

平成28年度
港湾局関係
予算概算要求概要

平成27年8月

国土交通省港湾局

～ 港湾・海岸におけるストック効果 ～

ストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって継続的に中長期的に得られる効果。対して、公共投資により生産、雇用及び消費等の経済活動が派生的に創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果はフロー効果と呼ばれる。

日本経済の再生を図っていく上で、防災・減災効果、観光交流、雇用の創出など、中長期にわたり経済を成長させる「ストック効果」が重要。「経済財政運営と改革の基本方針2015」に基づき、港湾・海岸インフラのストック効果を早期に最大限発現するため「既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底（賢く使う取組）」「ストック効果を重視し、真に必要な事業に重点化（選択と集中）」等に係る取組を進める。

細島港の事例

円高是正が進む中、細島港の岸壁整備等により大手製材メーカーが進出。更に、地域の木材を輸出する新規ビジネスにより国産木材輸出量が急増し、地域の林業再生と雇用増加につながった。

木材輸出量

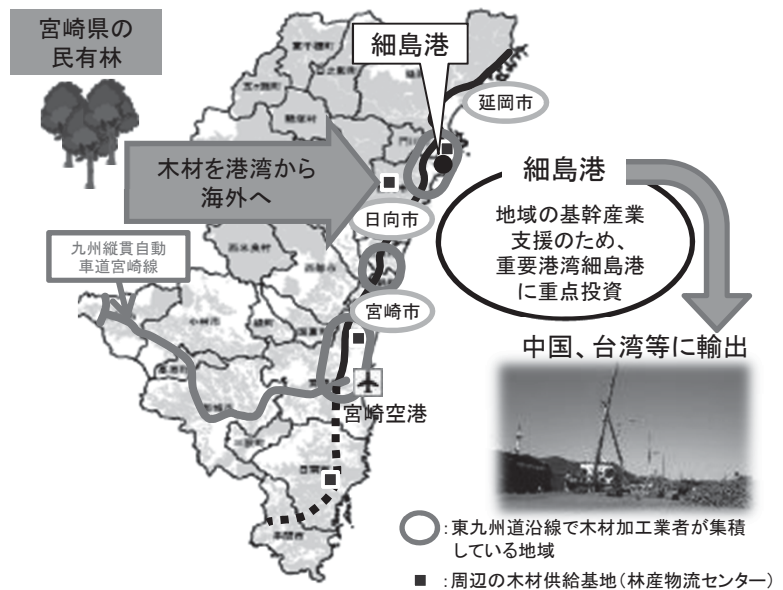
2.3万^m³
(2012年) → 5.2万^m³
(2年間で約2倍)
(2014年)

木材価格（宮崎県：スギ）

7,000～9,100円/^m³
(2012年) → 9,200～13,900円/^m³
(2年間で最大約2倍)
(2014年)

