成③～

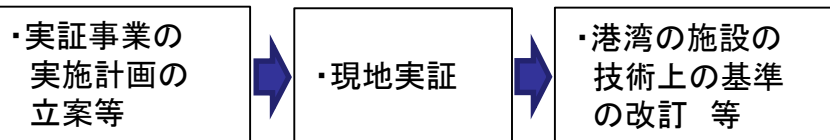
③カーボンニュートラルポート(CNP)形成に関する新技術を活用した高度化実証

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、**港湾の施設の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

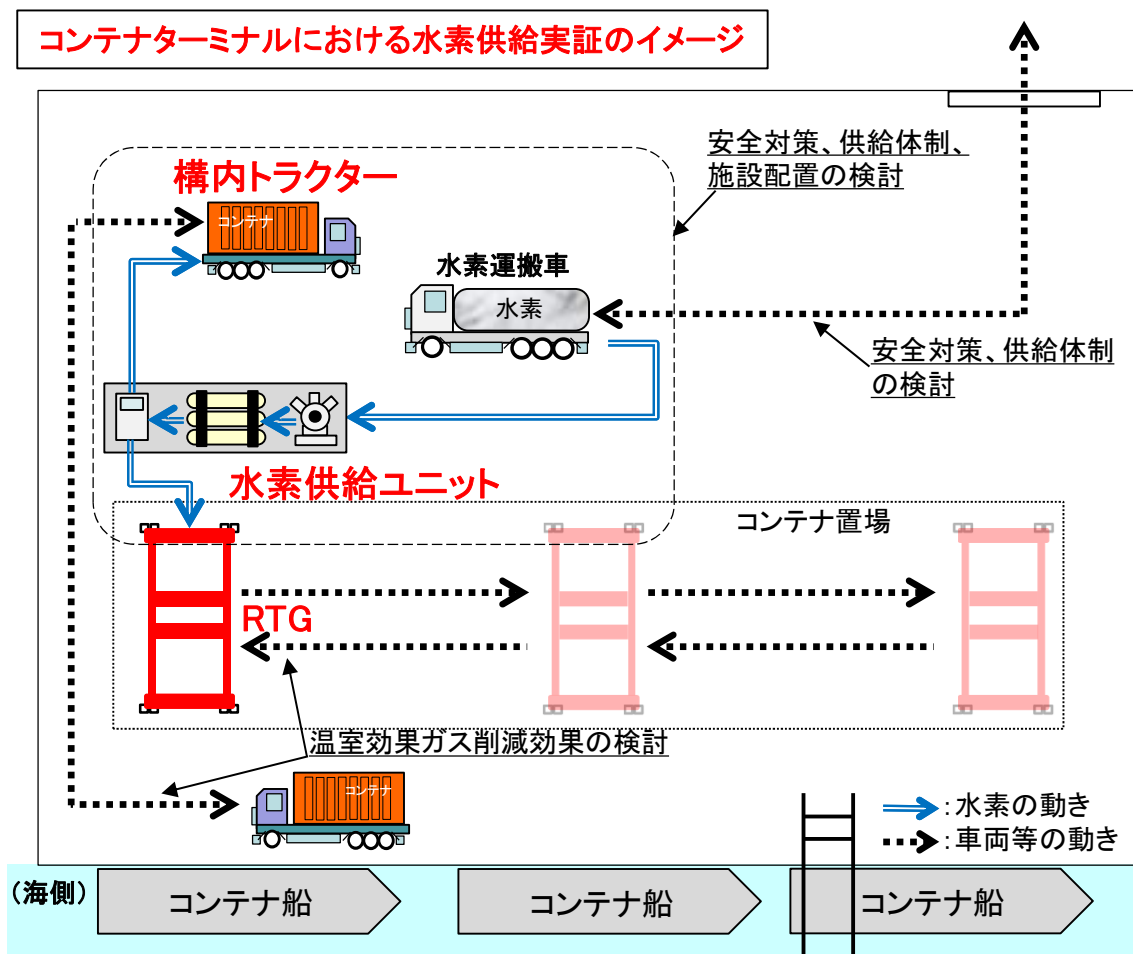


水素燃料電池搭載型RTG
(出典)三井E&S HP



コンテナ用FCトラクター
(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



(4) 港湾におけるGXの推進～CNPの形成④～

④港湾における水素等の受入環境整備に関する検討

目的・概要

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、水素・アンモニアの大規模なサプライチェーンの構築のため、港湾における受入環境の整備を進める。
- 大量に輸入する水素・アンモニアの安全な荷役及び安定的かつ効率的な海上輸送体系の構築に向け、港湾の施設配置や二次輸送体制について検討会等を実施。
- 検討結果をとりまとめて、港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に関するガイドライン等の作成を行う。

検討項目

安全に配慮した配置検討

- 水素・アンモニアを大量に扱う際の構造物規制に対応した安全かつ効率的な施設配置検討。
- 水素・アンモニアを岸壁で大量に取扱う場合の最適な運営に資する配置検討。
- 荷役時の事故等を想定した港湾の安全対策の配置検討。



二次輸送(海上輸送)に関する検討

- 今後、選定される水素・アンモニアの拠点を念頭に、効率的な二次輸送を行うための サプライチェーンモデル検討。
- 輸入拠点と二次輸送拠点において、それぞれ必要となる施設配置の検討。



(4) 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) 令和6年8月現在

**海上工事着工済の案件
(港湾区域内)**

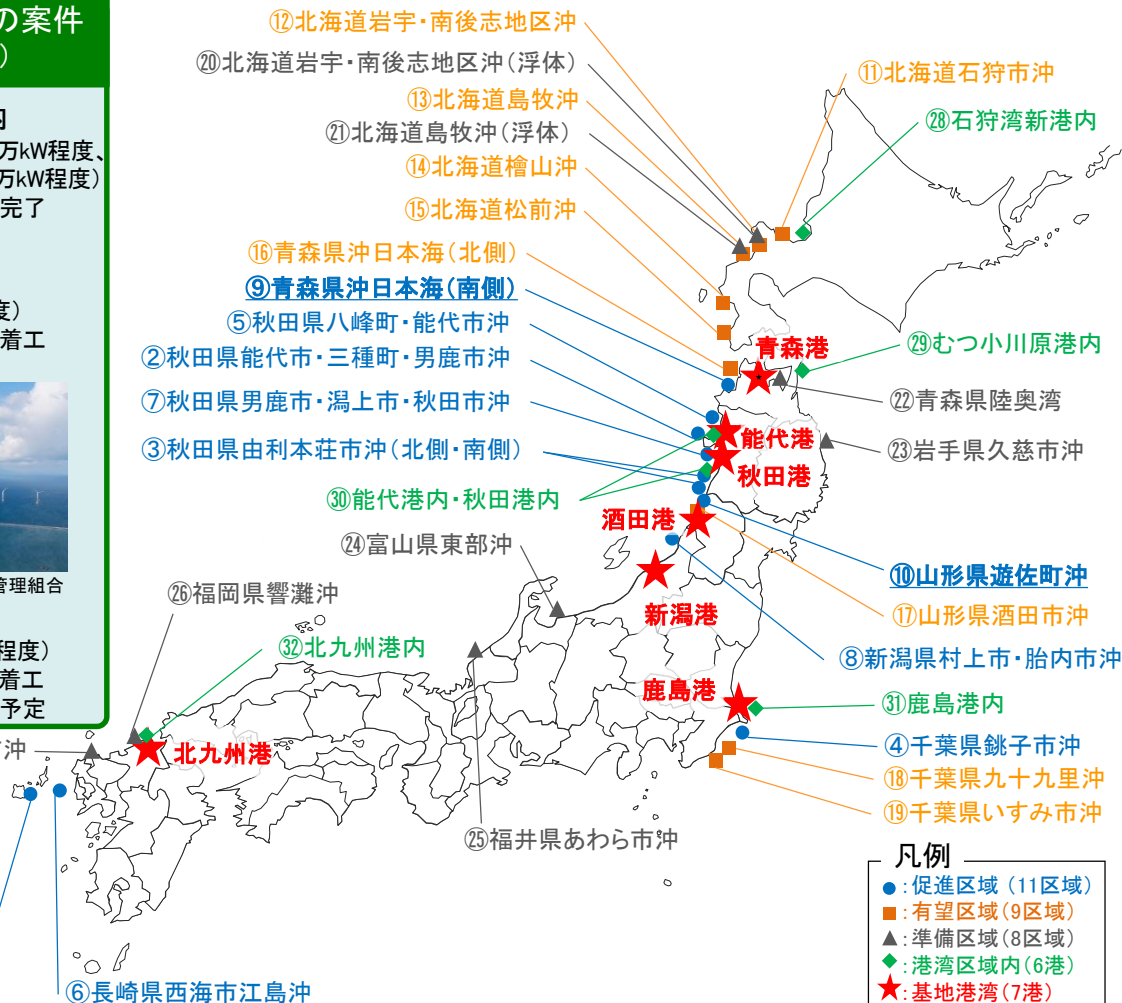
○ 能代港・秋田港内
(発電容量: 能代港内8.4万kW程度、秋田港内5.5万kW程度)
令和4年9月 海上工事了了
令和5年1月 運転開始

○ 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6年1月 運転開始



写真提供: 石狩湾新港管理組合

○ 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

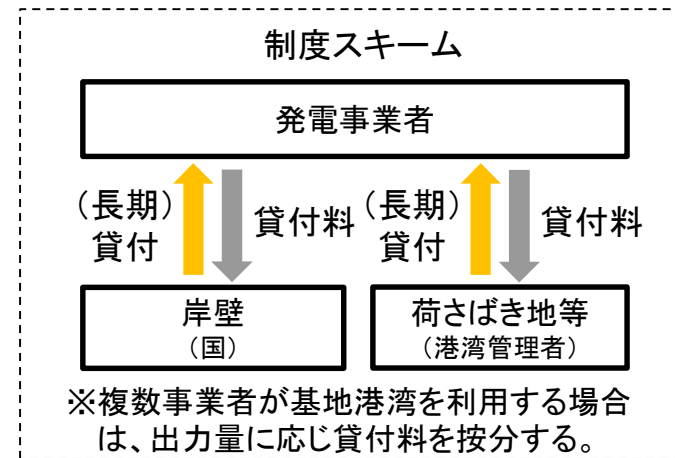


区域名	
促進区域	事業者選定済
	①長崎県五島市沖
	②秋田県能代市・三種町・男鹿市沖
	③秋田県由利本荘市沖(北側・南側)
	④千葉県銚子市沖
	⑤秋田県八峰町・能代市沖
	⑥長崎県西海市江島沖
	⑦秋田県男鹿市・潟上市・秋田市沖
	⑧新潟県村上市・胎内市沖
	⑨青森県沖日本海(南側)[事業者審査・評価中]
⑩山形県遊佐町沖[事業者審査・評価中]	
有望区域	⑪北海道石狩市沖
	⑫北海道岩宇・南後志地区沖
	⑬北海道島牧沖
	⑭北海道檜山沖
	⑮北海道松前沖
準備区域	⑯山形県遊佐町沖
	⑰山形県酒田市沖
	⑱千葉県銚子市沖
	⑲千葉県いすみ市沖
	⑳北海道岩宇・南後志地区沖(浮体)
	㉑北海道島牧沖(浮体)
	㉒青森県陸奥湾
	㉓岩手県久慈市沖
港湾区域内	㉔富山県東部沖
	㉕福井県あわら市沖
	㉖福岡県響灘沖
	㉗佐賀県唐津市沖
⑳石狩湾新港内 (R6.1運転開始)	
㉑むつ小川原港内	
㉒能代港内・秋田港内 (R5.1全面運転開始)	
㉓鹿島港内	
㉔北九州港内	

(4) 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)において、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(最大30年間)貸し付ける制度を創設。
- 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6年8月時点で、青森港、秋田港、能代港、酒田港、鹿島港、新潟港及び北九州港の計7港を基地港湾に指定。



指定済みの基地港湾

<p>秋田港</p> <p>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</p> <p>岸壁(水深11m(暫定)、190m)(耐震)(地耐力強化)</p>	<p>能代港</p> <p>事業期間：令和元年度～整備中</p> <p>岸壁(水深10m(暫定)、180m)(地耐力強化)</p> <p>泊地(水深10m(暫定))</p>	<p>鹿島港</p> <p>事業期間：令和2年度～整備中</p> <p>航路・泊地(水深12m)</p> <p>泊地(水深12m)</p> <p>岸壁(水深12m、200m)(地耐力強化)</p>								
<p>北九州港</p> <p>事業期間：令和2年度～整備中</p> <p>ふ頭用地</p> <p>岸壁(水深10m(暫定)、180m)(地耐力強化)</p> <p>泊地(水深10m(暫定))</p> <p>航路・泊地(水深9m(暫定))</p>	<p>新潟港</p> <p>事業期間：令和5年度～整備中</p> <p>泊地(水深12m)</p> <p>岸壁(水深12m、230m)(地耐力強化)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指定年月</th> <th>指定港</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年9月</td> <td>秋田港／能代港 鹿島港／北九州港</td> </tr> <tr> <td>令和5年4月</td> <td>新潟港</td> </tr> <tr> <td>令和6年4月</td> <td>青森港／酒田港</td> </tr> </tbody> </table>	指定年月	指定港	令和2年9月	秋田港／能代港 鹿島港／北九州港	令和5年4月	新潟港	令和6年4月	青森港／酒田港
指定年月	指定港									
令和2年9月	秋田港／能代港 鹿島港／北九州港									
令和5年4月	新潟港									
令和6年4月	青森港／酒田港									
<p>青森港</p> <p>事業期間：令和6年度～整備中</p> <p>航路・泊地(水深12m)</p> <p>泊地(水深12m)</p> <p>岸壁(水深12m、230m)(地耐力強化)</p>	<p>酒田港</p> <p>事業期間：令和6年度～整備中</p> <p>ふ頭用地</p> <p>防波堤(波除)(175m)</p> <p>航路・泊地(水深12m)</p> <p>泊地(水深12m)</p> <p>岸壁(水深12m、230m)(地耐力強化)</p>	<p>【位置図】</p>								

【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を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) 港湾におけるGXの推進～洋上風力発電の導入促進③～