細島港周辺では、ここ10年間で

企業立地	設備投資	貿易額
39件	約740億円	約2倍



津松阪港海岸の事例

津松阪港海岸の堤防整備により浸水リスクが低減。これにより、背後の宅地開発が進み世帯数が増加するとともに、企業・病院の設備投資や公共施設の新設にもつながった。

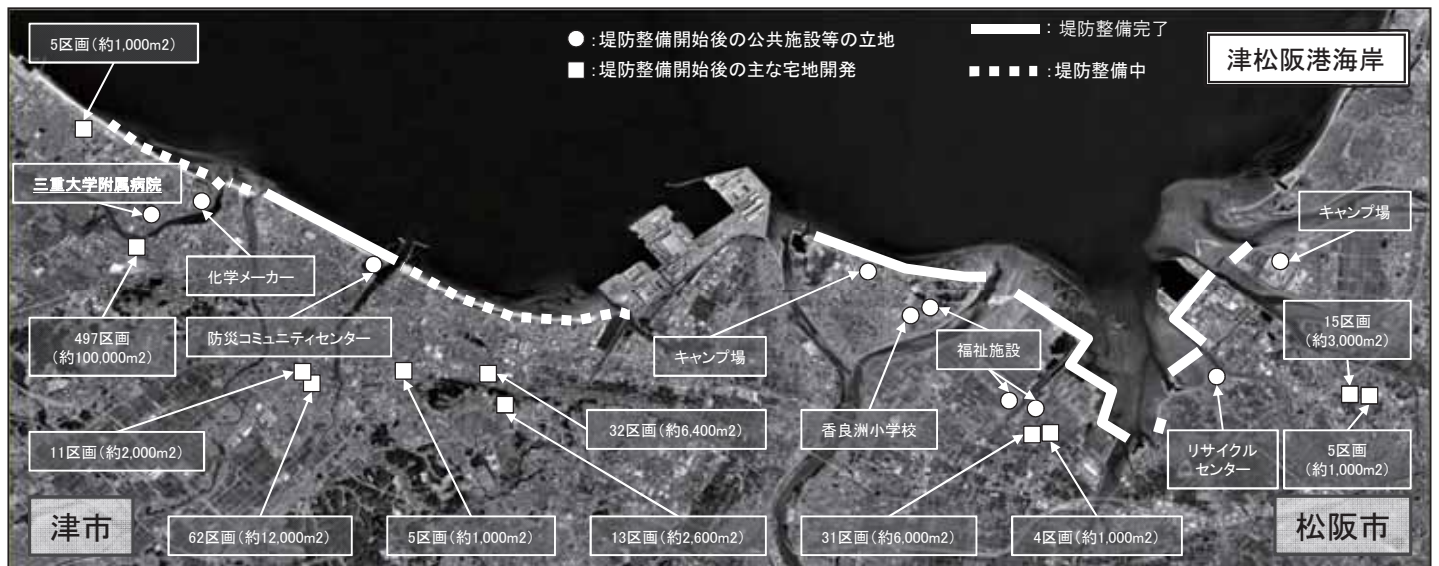
背後地域の世帯数の推移

約14万世帯（1990年）
→ 約3割増 → 約18万世帯（2015年）

三重大学附属病院

新外来棟内に高度生殖
医療センターを新設

敷地面積：約2.8ha
診療室：131室
使用開始：平成27年



八代港の事例

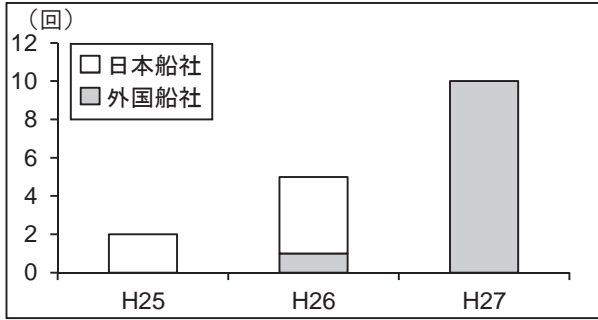
八代港においては、既存貨物岸壁の改良により、大型クルーズ船受入環境を整備。これにより、八代港への大型クルーズ船の寄港数が増加し、地域に大きな経済効果をもたらしている。

- 外国大型クルーズ船の寄港に併せて八代港ふ頭にて特産物を扱う物産市を開催
- ・八代港周辺からの参加者数 → 延べ8,294人
- ・八代港ふ頭での売り上げ → 約2,500万円



H27.7にはアジア最大級のクァンタム・オブ・ザ・シーズが入港

平成26年に「コスタ・アトランチカ」が寄港した際の経済効果



八代港におけるクルーズ船寄港実績及び予定

既存貨物岸壁を活用したふ頭機能の再編・効率化やクルーズの受入環境整備など、既存ストックの活用を進める。また、クルーズ埠頭における臨時的免税店届出制度の活用促進、情報技術を活用したコンテナ物流情報の可視化等によりストック効果を最大限に発現する。