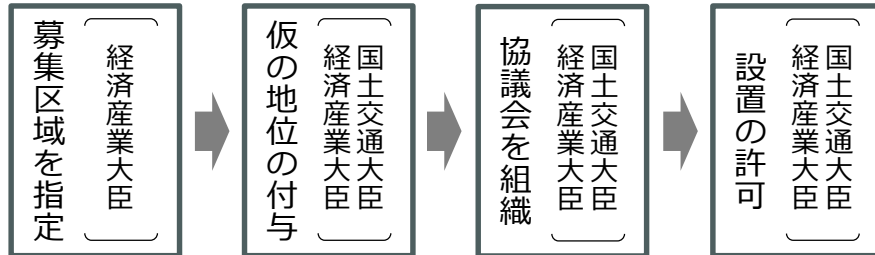
③排他的経済水域(EEZ)における浮体式洋上風力発電設備の導入に向けた環境整備

背景・経緯

- 排他的経済水域(EEZ)に設置される洋上風力発電設備について長期間の設置を認める制度を創設するための法案を第213回国会に提出しているところ。(継続審査)
- また、浮体式洋上風力発電設備の大量導入を進めるためには、浮体の組立・設置など多岐にわたる海上施工や関連船舶に関する諸課題について、様々な主体が連携の上、制度設計や技術検討を計画的に進めることが必要であることから、「浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム」において、横断的な議論を促進。

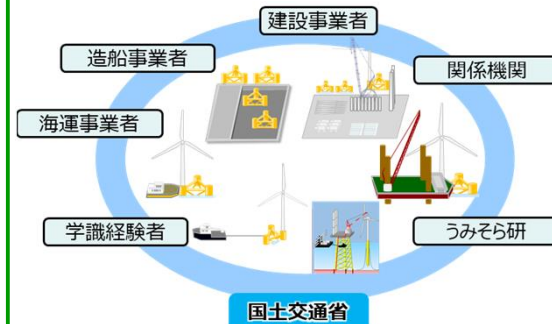
海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案(継続審査) 概要

【EEZにおける洋上風力発電設備の設置までの流れ】



※ EEZにおける洋上風力等に係る発電設備の設置を禁止し、募集区域以外の海域においては設置許可は行わない。

(参考) 浮体式洋上風力発電の海上施工等に関する官民フォーラム



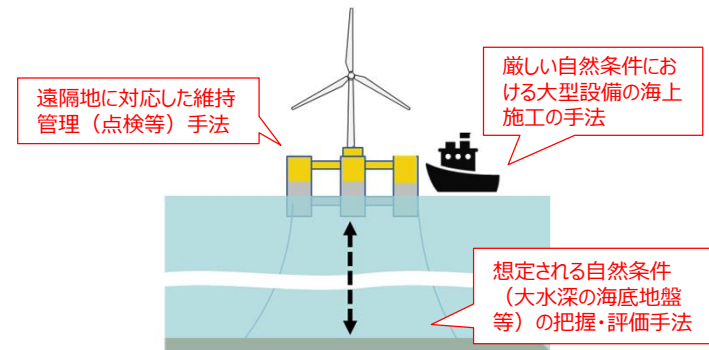
(総政局、海事局、港湾局、国総研)

【検討内容】

- ✓ 浮体の製造～設置、メンテナンスと基地港湾を含めた海上施工全体の最適化の方法
- ✓ オフショアにおける設備稼働率の向上による導入コストの低減方法
- ✓ 運搬、施工、メンテナンス等に必要船舶の需要等

取組の目的・概要

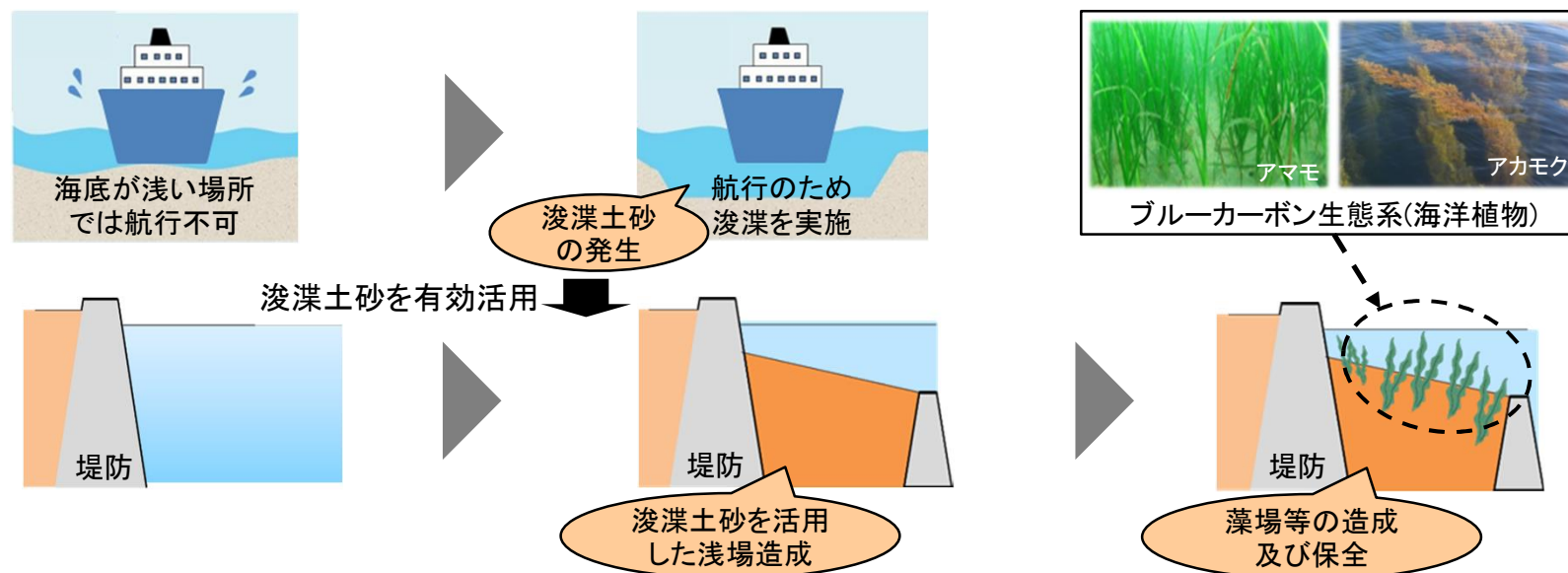
- 排他的経済水域(EEZ)における浮体式洋上風力発電設備の導入を図るため、厳しい自然条件における大型設備の海上施工の手法等、関係法令に基づく技術基準等のうち国土交通省関係部分について検討する。



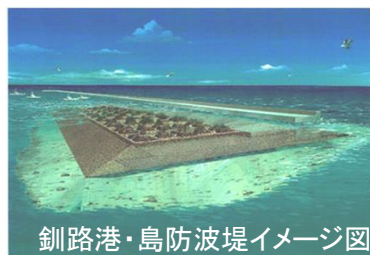
【浮体式洋上風力発電設備の技術基準策定イメージ】

(4) 港湾におけるGXの推進～ブルーインフラの創出・保全～

- 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。



【ブルーインフラの創出・保全の例】



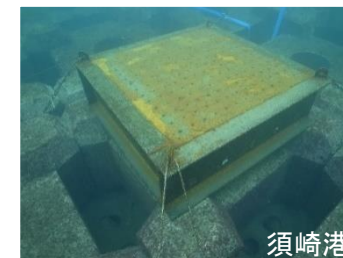
釧路港・島防波堤イメージ図

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。



徳山下松港・大島干潟

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アマモ場を形成。



須崎港

鉄鋼の生産過程で発生する製鋼スラグを活用した藻場造成ユニットを造成。

(5) サーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムに関する検討

○ 循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行を促進するため、今後、増大が見込まれる循環資源に対応した港湾を核とする広域的な物流システムの構築を図る。

リサイクルポート政策のこれまでの取組

○ 地域でリサイクルすることができない循環資源の広域的なリサイクルを促進するため、静脈物流やリサイクルの拠点となる港湾をリサイクルポートとしてこれまでに22港を指定。

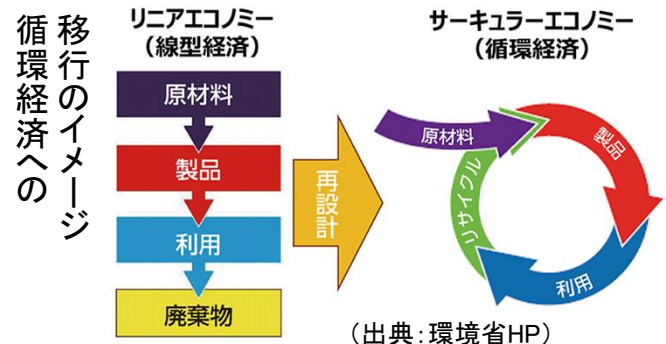
<リサイクルポートの機能>

- 廃棄物等を取り扱うことが可能な物流機能
- リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能

+
 [海上輸送へのシフトが不可避]
 ・物流の2024年問題への対応
 ・温室効果ガス削減への対応

<循環経済への移行に向けた機能強化>

- 増大する循環資源の広域流動に対応するための環境整備
- 広域的な分別収集・再資源化の事業を促進(環境省と連携)



港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環ネットワーク形成の促進

循環資源の広域輸送の動き

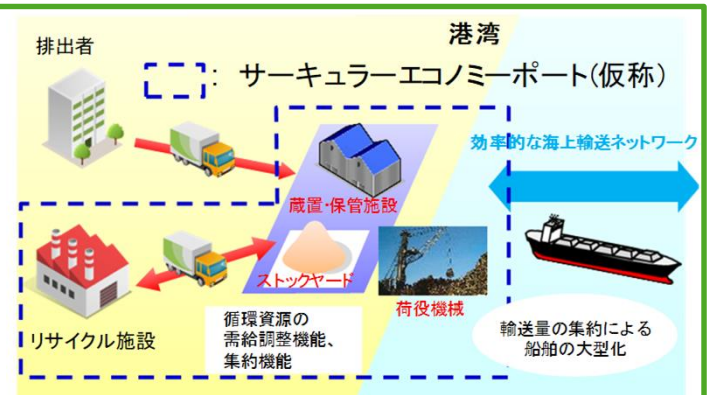
- 「脱炭素化」、「資源循環」に寄与する電炉鋼材の需要増に伴い、鉄スクラップの海上輸送を開始。
- 廃棄物処理技術の高度化により地域の処理業者の対応が困難となり、海上輸送により処理技術を有する業者へ輸送を開始。
- 非鉄金属のリサイクルのため、国内及び海外からの廃プリント基板などを広域から製錬拠点への輸送を受け入れるため、物流拠点を整備。

<ネットワーク形成の促進に向けた課題>

- 港湾で循環資源を取り扱う際には、廃棄物関係法令遵守に加え、港湾管理者等が定めた規程等があるため、事業者は個別に関係者と調整しており、合意形成に時間・手間を要している
- 積極的に循環資源を取り扱う港湾に限られる
- 各港湾における循環資源の取り扱い可否が明確になっていない 等

<具体的な取組>

- 港湾を活用した効率的な資源循環を促進するためのガイドラインの作成
- 港湾における循環資源の取り扱い可否の見える化
- 港湾における循環資源の取り扱い機能の強化 等

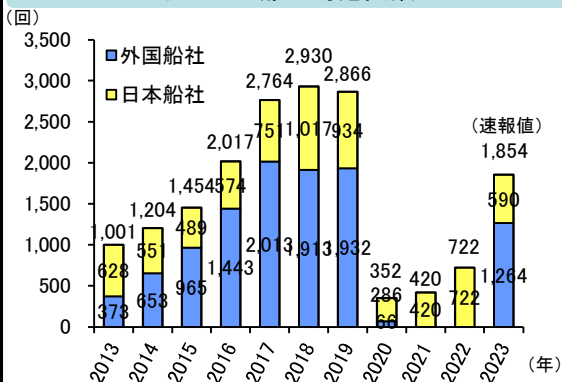


(6)クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

- 2023年のクルーズ船寄港回数は、国際クルーズの本格的な受入を再開したことにより前年の約2.5倍に増加した。
- 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) 港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局が作成。

中国発着日本向け国際クルーズの本格再開

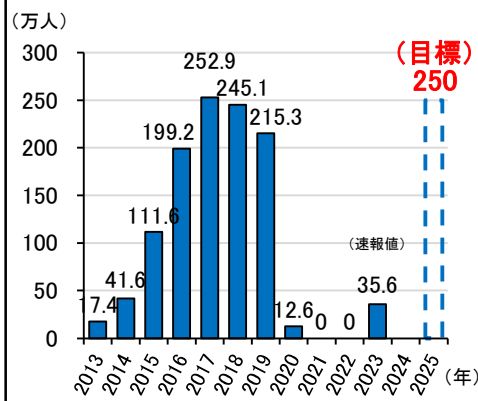
- 2023年9月に、中国政府は国際クルーズの全面的な運航再開を発表
- 2024年は、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルやアドラ・クルーズ等の大型クルーズ船による中国発着クルーズが本格再開

日本船社等の新たなクルーズ船購入計画

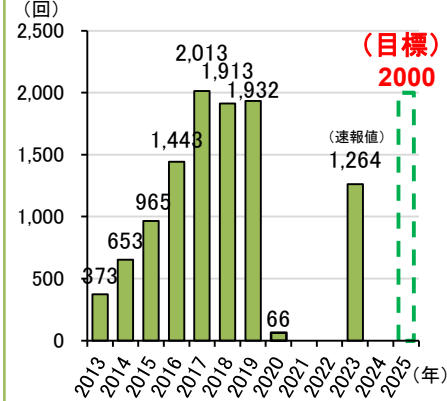
- 商船三井クルーズは、「シーボーン・オデッセイ」を購入・改装し、2024年12月に「MITSUI OCEAN FUJI」として再デビュー予定
また、新造客船が2027年に第1船、2028年以降に第2船が就航予定
- 郵船クルーズは、新造客船「飛鳥Ⅲ」が2025年に就航予定
- 東京ディズニーリゾートを運営するオリエンタルランドは、日本を拠点とするクルーズ事業に参入すると発表し、2028年度に就航予定

観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）

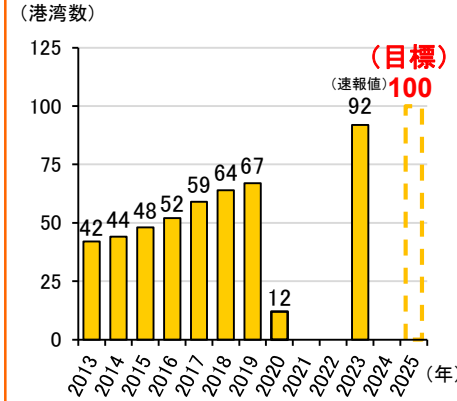
新たな目標値①
「訪日クルーズ旅客数」



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全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」を策定・公表(2023年9月11日)

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

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

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

(6)クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

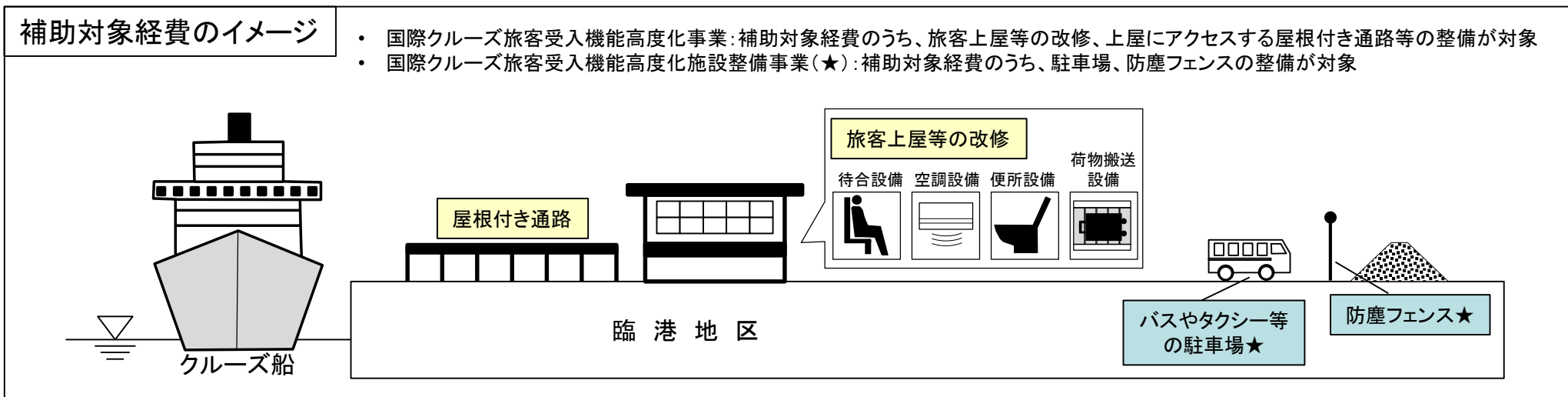
■国際クルーズ旅客受入機能高度化事業／国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業

○ 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。

<p>事業概要</p> <p>■補助対象経費 クルーズ旅客の利便性や安全性の向上を図るための、旅客上屋等の改修や上屋にアクセスする屋根付き通路等の整備に係る経費</p> <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>取組事例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><屋根付き通路:鹿児島港></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><旅客上屋等の改修:舞鶴港> (待合施設、空調設備、便所設備)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><大型テント:金沢港></p> </div> </div>
--	--

補助対象経費のイメージ

- 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業:補助対象経費のうち、旅客上屋等の改修、上屋にアクセスする屋根付き通路等の整備が対象
- 国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業(★):補助対象経費のうち、駐車場、防塵フェンスの整備が対象



クルーズ船

屋根付き通路

旅客上屋等の改修

待合設備 空調設備 便所設備 荷物搬送設備

臨港地区

バスやタクシー等の駐車場★

防塵フェンス★

(7) 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

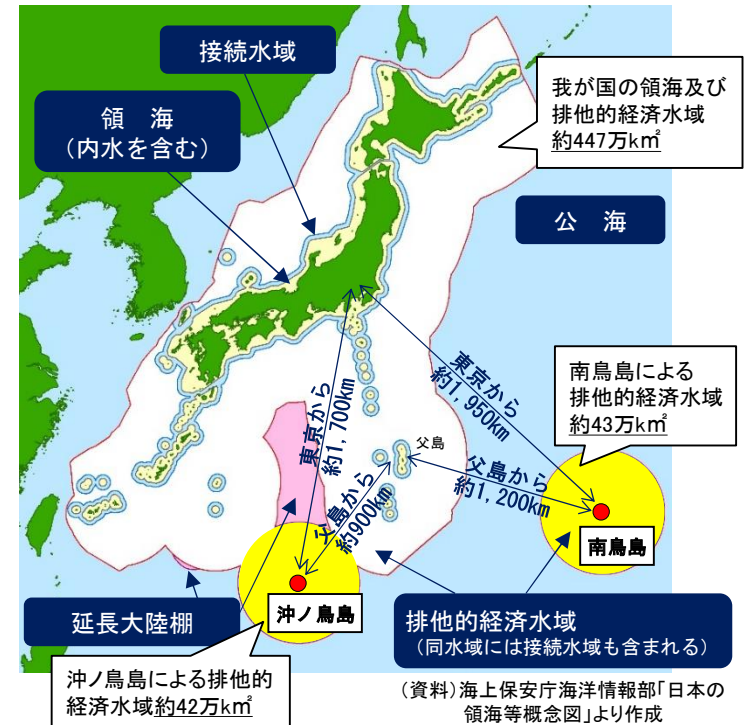
◆特定離島を拠点とする活動の目標

- ・ 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

【沖ノ鳥島及び南鳥島の位置】



【沖ノ鳥島】



【南鳥島】



(8) 港湾関連産業の海外展開支援～質の高いインフラ輸出～

- 新たな「開発協力大綱」(令和5年6月閣議決定)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。

新たな「開発協力大綱」や「2030年を見据えた新戦略骨子」(令和6年6月5日経協インフラ戦略会議決定)では、①インフラ整備と管理・運営のパッケージ型の案件形成、②グリーン・デジタル分野を強化することとした。国土交通省港湾局としても、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。



シハヌークビル港湾公社 提供
(カンボジア・シハヌークビル港)
新コンテナターミナル整備事業起工式(R5年12月)

○カンボジア・シハヌークビル港

円借款事業である新コンテナターミナル整備事業は令和5年12月、日本企業が受注。同港の起工式にはフン・マネット首相が出席。

○日ASEAN港湾技術者会合

「日ASEAN交通連携」の枠組みの下、ASEAN各国の港湾技術の発展を目的とした「日ASEAN港湾技術者会合」を開催。令和5～7年の3年間で「ASEAN 地域におけるカーボンニュートラルポート(CNP)形成ガイドライン」の策定に取り組む。



第21回日ASEAN 港湾技術者会合(R6年2月)

2. 国民の安全・安心の確保

(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方～港湾・海岸の被災および復旧～

- 石川県からの要請により、七尾港、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港の計6港について、1月2日より港湾法に基づき、港湾施設の一部管理を国土交通省にて実施（5月以降対象港を縮小し、8月1日終了）。応急復旧工事で利便性を改善。
- 2月1日、上記6港に伏木富山港、和倉港を加えた計8港について、大規模災害復興法に基づく代行復旧により本格的な復旧作業を迅速に進めることを決定。
- 3月25日、概ね2年以内の復旧完了を目指すとした復旧設計方針を策定し、7月4日、具体的な復旧完了時期の見通しを発表（輪島港、和倉港を除く）。7月12日、輪島港の短期復旧方針を発表。

輪島港 (最大水深7.5m) 石川県管理

地震による地盤隆起により、
・マリンタウン岸壁(水深7.5m)は、水深6mの岸壁として運用。
・小型船だまりでは、漁船の移動等に必要水深を確保するための浚渫作業を実施。(7月完了)

小型船だまりの浚渫作業の状況(4/19)

[短期] 生業再建を最優先とし、令和8年度までに原位置における段階的かつ効率的な復旧を目指す。
[中長期] 創造的復興に向けて関係者と検討中。代行復旧

小木港 (最大水深5.0m) 石川県管理

・現在、制限付きで利用している状態。
・令和7年度完了予定。代行復旧

凡例

被災した施設の現況
本格復旧方針

宇出津港 (最大水深4.0m) 石川県管理

・現在、制限付きで利用している状態。
・7月より、災害廃棄物の海上輸送を開始。
・令和7年度完了予定。代行復旧

飯田港・飯田港海岸 (最大水深5.5m) 石川県管理

・現在、制限付きで利用している状態。
・7月より、災害廃棄物の海上輸送を開始。
・段階的に復旧工事を実施。令和7年度完了予定。
・海岸保全施設については、隣接する区域と一体的に検討中。代行復旧

飯田港のふ頭用地の活用状況

応援職員のためのトレーラーハウス
建設資材のストック
災害廃棄物の仮置き

穴水港 (最大水深4.0m) 石川県管理

・現在、制限付きで利用している状態。
・令和7年度完了予定。代行復旧

七尾港 (最大水深11.0m) 石川県管理

・現在、制限付きで利用している状態。
・令和7年度完了予定。代行復旧

アスファルト舗装完了(5/23)

和倉港・和倉港海岸 (最大水深3.0m) 七尾市管理

・護岸の更なる崩壊を防ぐための応急復旧工事を実施。(6月完了)
・早期復旧に向け関係者と検討中。代行復旧

応急復旧の状況(6/12)

伏木富山港 (最大水深14.0m) 富山県管理

・一部の施設について、制限付きで利用している状態。
・令和7年度完了予定。代行復旧

国際拠点港湾
重要港湾
地方港湾
避難港

※新潟県、富山県、石川県、福井県の計20港において、災害復旧事業等を実施し、被災地の復旧・復興を支援。
※代行復旧する施設は、対象港湾の一部の施設に限る。

(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方～交通政策審議会答申 令和6年7月～

1. 地震・津波による災害リスク

○能登半島地震の被害状況と初動対応

- 石川県を中心に計22港において、岸壁の変位、背後の沈下、津波、地盤の隆起等の被害が発生
- 事前の解析の有無により利用可否判断に要する時間に大幅な差
- 応急復旧に必要な資機材を現地調達することにより迅速な復旧が可能となった

○能登半島地震における被災地支援活動

- 岸壁前面の航路・泊地や背後の荷さばき地・道路の被災が円滑な支援活動の妨げに
- 支援船は、能登半島地域近傍の港湾で支援物資の積み込みや補給を行い、被災地の港湾との間を往復
- 能登半島地域の港湾でのみ国による岸壁の利用調整等を実施したが、能登半島地域外では支援船の輻輳が発生

○今後の大規模災害発生リスク

- 南海トラフ地震・首都直下地震等大規模地震の30年以内発生確率が70～80%と切迫化
- 大規模地震時には、代替港湾等へ取扱能力を超える貨物が集中するなど、被災地外へも影響が波及する恐れ

○能登半島地震の被害状況



岸壁背後の沈下(輪島港)



ふ頭用地の陥没(金沢港)



津波による漁船等の転覆(飯田港)



地盤の隆起による水深不足(輪島港)

○港湾を通じた被災地支援活動



民間の支援船と護衛艦(金沢港)

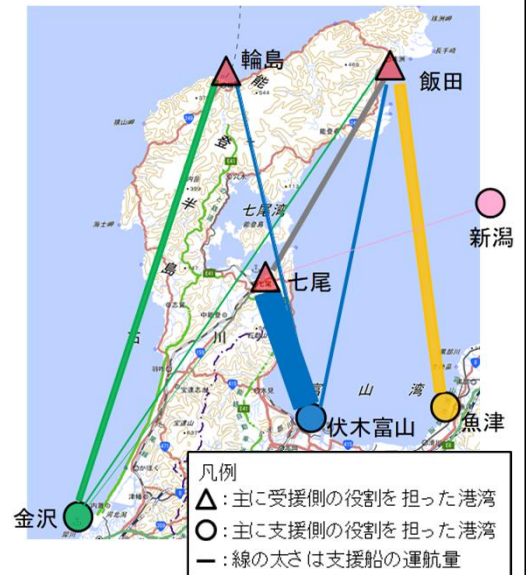
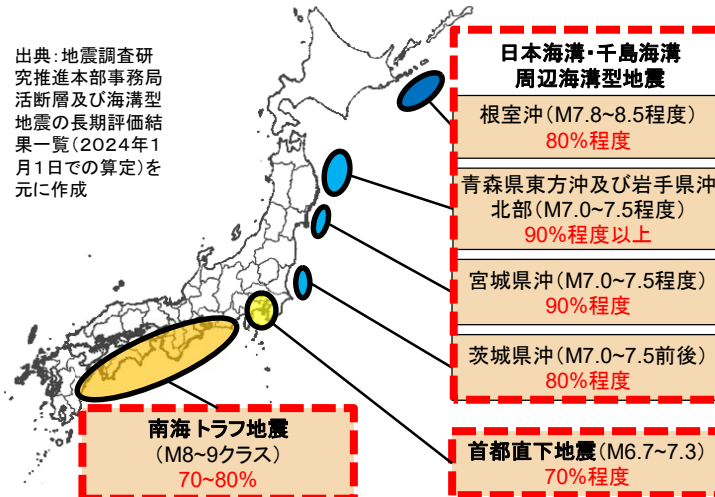


船舶に積み込む支援車両の待機状況(金沢港)

○今後の大規模地震発生リスク

(今後30年以内の主な地震の発生確率)

出典:地震調査研究推進本部事務局
活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2024年1月1日での算定)を元に作成



港湾間の支援船の動き

(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方～交通政策審議会答申 令和6年7月～

II. 今後の大規模災害リスク等を見据えて取り組むべき施策

1. 施策推進にあたっての基本的な考え方

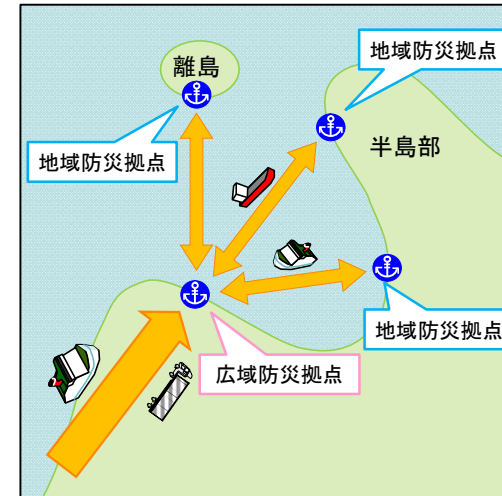
- 既存ストックや他機関・民間のリソースも活用しながら、ハード面、ソフト面の施策について推進