選択と集中

ストック効果を重視し、真に必要な事業に重点化

小名浜港の事例

国際バルク戦略港湾小名浜港においては、平成25年度より石炭を取り扱う水深18m岸壁を整備中。港湾機能の強化により石炭取扱機能の拠点性が高まり、新たな民間投資を誘発している。

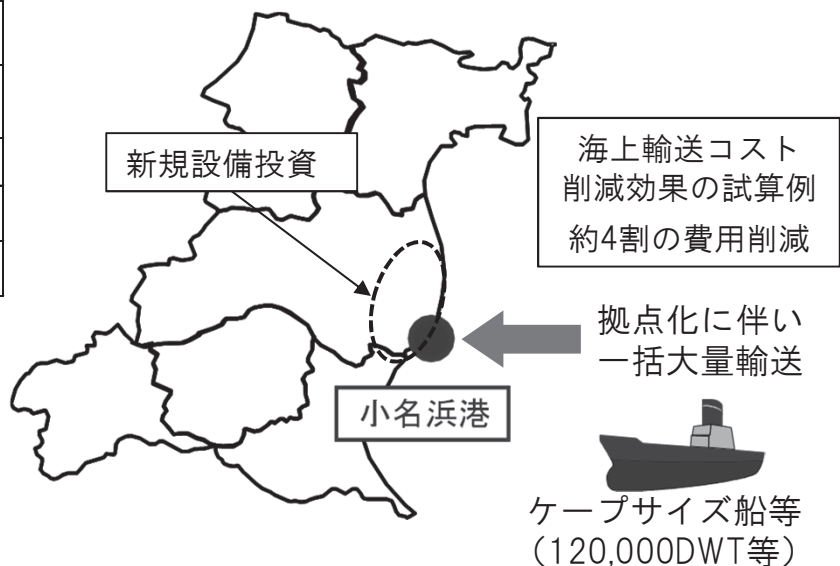
石炭火力発電への新規設備投資

立地場所	ひろの 広野火力発電所	なこそ 勿来火力発電所
出力	約50万kW×1基 (石炭ガス化複合発電)	約50万kW×1基 (石炭ガス化複合発電)
スケジュール	2020年代初頭に運転開始見込み	
雇用	最大 2千人/日 規模	
経済波及効果※	800億円程度	800億円程度

※環境アセス着手～建設～数十年の運転期間の総額



石炭を取り扱う小名浜港



国際競争力を強化し、経済成長に寄与する国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾等に重点化を図る。

目 次

I. 基本方針	1
1 概算要求の基本方針	1
2 新しい日本のための優先課題推進枠について	1
3 平成28年度港湾局関係予算概算要求の規模	2
II. 主要施策	3
1 東日本大震災からの復興加速	3
経済復興の礎となる港湾施設・海岸保全施設の整備	3
2 日本経済の再生	5
(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速	5
(2) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた輸入拠点の整備と効率的な海上輸送網の形成	8
(3) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	9
(4) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化	10
(5) 日本海側港湾の機能別拠点化	10
(6) 特定離島における活動拠点の整備・管理	10
(7) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善	11
(8) 「みなとオアシス」の活用を通じた地域活性化	12
(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	12
3 国民の安全・安心の確保	13
(1) 大規模災害に対する港湾の事前防災・減災対策の推進	13
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備	15
(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	17
4 豊かで利便性の高い地域社会の実現	19
(1) 離島交通の安定的確保	19
(2) 循環型社会の形成に向けた環境の整備	19
III. 新規事項	20
1 新規制度等	20
2 税制改正	20
(参考)	
港湾位置図	21
港湾局関連施策	22
経済財政運営と改革の基本方針2015(平成27年6月30日閣議決定)抜粋	22
「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定)抜粋	24
「日本再興戦略」の改訂について(中短期工程表)(平成27年6月30日公表)抜粋	26
観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015(平成27年6月5日観光立国推進閣僚会議)抜粋	27
国土強靱化基本計画(平成26年6月3日閣議決定)抜粋	28
国土交通省 インフラ長寿命化計画(行動計画)(平成26年5月21日国土交通省)概要	29
交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)抜粋	30