2. ハード面の対策

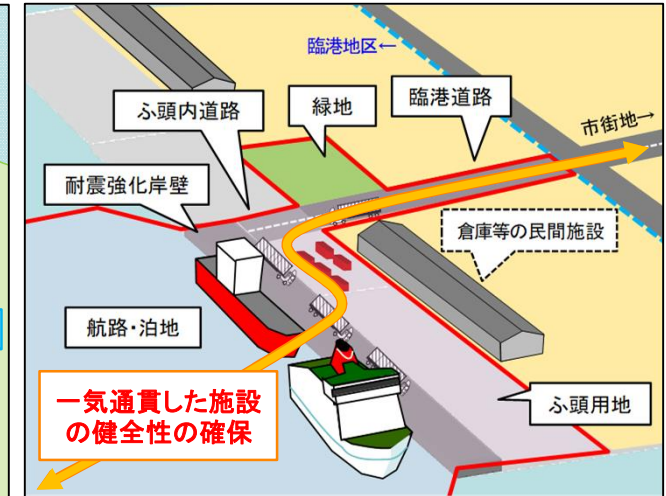
○海上支援ネットワークの形成のための防災拠点

- 耐震強化岸壁、内陸へ繋がる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、航路・泊地等、一気通貫した施設の耐震化・液状化対策等により災害時の健全性を確保(地域防災拠点)
- 地域防災拠点に加えて、支援船への補給・物資積み込み等の後方支援に利用される支援側港湾の役割も想定し、耐震強化岸壁等必要な規模の施設の健全性を確保(広域防災拠点)

○海上支援ネットワークの形成のための防災拠点



海上支援ネットワークのイメージ

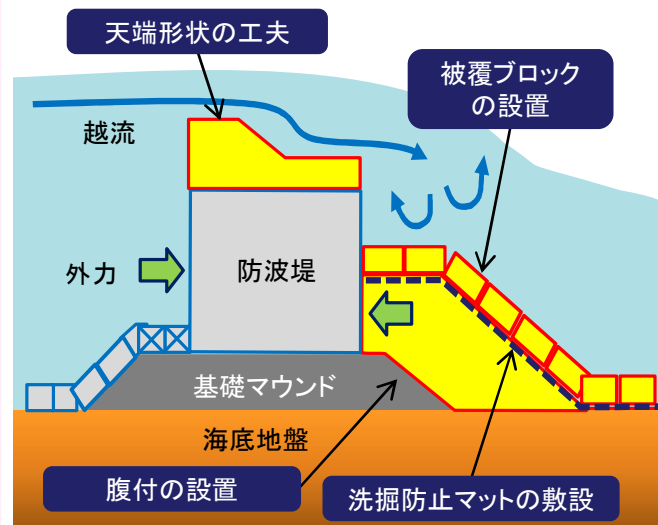


防災拠点イメージ

○耐津波性の確保

- 防波堤等の粘り強い構造化、航路・泊地の埋塞の早期復旧等に資する対策の検討、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化等の推進

○耐津波性の確保



防波堤等の粘り強い構造化の例

○迅速な施設復旧



資材(敷鉄板)・機材(バックホウ)の備蓄例

○迅速な施設復旧

- 復旧に必要な砕石や重機等の資機材の備蓄、関係事業者との協定締結、作業船の確保の体制構築等の事前の備え

○幹線物流の維持

- 我が国の産業・経済に甚大な影響を与えないよう、コンテナ、フェリー・RORO等の幹線物流について、強靱な物流ネットワークを確保

(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方～交通政策審議会答申 令和6年7月～

II. 今後の大規模災害リスク等を見据えて取り組むべき施策

3. ソフト面の施策

○港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上

- 港湾BCPの地方港湾での策定や不断の見直し・拡充、訓練の実施による連携強化
- 地域防災拠点・広域防災拠点の連携・役割分担等、広域災害を想定した計画策定

○災害発生時の対応の迅速化・的確化

- ドローン・衛星、夜間監視が可能なカメラ等の利活用による施設点検の迅速化
- 構造物の変状計測の自動化・的確化、判断に必要な情報を共有するツールの構築・運用等による施設の利用可否判断の迅速化
- 支援側港湾においても支援船等の利用調整による港湾利用の最適化を通じた被災地支援の円滑化

○関係機関・民間との連携

- 訓練実施等による災害時の海と陸の連携、港湾間、関係機関との連携体制の強化
- 臨海部の倉庫や民間船舶等、民間のリソース活用のための体制づくり(協定締結、訓練の実施、民間のBCP策定の推進等)

○情報共有ツール

- 防災情報の一元化・共有のための「防災情報システム」の推進・高度化によるソフト面の各施策の更なる円滑化

○港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上



建設業者、フェリー会社等と連携した訓練の実施例

○支援船等の利用調整

港湾	施設	1/3 (水)	1/4 (木)	1/5 (金)	1/6 (土)	1/7 (日)	1/8 (月)	1/9 (火)	1/10 (水)	1/11 (木)	1/12 (金)
輪島港	マリンタウン		巡視船 さと (海上保安庁)				多用途支援艦 ひうち (海上自衛隊)	フェリー要員 (日本財団)		ひうち	巡視艦 かがゆき (海保)
飯田港	-4.5m			豊島丸 (ピースウィンズ・ジャパン)		豊島丸			フェリー要員 (日本財団)	豊島丸	
矢田新 (第二東)							海翔丸 (九州地方整備局)		豊島丸		巡視船 みうら (海上保安庁)
七尾港	矢田新 (第一西)		巡視船のと (海上保安庁)	巡視船 だいせん (海上保安庁)	巡視船のと	巡視船 さおう (海上保安庁)			巡視船 だてま (海上保安庁)	巡視船 だてま (海上保安庁)	ナツチャン World (防衛省)
	大田3号										護衛艦せんだい (海上自衛隊)

支援船等の利用調整による港湾の利用の最適化

○民間のリソースの活用



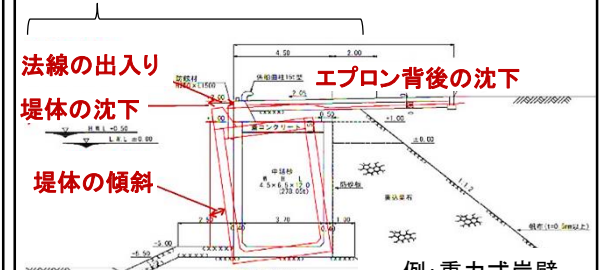
災害時の民間施設の活用例

○迅速な施設点検・利用可否判断



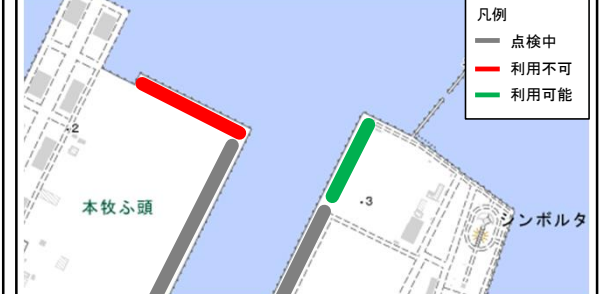
ドローン・衛星等を活用した施設点検

変状計測を自動化 情報共有ツールを用いて遠隔地で利用可否判断



例: 重力式岸壁
利用可否判断の自動化・遠隔化のイメージ

○情報共有ツール



防災情報システムの表示イメージ

(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～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・東日本台風をはじめ、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

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)

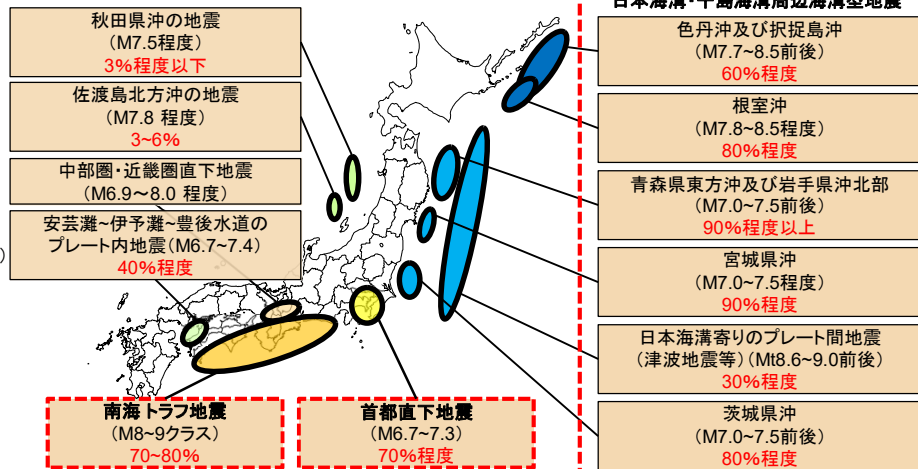
首都直下地震の被害想定

<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)～経済的な被害の概相～(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

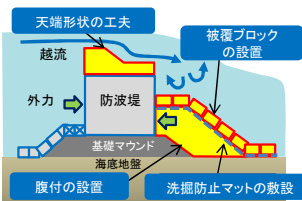
(出典)地震調査研究推進本部事務局
活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2024年1月1日
での算定)を元に作成

(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～「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%以上を取り扱う港湾は、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。

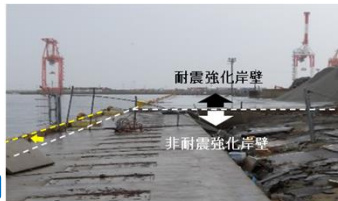
I. 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

港湾における津波対策



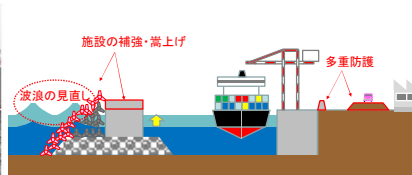
「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を実施

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



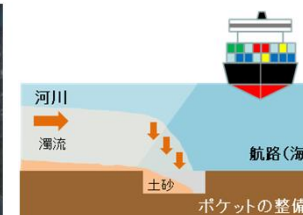
港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施

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時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

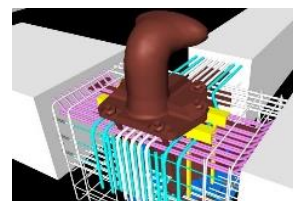
港湾・海岸における老朽化対策



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

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

(2) 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)～

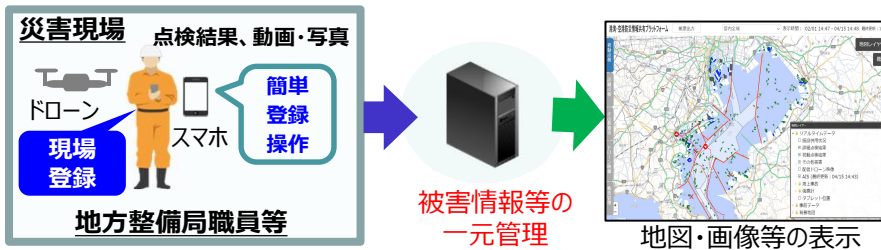
- 南海トラフ地震等大規模地震の発生が危惧される中、海上からの人命救助や緊急物資輸送を支えるための環境を整えることが必要。
- そのため、既存ストックを活用して港湾施設の耐震機能を確保するとともに、官民連携による実効性のある防災訓練の実施、港湾DXの推進など、ハード・ソフト両面のあらゆるツールを動員して効果的な防災対策に取り組む。

<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)



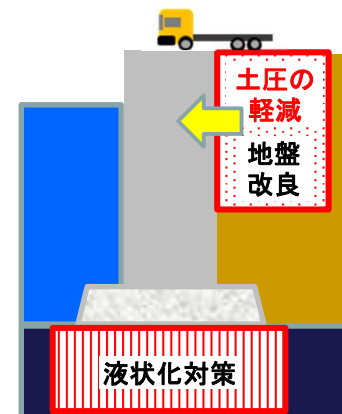
【港湾DX: 防災情報システム】



<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

令和6年能登半島地震

非耐震の岸壁の被災例

金沢港 穴水港 飯田港

耐震強化岸壁

七尾港

矢田新さん橋
軽微な損傷のみ

九州地方整備局の作業船「海翔丸」による支援物資輸送

海上保安庁の巡視船「のと」による給水支援

<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

[既存ストックを最大限に活用して実現]

(2) 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

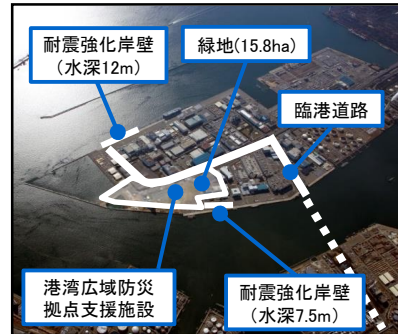
- 災害発生時における港湾の利用可否判断や施設復旧の迅速化を図るため、ドローンや衛星等のリモートセンシング技術を活用し、港湾や三大湾等における被災状況等を迅速かつ効率的に把握する体制を計画的に構築する。



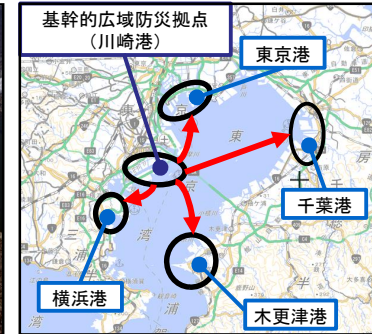
自律制御型ドローンによる被災状況把握のイメージ

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（川崎港、堺泉北港）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】

【被災者の救援輸送拠点】

【生活支援拠点】



H30年7月豪雨時の物資輸送 (広島県中田港)



R5年6月奄美地方大雨時、花天漁港へ停電復旧に必要な作業車両を海上輸送(鹿児島県篠川港)



R6年7月大雨で孤立した地域から避難希望者を海上輸送(島根県宇津漁港)



H28年4月熊本地震発生後、官公庁船から市民への給水を実施(熊本県熊本港)

R6年5月港湾業務艇を活用した支援物資輸送訓練を実施



(北海道香深港から礼文西漁港へ)

(2) 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。

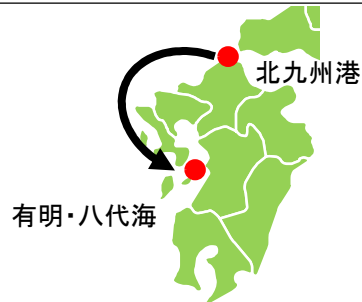


海洋環境整備船による閉鎖性海域での漂流ゴミ等の回収



大型浚渫兼油回収船「白山」による油防除の様子(八戸港沖)

海洋環境整備船「がんだりゅう」(担務海域: 関門航路)を派遣

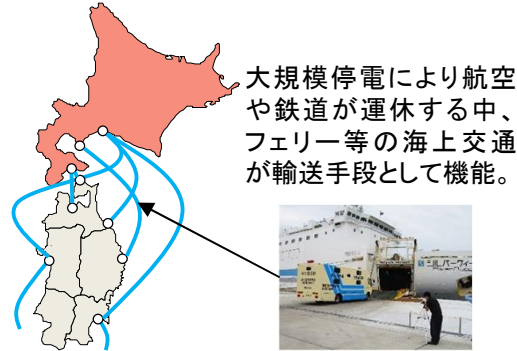


海洋環境整備船を担務海域外に派遣し、令和2年7月豪雨時により発生した漂流ゴミを回収



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リ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する中、フェリー等の海上交通が輸送手段として機能。



乗船する災害対応車両(宮古-室蘭航路)
物流網のリダンダンシー確保(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。



荷積みの様子(宇出津港)



荷下りの様子(姫川港)

- 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。



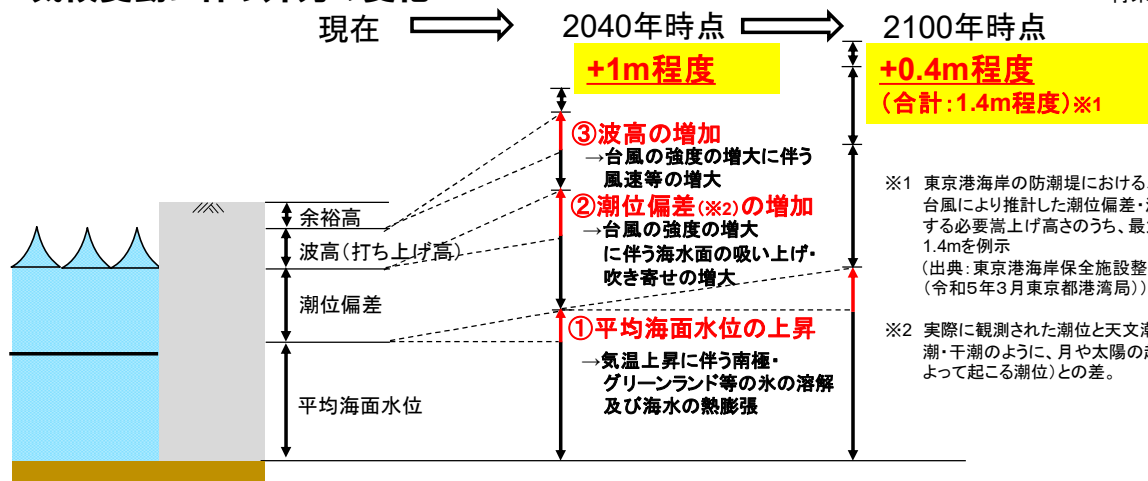
災害廃棄物の広域輸送による処理の事例(令和6年能登半島地震)

(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～「協働防護」による港湾の気候変動適応～

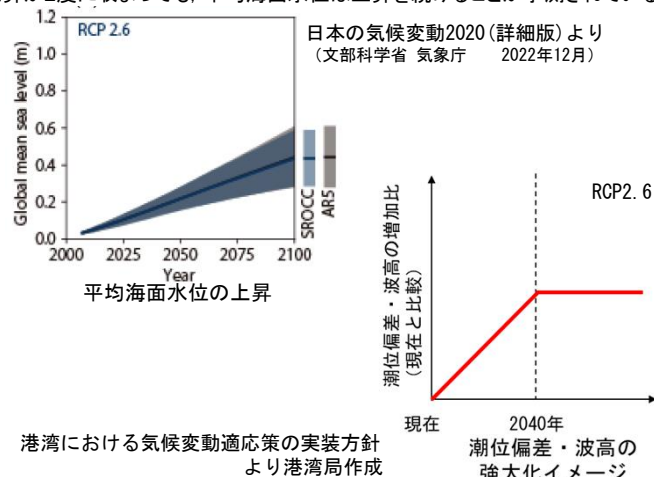
2. 国民の安全・安心の確保

- 気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
- 気温の2℃上昇シナリオ^{注)}の場合、
 - ・ 2040年までの間は、 ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
 - ・ 2040～2100年の間は、 ①平均海面水位 のみが増加。
- 2100年までに1.4m程度の嵩上げが必要な施設の場合^(※1)、2040年までには1m程度の嵩上げが必要となる。

気候変動に伴う外力の変化



注)パリ協定では、世界共通の長期目標として産業革命以前からの気温上昇を2度に設定。将来の気温上昇が2度に収まっても、平均海面水位は上昇を続けることが予測されている。

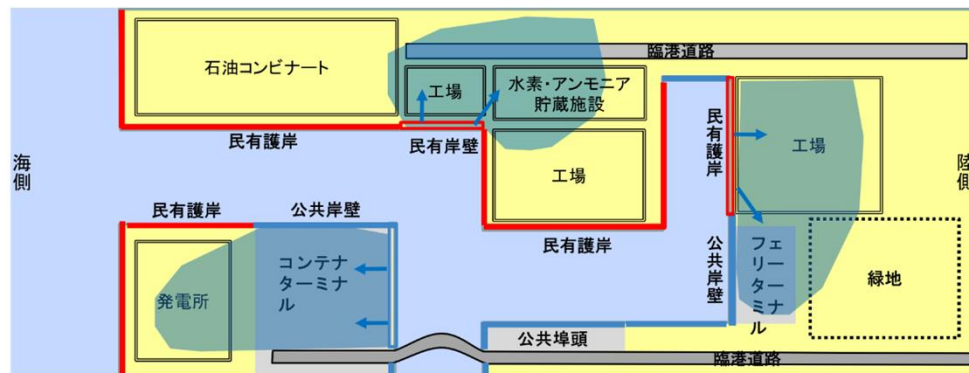


※1 東京港海岸の防潮堤における、モデル台風により推計した潮位偏差・波高に対する必要嵩上げ高さのうち、最大値の1.4mを例示(出典:東京港海岸保全施設整備計画(令和5年3月東京都港湾局))

※2 実際に観測された潮位と天文潮位(満潮・干潮のように、月や太陽の起潮力によって起こる潮位)との差。

- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積しており、一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、港湾全体に浸水被害が及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。
- 気候変動への適応を図るため、関係者が協働して気候変動への適応水準や時期に係る共通の目標等を定め、ハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の考え方にに基づき、総合的な防災・減災対策を進めることが必要。

協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害



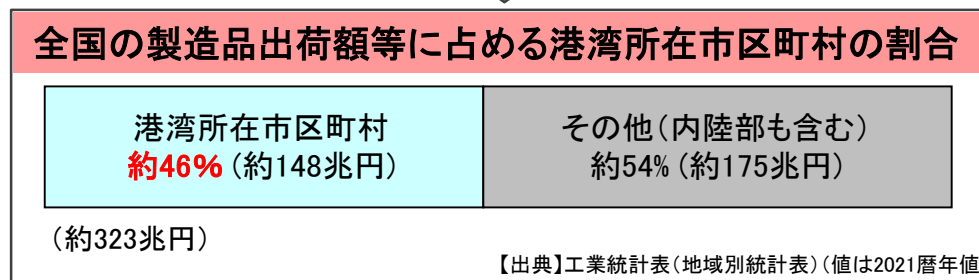
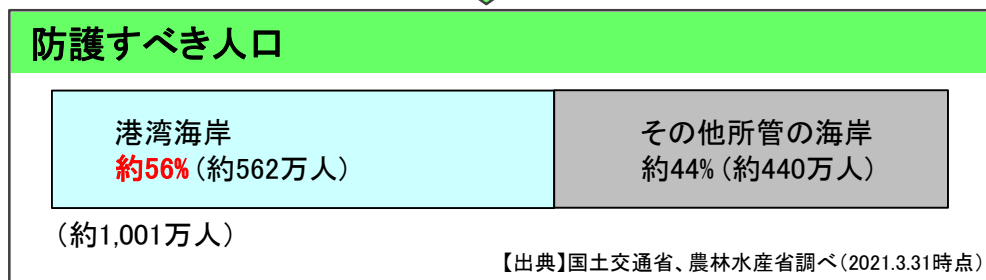
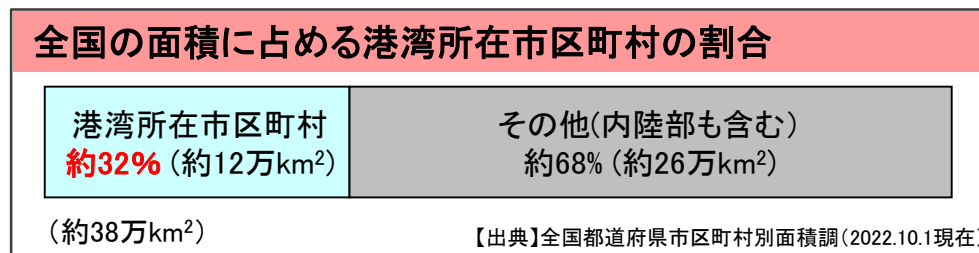
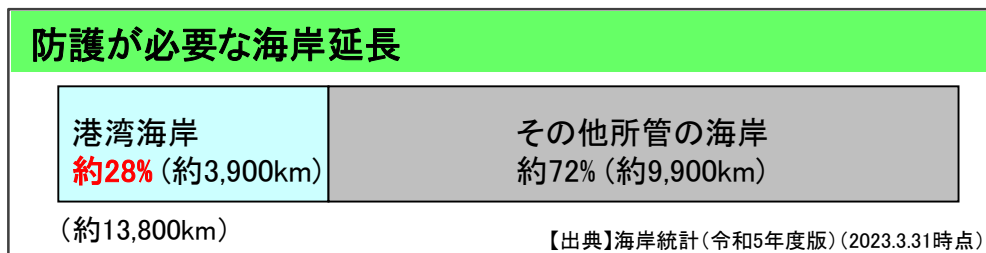
		気候変動	
		適応済	未適応
施設諸元	民間	—	—
	公共	—	—

→: 護岸等からの浸水

(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～港湾海岸の特徴～

- 港湾区域・港湾隣接地域においては港湾管理者が海岸管理者となることにより、港湾行政と海岸行政の一体的・効率的な運営を行っている（海岸法第5条第3項）。
- 港湾海岸延長は全体の28%であるが、**防護人口では全体の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。

※港湾所在市区町村の整理は令和3年5月時点



→**背後地が大都市やみなとまち**



東京港海岸(東京都)



呉港海岸(広島県)

→**物流・産業機能が高密度に集積**



大阪港海岸(大阪府)

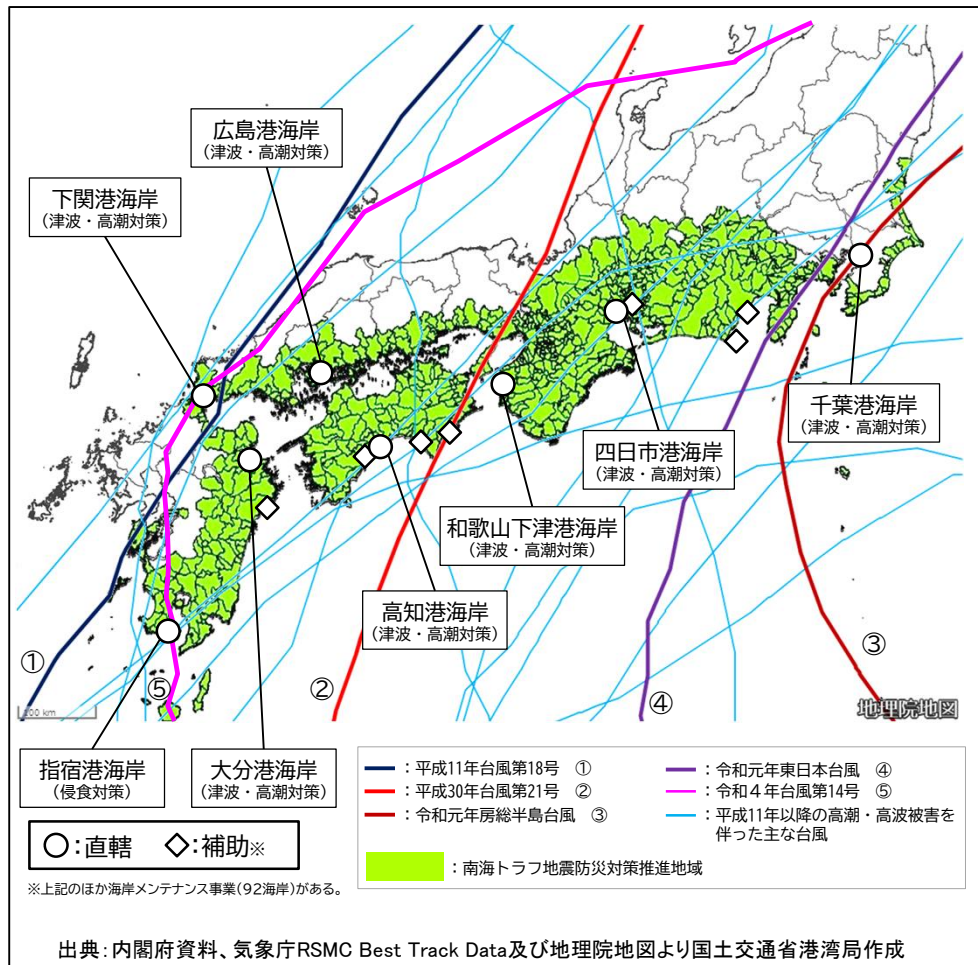


千葉港海岸(千葉県)