I. 基本方針

1 概算要求の基本方針

平成28年度予算概算要求にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定）」「日本再興戦略改訂2015（平成27年6月30日閣議決定）」を踏まえ、『東日本大震災からの復興加速』『日本経済の再生』『国民の安全・安心の確保』『豊かで利便性の高い地域社会の実現』の4分野の取組を強力に推進する。

これにより、ストック効果を早期に最大限発現し「民間投資を喚起する成長戦略」の実効性を高め日本経済の再生を図る。

(1) 東日本大震災からの復興加速

経済復興の礎となる港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

(2) 日本経済の再生

「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策により国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速するとともに、資源・エネルギーの安定的かつ安価な輸入のための拠点機能の強化、地域の基幹産業を支える産業物流の効率化等を図る。

また、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、特定離島(南鳥島・沖ノ鳥島)において特定離島港湾施設の整備等を推進する。

更に、クルーズ船の受入を促進するための環境整備等を推進する。

(3) 国民の安全・安心の確保

大規模災害に対する事前防災・減災対策として、港湾・海岸のソフト・ハード両面の施策展開により国土強靱化の取組を進めるとともに、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化対策の推進により、安全・安心な暮らしと持続可能な経済社会の基盤を確保する。

(4) 豊かで利便性の高い地域社会の実現

離島航路における船舶の就航率の向上や人流・物流の安全の確保を図る。

また、循環型社会の形成に向けて廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備を進めるとともに、良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

2 新しい日本のための優先課題推進枠について

「新しい日本のための優先課題推進枠（以下「推進枠」という。）」として、「経済財政運営と改革の基本方針2015」及び「日本再興戦略改訂2015」を踏まえ、以下に重点化して要望する。

○国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

【公共：国費584億円、非公共：国費13億円】

○南海トラフ地域における港湾海岸整備

【公共：国費26億円】

3 平成28年度港湾局関係予算概算要求の規模

事業区分			平成28年度 要 求 額 (A)	平成27年度 予 算 額 (B)	対前年度比 (A)/(B)
公 共	港湾整備事業	事業費	3,088億円 (733億円)	2,653億円	1.16
		国 費	2,684億円 (584億円)	2,314億円	1.16
	港湾海岸事業	事業費	114億円 (26億円)	98億円	1.17
		国 費	114億円 (26億円)	98億円	1.17
	災害復旧事業等	事業費	16億円	16億円	0.97
		国 費	13億円	13億円	1.00
	合 計	事業費	3,218億円 (759億円)	2,767億円	1.16
		国 費	2,810億円 (610億円)	2,425億円	1.16
非 公 共	行政経費	国 費	10億円	10億円	0.97
	国際戦略港湾 競争力強化対策事業等	事業費	39億円 (26億円)	32億円	1.21
		国 費	22億円 (13億円)	18億円	1.26
	その他施設費	事業費	31億円	25億円	1.25
		国 費	10億円	8億円	1.25
	合 計	国 費	42億円 (13億円)	36億円	1.18
総 合 計	国 費	2,853億円 (623億円)	2,461億円	1.16	

注1) 国費は、一般会計歳出国費である。

2) 数値の上段は「推進枠」分を含む。下段()は「推進枠」分。

3) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

4) 本表のほか、平成28年度要求額には以下がある。

① 特殊要因(2億円)(国費)

② 東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業(港湾：360億円、災害：295億円)(国費)

③ 社会資本整備総合交付金(10,574億円)の内数、防災・安全交付金(12,853億円)の内数及び復興庁計上の社会資本整備総合交付金(1,126億円)の内数(いずれも国費)