(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～海岸の主要施策・効果発現事例～

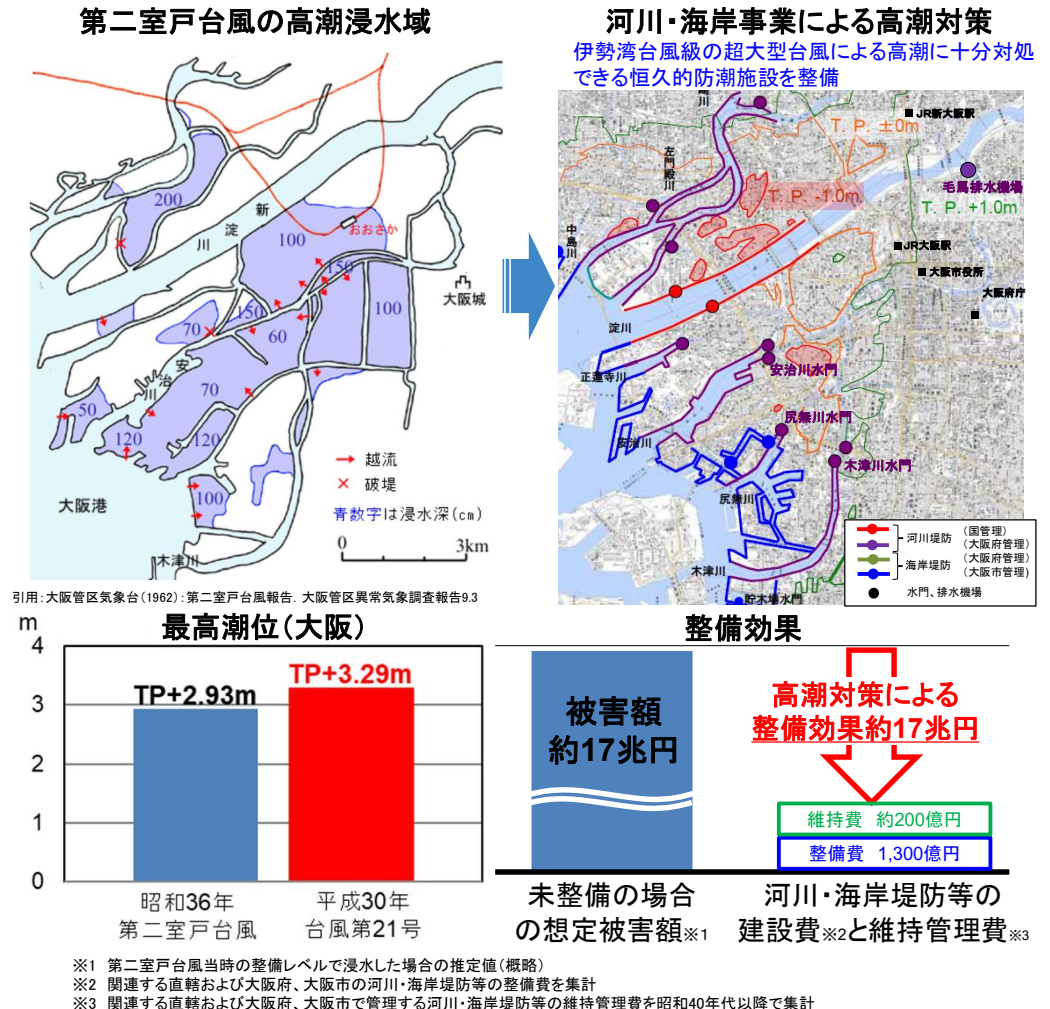
- 港湾海岸には、背後地に人口や物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、被災した場合に甚大な被害が想定されるため、速やかに対策を講じる必要がある。
- このため、切迫性の高い南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震や、頻発する台風等に備えた海岸堤防等の嵩上げ、耐震化、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化等を推進する。

■ 港湾海岸の事業実施箇所(直轄・補助)(令和6年度時点)



■ 大阪港の効果事例

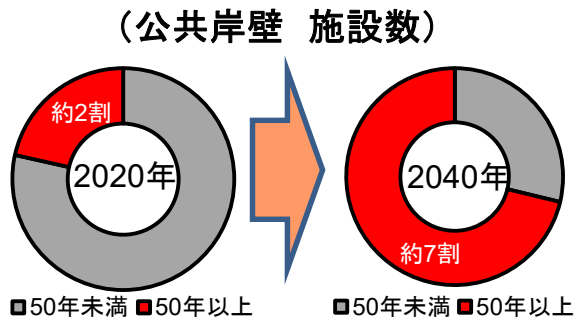
大阪港は、昭和36年の第二室戸台風において浸水被害を受けたが、既往最高の潮位を記録した平成30年台風第21号においては、海岸堤防の整備等により、市街地の高潮浸水を完全に防止。



(2) 防災・減災、国土強靱化の推進～老朽化対策の推進～

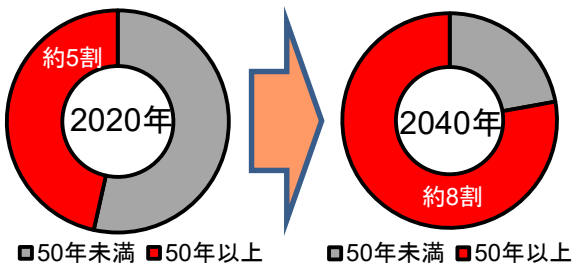
- 高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設・海岸保全施設の老朽化が進行。
- 港湾施設や海岸保全施設が将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理への本格転換を図るため、新技術の活用などにより、計画的・戦略的な老朽化対策を推進。

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(水深4.5m以深)(約5,000施設): 国土交通省港湾局調べ

(海岸堤防等 施設延長)



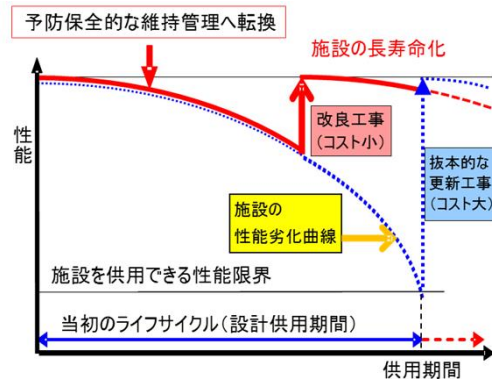
※ 港湾局所管の海岸堤防等(約3,000km) R3.3 国土交通省港湾局調べ
 ※ 完成後50年以上経過した施設には、施工年次不明の施設を含めている

港湾施設への新技術活用例

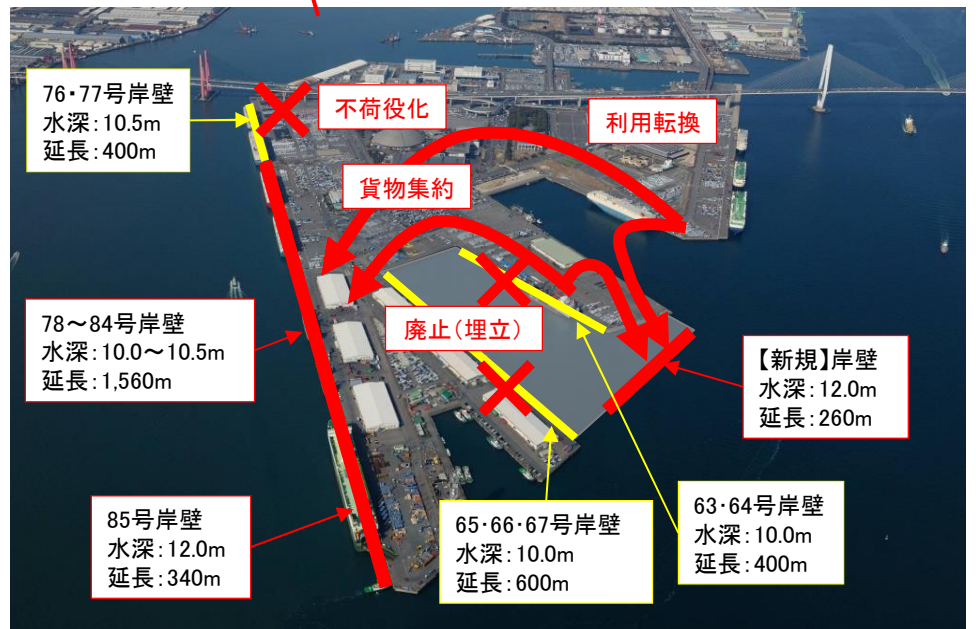
水中ドローンを活用した海洋構造物(防舷材)の点検



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



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



(3) 官民連携による防災機能の強化

- 令和6年能登半島地震での対応を踏まえ、港湾の防災拠点としての機能確保へのニーズが高まっている。
- また、臨海部における気候変動等を考慮した面的強靱化が必要となっている。
- このような課題に対応するための港湾施設の更新や再編は、厳しい財政状況下にある港湾管理者にとって多大な負担を伴うことから、民間の資金やノウハウを活かした取り組みが有効である。
- 官民連携により港湾における防災機能の確保や賑わい空間の創出を両立するため、既存の港湾施設や民間施設を賢く使い、港湾機能を補完する施設整備を行う民間事業者に対する支援制度を創設する。

港湾の防災拠点としての機能確保（能登半島地震での事例）



震災前の利用状況



震災時は捜索活動の拠点として利用

面的強靱化



イメージ:プロムナードの整備

【期待される効果】

- ・ 既存の港湾施設や民間施設の有効活用
- ・ 災害対応力の強化や災害拠点の形成
- ・ 関係者の協働による災害予防の取り組み促進
- ・ 港湾エリアの魅力向上による、来訪者の増加や満足度の向上



(4) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

背景・経緯

- 令和5年7月に名古屋港においてサイバー攻撃によるシステム障害が発生し、約3日間にわたりコンテナの搬入・搬出が停止するなど、物流が大混乱に陥った。
- 今回のシステム障害に鑑み、コンテナターミナルの運営に関する基幹的な情報システムに必要な情報セキュリティ対策等について、整理・検討を行う有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置し、令和6年1月にとりまとめ。
- 当該とりまとめを踏まえ、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から必要な制度的措置を講じたところ、これら措置の着実な実施と、港湾運送事業者等の更なるサイバーセキュリティ対応能力の向上を図る必要がある。



- ・ 令和6年3月8日、サイバーセキュリティ基本法における重要インフラに「港湾分野」を位置づけ、官民が一体となって取組を推進
- ・ 同年3月31日、改正港湾運送事業法施行規則が施行され、情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入
- ・ 同年5月17日、経済安全保障推進法の基幹インフラ制度の対象に一般港湾運送事業を追加する改正法が公布され、経済安全保障の観点からも国として積極的に関与

実施内容

- 港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上に係る支援
(サイバー攻撃等に対する訓練、ターミナルオペレーションシステム(TOS)の脆弱性診断)
- 国における制度的措置等の実施状況のフォローアップ及び更なるサイバーセキュリティ対応能力の向上策の検討のための委員会開催
- 海外のサイバー攻撃事例の情報収集・分析



検討委員会の様子

成果

- 上記取組により、我が国の港湾で利用されるシステムのサイバー攻撃への対策・対応能力の向上が図られる。

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)



輸入とうもろこし運搬船の平均積載量
約3万トン/隻(2018年度実績)

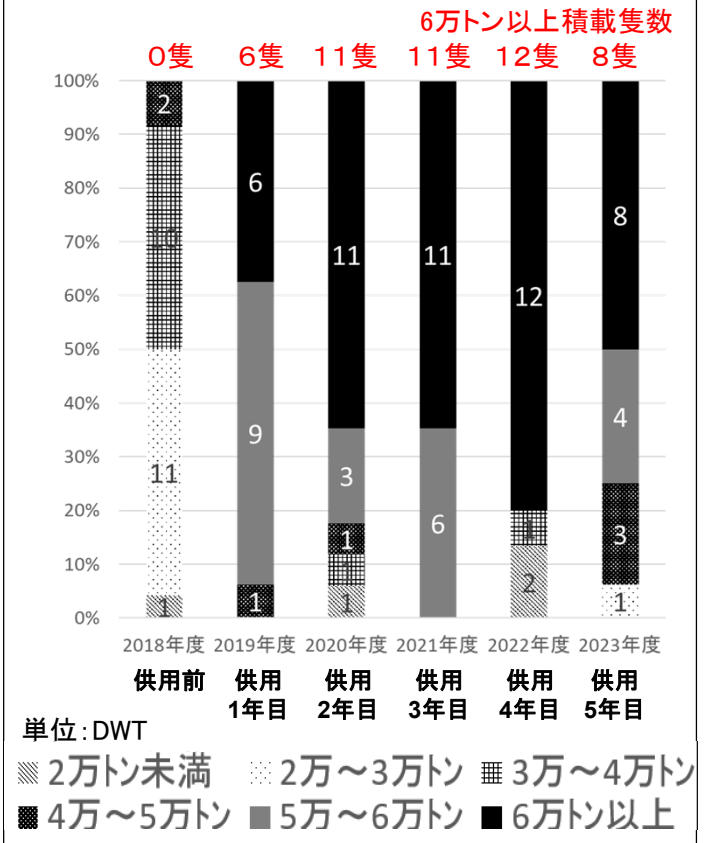


輸入とうもろこし運搬船の平均積載量
約5.4万トン/隻(2023年度実績)

➡ 1隻あたりの平均取扱量
約1.8倍に増加

出典：国土交通省調べ

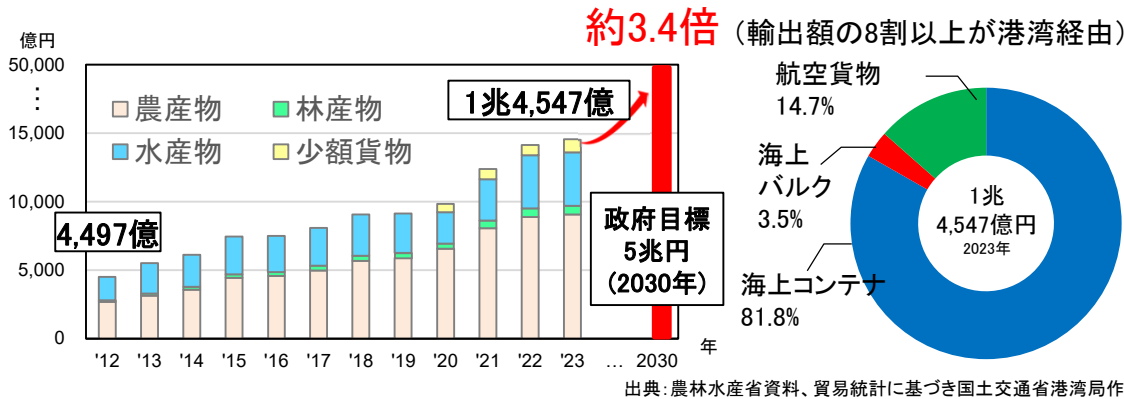
輸入とうもろこし運搬船の釧路港入港時積載量



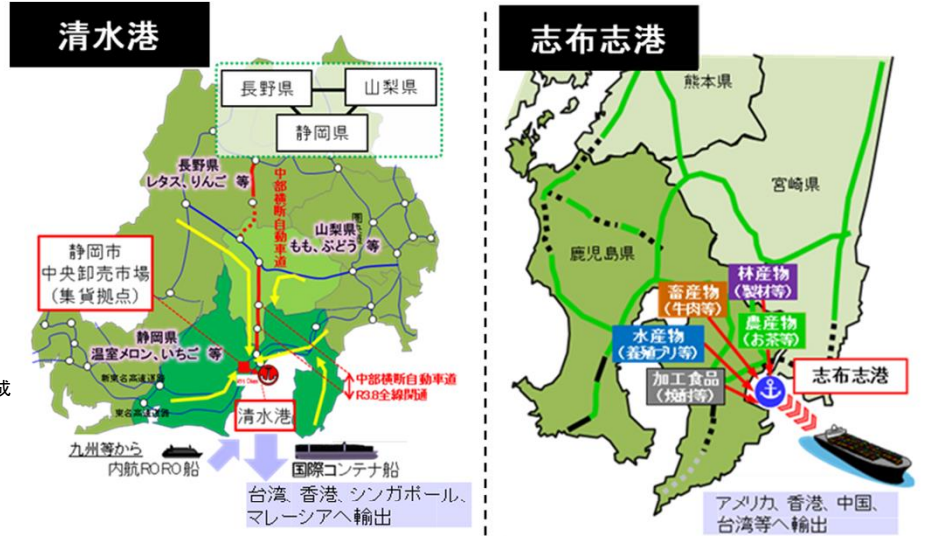
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 ~産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進~