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、施設整備費補助金(8億円)の内数(いずれも国費)

⑤ 港湾関係起債事業の起債額(521億円)

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅱ. 主要施策

1 東日本大震災からの復興加速

経済復興の礎となる港湾施設・海岸保全施設の整備

- 復旧：国費295億円（対前年度比0.55）
- 復興：国費360億円（対前年度比1.25）

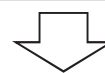
注) 上記経費は全て復興庁計上分である。

①被災した防波堤、海岸保全施設等の計画的な復旧

復旧が完了していない長大防波堤(3施設)、海岸保全施設等の復旧を計画的に進める。
(大船渡港、相馬港 等)

港名	箇所数	H25.3		H26.3		H27.3	
		着工箇所数	完了箇所数	着工箇所数	完了箇所数	着工箇所数	完了箇所数
八戸港	8	8	5	8	8	8	8
久慈港	7	7	6	7	7	7	7
宮古港	9	9	6	9	9	9	9
釜石港	5	5	0	5	1	5	4
大船渡港	5	5	0	5	3	5	4
仙台塩釜港	25	24	11	25	22	25	25
相馬港	7	6	0	7	5	7	6
小名浜港	18	17	11	18	18	18	18
茨城港	33	33	16	33	33	33	33
鹿島港	14	14	13	14	14	14	14
合計	131	128	68	131	120	131	128
(進捗率)		(98%)	(52%)	(100%)	(92%)	(100%)	(98%)

産業・物流上特に重要な港湾施設の復旧状況



相馬港の復旧状況（沖防波堤）

②復興を支える港湾の整備

東日本大震災からの早期復興を図るため、被災地域の経済を支える物流拠点、エネルギー供給拠点の形成等に必要の岸壁・防波堤等の港湾施設の整備を行う。
(八戸港、仙台塩釜港 等)

■八戸港の事例

八戸港では、港湾背後でのLNG需要の増加や北海道へのエネルギー供給に対応するため、LNGターミナルが供用開始。

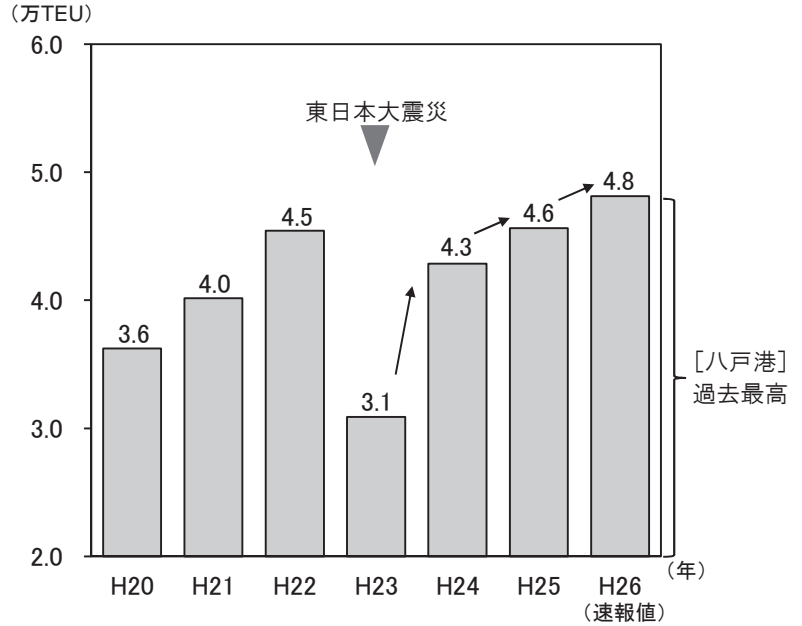
また、港湾背後に立地する企業が生産する紙・パルプや再生可能エネルギーに関連する資材等の取扱により、平成26年にはコンテナ取扱個数が過去最高となっている。