- 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、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している。
- 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した。
- 引き続き、輸出促進セミナー等も通じて、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

<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	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出促進セミナーの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・関連する予算の重点化 	
海外	小売業者		

清水港	静岡市中央卸売市場
H29d 流通加工機能を備えた物流施設	R3d 小口貨物等積替円滑化支援施設
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	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
整備のイメージ	整備のイメージ
東洋埠頭(株)の例	
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～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

定期船欠航に伴う生活物資の品切れ(令和5年台風第6号による影響)



静穏度が悪く接岸に苦慮している

かみなと
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



かふか
香深港(礼文島)



なぜ
名瀬港(奄美大島)

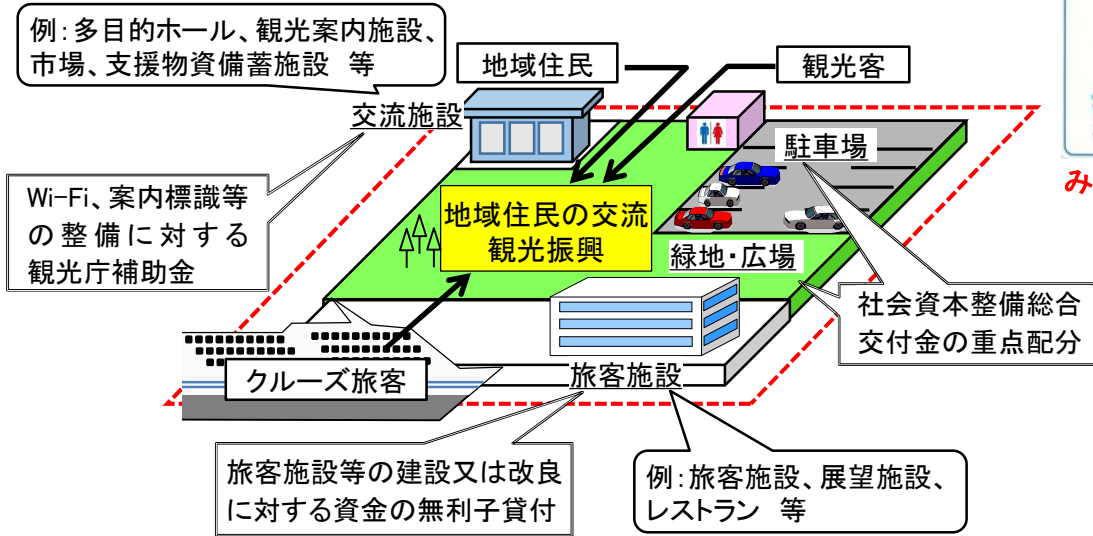


りょうつ
両津港(佐渡島)

(3)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり～みなとオアシス～

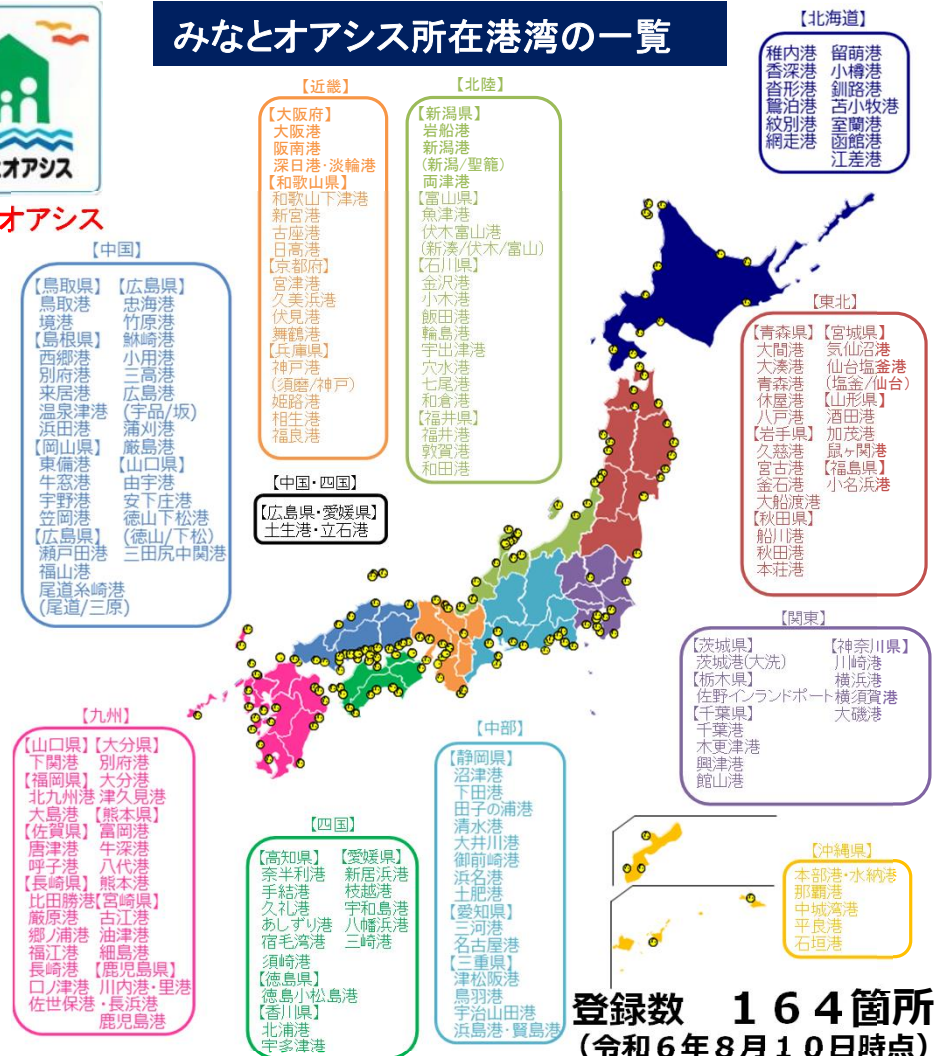
- みなとオアシスを通じて、地域住民の交流や観光の振興による地域の活性化、訪日クルーズ旅客の受入れなど多様なニーズに対応し、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを促進する。
- また、港湾管理者が適正な民間団体(みなとオアシス運営者やクルーズ旅客受入団体等)を港湾協力団体に指定することで、港湾管理者との相互の協力体制が構築されることが見込まれ、港湾における活動の円滑化、活性化が図られる。
(指定数:46団体(令和6年8月1日時点))

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



みなとオアシスにおける活動事例



登録数 164箇所
(令和6年8月10日時点)

(3)「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～

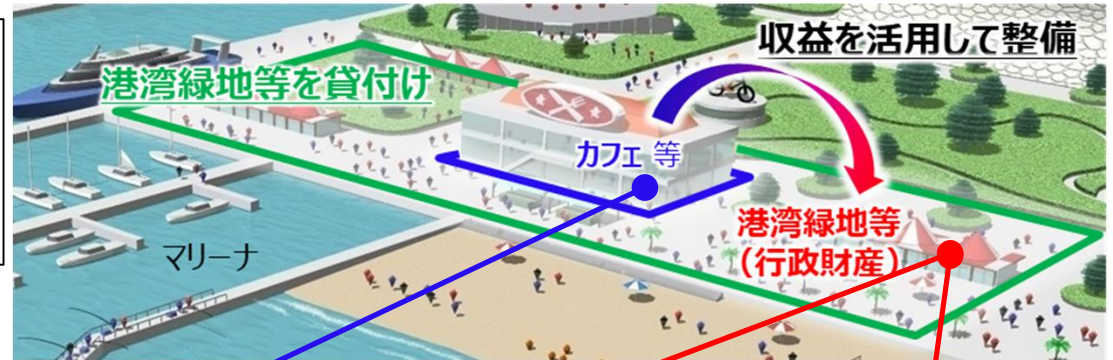
- 港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の思うような維持管理や更新をすることができず、老朽化・陳腐化が進展している。
- 官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)を令和4年12月に創設した。



■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が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。

<p>カフェ等の収益施設の整備</p> <p>緑地内に飲食店を新築し、経営</p>	<p>休憩所等の公共部分の整備</p> <p>休憩所等</p>	<p>植栽・緑地の整備等</p> <p>緑地内に植栽の整備 質の高い空間形成</p>
<p>収益施設</p>	<p>公共部分</p>	

<p>従前</p>	<p>民間資金</p>	<p>公的資金</p>
<p>当制度</p>	<p>民間資金</p>	<p>公的資金</p>
	<p>収益を充当</p>	

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



穀物を移出する岸壁(水深5.5m)

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)

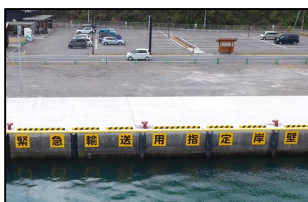


金沢港
(緑地・臨港道路の整備)

[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

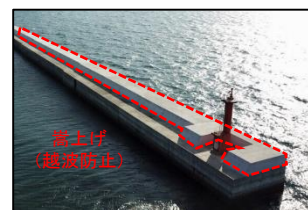


くれ久礼港
(岸壁の改良)



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)

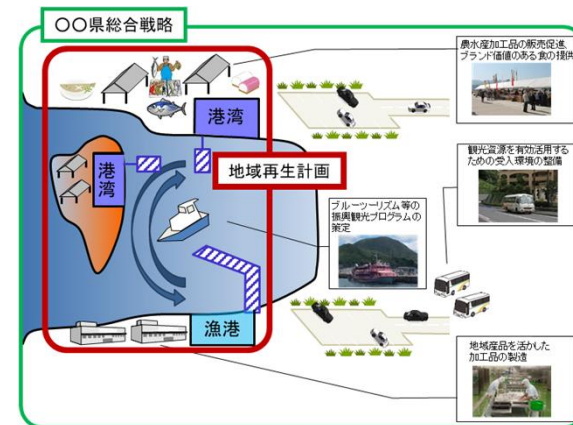


新島港
(津波避難施設の整備)

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



●港湾施設の整備



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. 「協働防護」に係る計画の策定に対する支援制度の創設	関係者が協働して気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるため、将来外力の推計、浸水想定作成、合意形成等を行う協議会の運営、それらを取りまとめた計画の策定を推進する港湾管理者への支援制度を創設する。	新規 (公共)
2. 官民連携による防災機能の強化に資する支援制度の創設	官民連携により臨港地区の防災機能を確保するため、防災機能を補完する施設整備を行う民間事業者に対する支援制度を創設する。	新規 (公共)

2. 調査・検討

事項	概要	備考
1. サーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムに関する検討	港湾を活用した効率的な資源循環を促進するため、循環資源の港湾利用及び海上輸送における留意事項や標準的な方法をまとめたガイドラインを作成する。	新規 (非公共)
2. 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化	港湾における情報セキュリティ対策等の強化等を図るため、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上に係る訓練、ターミナルオペレーションシステムの脆弱性診断及び海外事例調査等を実施する。	新規 (非公共)
3. 排他的経済水域(EEZ)における浮体式洋上風力発電設備の導入に向けた環境整備	排他的経済水域(EEZ)における浮体式洋上風力発電設備の導入を図るため、厳しい自然条件における大型設備の海上施工の手法等、関係法令に基づく技術基準等のうち国土交通省関係部分について検討する。	拡充 (非公共)

IV. 新規要求事項

3. 税制改正

事項	概要
<p>1. 国際コンテナ戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置</p> <p>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 <u><2年間延長></u></p>	<p>【対象】</p> <p>①国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭において、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</p> <p>②国際戦略港湾等において、国の補助を受けて取得した陸上電力供給設備</p> <p>【固定資産税・都市計画税の特例】</p> <p>①国際戦略港湾・・・課税標準1/2(取得後10年間) 一定の要件を満たす国際拠点港湾・・・課税標準2/3(取得後10年間)</p> <p>【固定資産税の特例】</p> <p>②課税標準2/3(取得後3年間)</p>
<p>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 <u><2年間延長></u></p>	<p>【対象】</p> <p>特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭において、特定利用推進計画に定められた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</p> <p>【固定資産税・都市計画税の特例】</p> <p>課税標準2/3(取得後10年間)</p>
<p>2. 港湾における民有護岸の改良等の促進に係る特例措置 <u><拡充・4年間延長></u></p>	<p>【対象】</p> <p>民間事業者が策定する協定の対象(締結)施設であって、新たに民間事業者が取得又は改良した施設(※) ※関連する制度改正を検討中</p> <p>【固定資産税の特例】</p> <p>課税標準1/2(改良等後5年間)</p>

経済財政運営と改革の基本方針2024(抄)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

令和6年6月21日 閣議決定

1. 豊かさを実感できる「所得増加」及び「賃上げ定着」

(1) 賃上げの促進

建設業やトラック運送業の持続的・構造的賃上げに向け、改正建設業法と改正物流法に基づき、ガイドライン等を早期に示し、業界外も含めた周知の徹底、価格転嫁の円滑化を図るとともに、国及び地方自治体に加えて民間同士の取引についても、労務費の基準及び標準的運賃の活用を徹底する。くわえて、建設業については、公共工事設計労務単価の適切な設定、建設キャリアアップシステムの拡大、受発注者を実地調査する建設Gメンの体制強化により、トラック運送業については、トラックGメンの機能強化等により、処遇改善や取引適正化の取組を進める。