八戸港におけるLNGターミナルの供用
(平成27年4月供用開始)

防波堤(復興事業として整備中)

八戸港 (LNGターミナルの利用状況)



八戸港におけるコンテナ取扱個数の推移

出典: 貨物量H20~H25は港湾統計(年報)、
H26は港湾管理者調べを基に港湾局作成

■仙台塩釜港の事例

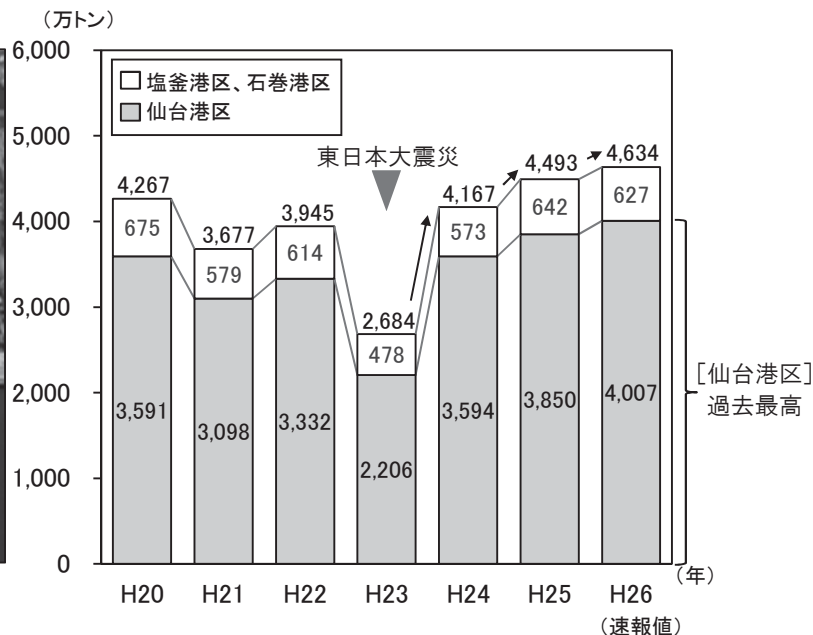
仙台塩釜港では、平成26年における港湾取扱貨物量が4,634万トンとなり、震災前の平成22年と比較して1.17倍に増加。

港湾背後に立地する企業が生産する完成自動車や自動車用タイヤ等の取扱が増加したことにより、仙台港区での港湾取扱貨物量は過去最高の4,007万トンとなった。



仙台塩釜港(仙台港区)におけるコンテナの荷役状況
平成27年2月

仙台塩釜港(仙台港区)の利用状況



仙台塩釜港における港湾取扱貨物量の推移

出典: 貨物量H20~H25は港湾統計(年報)、
H26は港湾管理者調べを基に港湾局作成

2 日本経済の再生

(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

国費826億円（対前年度比1.20）

うち、公共分 国費799億円、非公共分 国費27億円

コンテナ船の更なる大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ(平成26年1月)」に基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図る。

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」（国際戦略港湾競争力強化対策事業）

国際コンテナ戦略港湾において、経営統合した港湾運営会社が基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨や渋滞対策のために実施する事業に対し、港湾管理者とも連携しつつ支援を行う。