3. 投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応

(1) DX

(交通・物流DX)

物流の効率化に向け、ダブル連結トラック対象路線拡充や自動運転トラック、自動配送ロボット、自動倉庫等の実装、手続電子化等を推進する。

(2) GX・エネルギー安全保障

再生可能エネルギーについては、地域共生を前提に、国民負担の抑制を図りながら、主力電源として、最大限の導入拡大に取り組む。国産化や我が国の技術力の強化につなげるため、ペロブスカイト太陽電池や浮体式洋上風力等の目標及び革新技術の開発と社会実装の早期実現に向けた支援や制度的措置の検討、国際的な研究開発体制や国際標準の整備、人材育成やサプライチェーンの構築【※】に向けた支援を行う。

【※】生産・設置・維持管理基盤の整備、官民連携による海上施工全体の最適化を含む。

低炭素水素等については、水素社会推進法に基づき、国内外におけるサプライチェーンの構築、国内の拠点整備や技術開発の支援、電力・ガス・燃料・製造・運輸分野における利用拡大を促す制度整備に向けた検討を進める。

CCS事業法を踏まえた事業化支援、森林吸収源対策等【※】を行う。

【※】I-クレジットの活用、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)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。

サーキュラーエコノミー(循環経済)については、再生材利用拡大と製品の効率的利用等を促進する動静脈連携のための制度検討や支援、産官学の連携による各製品・素材別の中長期ロードマップの策定等への支援を行うとともに、資源循環に係る国際協力や国際ルールの形成を進める。

まちづくりGXを含むインフラ、カーボンニュートラルポート、建築物に加え、燃料電池鉄道車両、ゼロエミッション船、次世代航空機などモビリティ関連分野の脱炭素化を進める。

経済財政運営と改革の基本方針2024(抄)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

令和6年6月21日 閣議決定

5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(3) 地方活性化及び交流の拡大

(持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」)

我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。

物流の持続的な成長を図るため、物流拠点・ネットワークの機能強化、モーダルシフトや物流DX・標準化等による効率化、商慣行の是正、荷主・消費者の行動変容、改正物流法等の執行体制の構築等の抜本的・総合的な対策を一体的に進める。

(個性をいかした地域づくりと関係人口の拡大)

個性をいかした地域づくりに向け、沖縄振興・北海道開発と、過疎地域や半島、離島、奄美、小笠原、豪雪地帯等の条件不利地域対策に取り組む。

(持続可能な観光立国の実現)

地方を中心としたインバウンド誘客に向け、我が国固有の温泉・旅館・食・歴史などの観光資源・文化資源の磨き上げ・連携を図りつつ、特別な体験の提供、アドベンチャーツーリズム等の地域の多様な観光コンテンツ造成、ローカルガイドを含む観光人材の育成、高付加価値な観光地づくり、国立公園・国定公園・国民公園や公的施設の魅力向上、空港・CIQ・二次交通等の受入環境整備、クルーズの再興と拠点形成、消費税免税制度の見直し・適正利用、戦略的なプロモーション、伝統的酒造りの魅力発信、MICE誘致・開催、厳格なカジノ規制を含むIR整備、デジタルノマドビザの活用促進、アウトバウンド・国際相互交流の拡大等を推進する。

(4) 農林水産業の持続可能な成長及び食料安全保障

食料供給基盤強化も念頭に海外需要に応じた農林水産物・食品の輸出を促進する。

7. 持続的な経済成長の礎となる国際環境変化への対応

(1) 外交・安全保障

(安全保障)

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向上等のための国際協力の分野における取組について、関係省庁の体制も整備しつつ推進し、総合的な防衛体制を強化する。

(サイバーセキュリティ)

欧米主要国並みにサイバー安全保障分野での対応能力を向上させるため、政府のサイバーセキュリティを強化し、能動的サイバー防御の実施に向けた法案を早期に提出するとともに、その適切な運用に必要となる体制を整備する。あわせて、国産セキュリティ技術の活用、GSOCの機能強化を進める。

(2) 経済安全保障

産業が抱えるリスクを点検しつつ、経済安全保障推進法の着実な施行と取組の強化を行う。重要物資の供給上の課題について、不断の点検・評価を行った上で、国際連携による透明、強靱で持続可能なサプライチェーン構築を含め、安定供給確保のための施策を進める。

経済財政運営と改革の基本方針2024(抄)

令和6年6月21日 閣議決定

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

8. 防災・減災及び国土強靱化の推進

(1) 防災・減災及び国土強靱化

気候変動による災害リスクや大規模地震の切迫性が高まっている中、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、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に推進する。

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」に基づく取組を着実に推進し、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら、災害に屈しない国土づくりを進める。また、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なく国土強靱化の取組を進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえ、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かる。

国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理のため、将来の気候変動の影響を踏まえた流域治水の加速化・深化、インフラ老朽化対策・耐震化の加速化、TEC-FORCE等【※1】の国の災害支援体制・機能の拡充・強化、盛土の安全対策、森林整備・治山対策、学校を始め避難所等の防災機能の強化等【※2】を推進する。

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のため、ミッシングリンク解消、港湾の防災拠点化等の災害に強い交通ネットワーク構築、無電柱化、大雪対策等を進める。

【※1】地方整備局等、地方運輸局、国土地理院、災害時に支援を行う研究機関等。

【※2】港湾において、官民の関係者が協働して気候変動適応に取り組む協働防護を含む。

(2) 東日本大震災、能登半島地震等からの復旧・復興

(能登半島地震からの復旧・復興等)

さらに、上下水道などインフラの耐震化、地下水など代替水源の確保、液状化対策、道路・鉄道・港湾・空港といった半島部のネットワーク強化、道の駅の拠点機能強化、通信・放送ネットワークの強靱化等に取り組む。また、災害からの復旧・復興に全力を尽くす。

第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現～「経済・財政新生計画」～

3. 主要分野ごとの基本方針と重要課題

(4) 戦略的な社会資本整備

(公共投資の効率化・重点化)

国内投資拡大、生産性向上、災害対応力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、人口動態を見据えストック効果の高い事業への重点化を進める。

公共事業の効率化等に取り組むとともに、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。

【※】作業車・作業船等の資機材の確保を含む。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂(抄)

Ⅶ. GX・エネルギー・食料安全保障

令和6年6月21日 閣議決定

1. GX・エネルギー

(2) 強靱なエネルギー需給構造への転換と脱炭素電源の拡大

③ 洋上風力の導入拡大

浮体式洋上風力についても、排他的経済水域における制度整備を進めるとともに、世界の共通課題である大量生産手法の確立やコスト低減の実現に向け、欧米を中心にグローバルに連携しつつ、浮体式洋上風力技術研究組合(FLOWRA)を通じた国際的な研究開発体制や国際標準の整備を進める。また、国内市場の創出や浮体式案件形成目標等を含む戦略を策定し、部材等の生産・設置・維持管理基盤の整備や、海上施工全体の最適化を図り、国内に強靱なサプライチェーンを構築するとともに、産業を支える人材の育成に向けて、大学や高等専教育研究機関と産業界が連携する体制を構築する。

⑦ 水素の活用等

低炭素水素等については、水素社会推進法に基づき、価格差に着目した支援や国内の拠点整備の支援等による国内外におけるサプライチェーンの構築、火力発電における水素やアンモニアの混焼率向上等の技術開発の支援を進めるとともに、電力、ガス、燃料、製造、運輸等における新たな市場創出・利用拡大に向けた制度措置の在り方等について、関連審議会等における議論を進める。

(3) 成長志向型カーボンライジング構想の実行と更なる発展

③ 地域・暮らし、中小・小規模企業におけるGX推進

地域・暮らしについては、家庭における断熱性能に優れた窓への改修やヒートポンプ等の高効率給湯器の導入に対する支援、クリーンエネルギー自動車の購入支援、さらにはZEH・ZEBの支援等、今後3年間に2兆円規模の「暮らしGX」に係る施策を講じる。また、来年度までに100か所以上の脱炭素先行地域を選定するとともに、国民のライフスタイルを転換する「デコ活」を推進する。さらに、ゼロエミッション船、EVバス、カーボンニュートラルポート、まちづくりGXを含むインフラを始めとしたモビリティ関連分野の脱炭素化も進めるとともに、燃料供給体制を確保するため、SS事業者の経営力強化やネットワーク維持への支援等を行う。

(4) 循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行

③ 経済安全保障を確保するための国内外の資源循環体制の確立

国内外の資源循環ネットワーク拠点の構築や資源循環の拠点港湾の選定・整備を推進する。

④ 資源循環市場の創出

iii) 資源価値を可能な限り活用するまちづくり・インフラ整備

インフラの長寿命化に向けたメンテナンスサイクルの構築に努める。また、産業廃棄物の有効活用等に資するブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出に取り組む。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂(抄)

IX. 経済社会の多極化

令和6年6月21日 閣議決定

1. 地方創生とデジタル田園都市国家構想の実現

(2) デジタル田園都市国家を支える地域交通、教育の整備

③ デジタルライフラインの整備

今後10年を見据えたデジタル時代の社会インフラ整備を目的とする「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、先行地域における自動運転サービス支援道、ドローン航路、インフラ管理DXのアーリーハーベストプロジェクトを本年度から開始するとともに、その成果の他地域への展開を図る。

(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、港湾、国際拠点空港等の整備・活用を進めるとともに、国内外の航空ネットワークの維持・活性化等を進める。鉄道については、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について方向性も含め調査検討を行う。

② 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、必要かつ十分な予算を確保した上で、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に取り組み、国土強靱化にデジタルと地域力を最大限いかす等、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、令和6年能登半島地震の経験も踏まえ、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、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、本年度の早期に策定に取り掛かる。

3. 日本の魅力をいかしたインバウンドの促進

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、インバウンド回復、国内交流拡大に向けた施策を推進し、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人、消費額15兆円という目標の達成を目指すとともに、観光客の受入れ増加に伴う混雑・マナー違反等の未然防止・抑制等に取り組む。

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。

物流革新緊急パッケージ(抄)

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等)

国土強靱化基本計画(抄)

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。

港湾位置図

■ 港湾数一覧表

(令和6年4月1日現在)

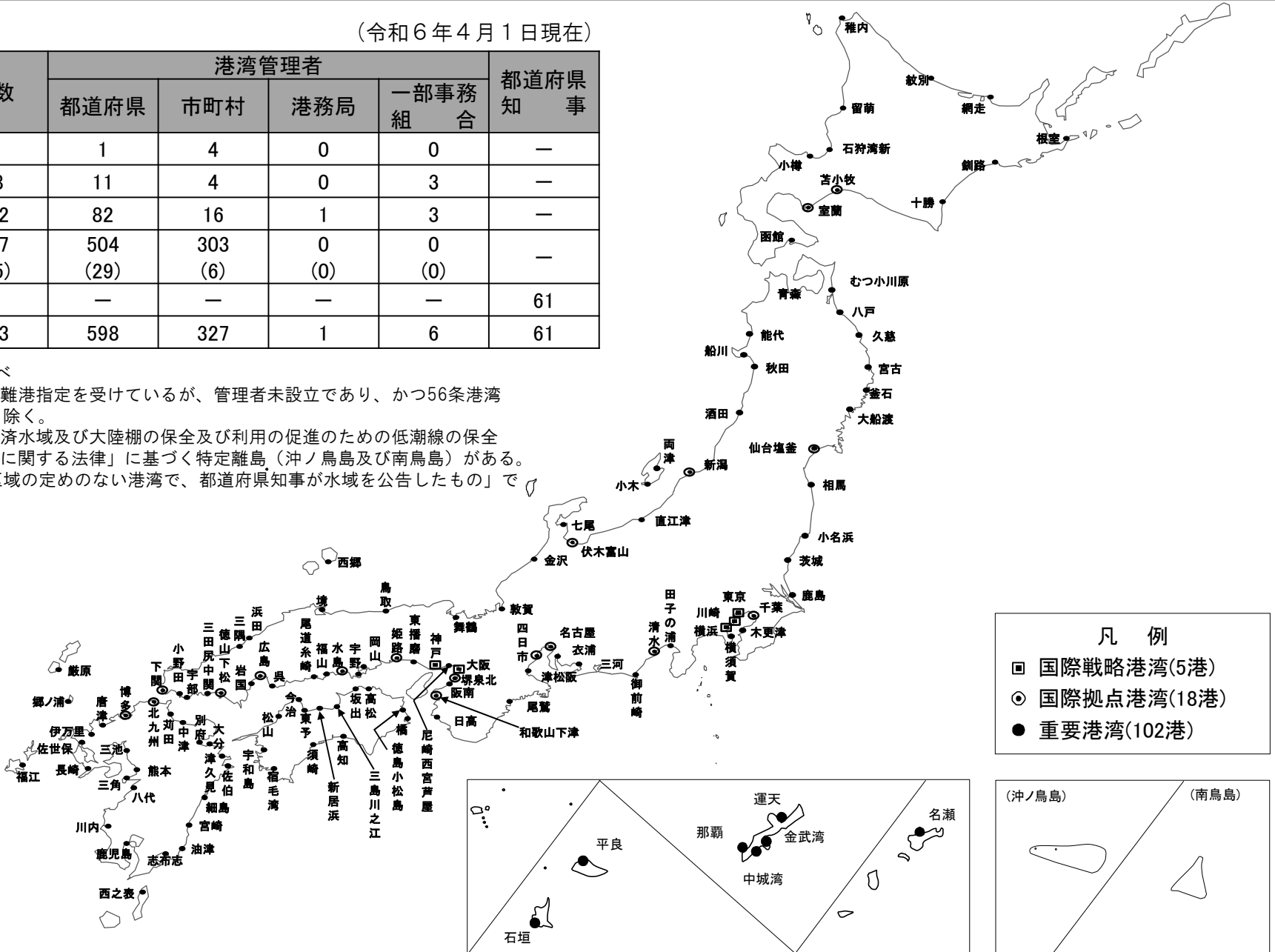
区分	総数	港湾管理者				都道府県事 知
		都道府県	市町村	港務局	一部事務合 組	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	—
重要港湾	102	82	16	1	3	—
地方港湾 (うち避難港)	807 (35)	504 (29)	303 (6)	0 (0)	0 (0)	—
56条港湾	61	—	—	—	—	61
合計	993	598	327	1	6	61

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。

注2) 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。

注3) 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)

石垣 平良 那覇 運天 金武湾 中城湾 名瀬



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X(旧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