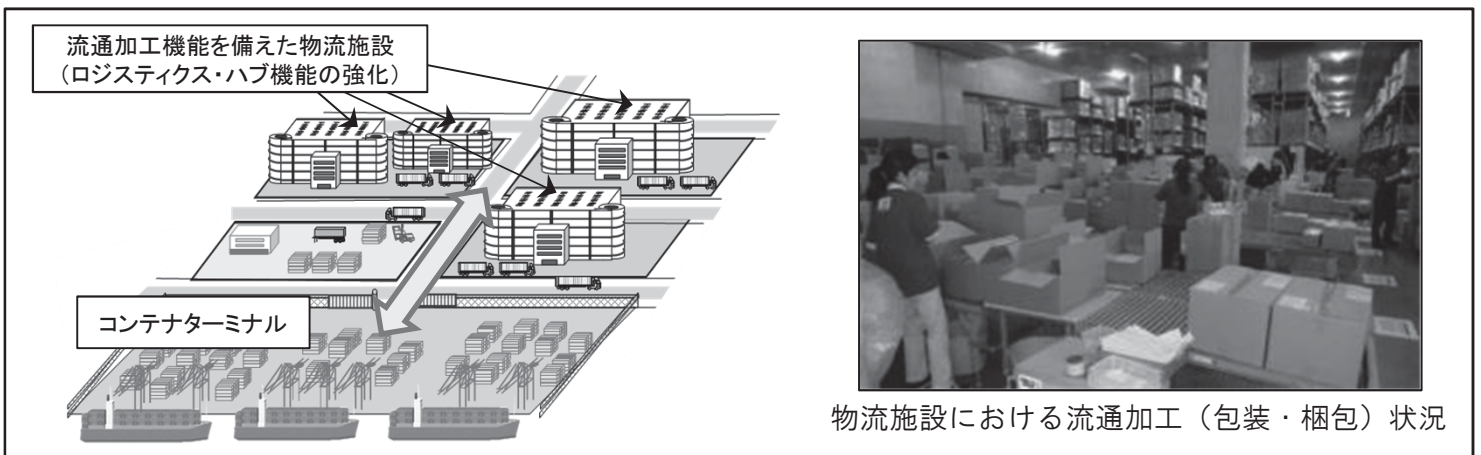
具体的には、港湾運営会社が事業内容や事業期間等を記載した国際戦略港湾競争力強化基本計画を策定し、国の認定を受けた上で、以下の各事業を実施する。

広域集貨促進事業	国際戦略港湾以外の港湾から北米・欧州等向けに輸送されている貨物等を対象に、国際戦略港湾発着の国際基幹航路の利用への転換を図るための事業
湾内貨物転換事業	国際戦略港湾から北米・欧州等向けに（東アジア主要港経由で）輸送されている貨物等を対象に、国際戦略港湾発着の国際基幹航路の利用への転換を図るための事業
新規基幹航路誘致事業	国際戦略港湾への国際基幹航路の新規寄港等を実現するための事業
渋滞対策事業	国際戦略港湾におけるターミナルゲート前の渋滞の緩和を図るための事業

国際戦略港湾競争力強化対策事業による支援メニュー

②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設のふ頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図るため、流通加工機能を備えた荷さばき施設（上屋）又は保管施設（倉庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。



物流施設における流通加工（包装・梱包）状況

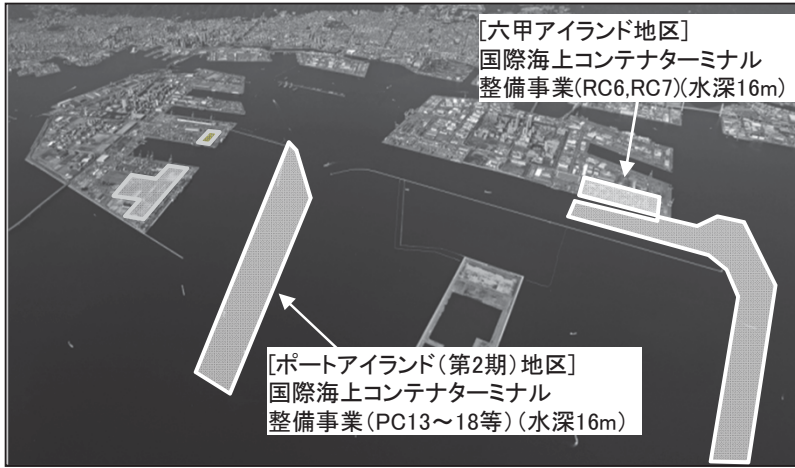
国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

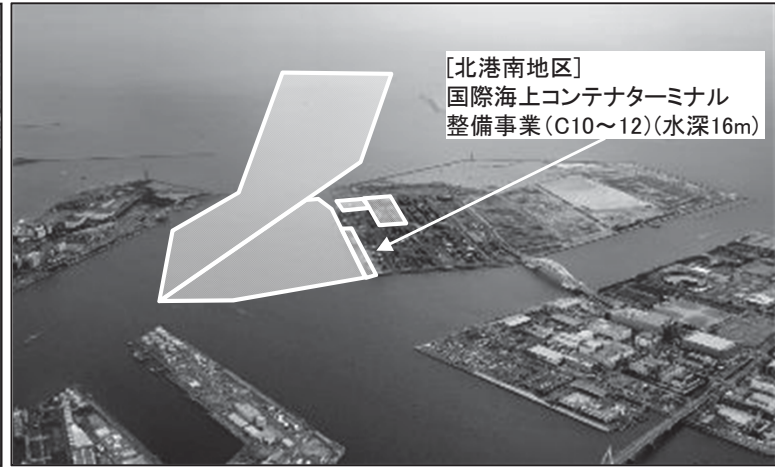
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

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

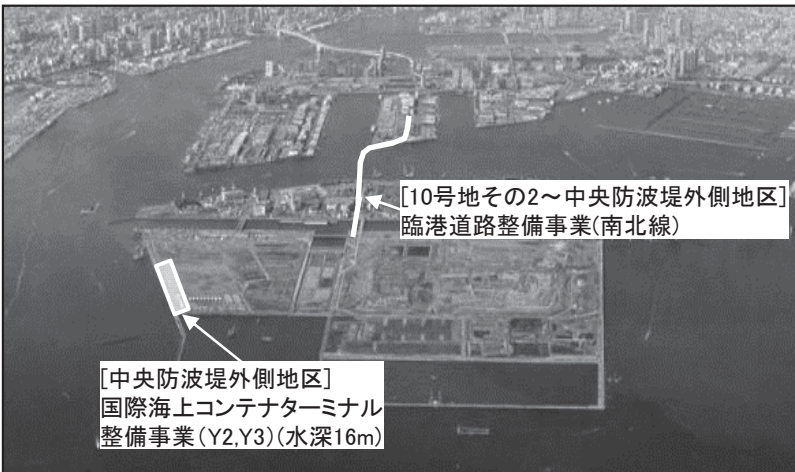
基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。



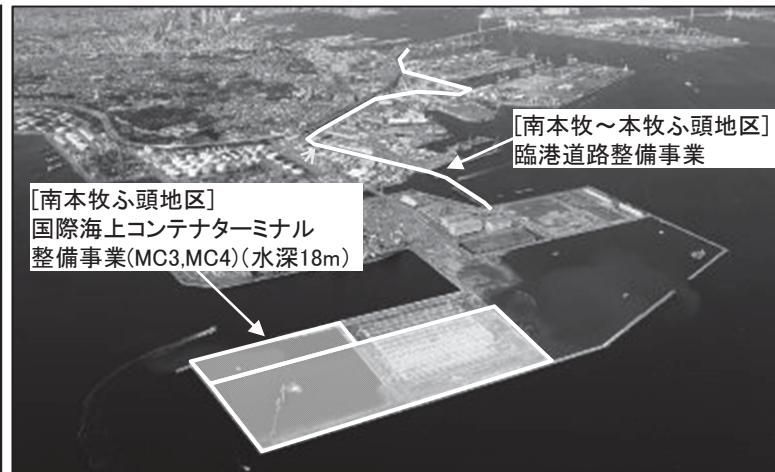
神戸港実施中プロジェクト（平成27年度）



大阪港実施中プロジェクト（平成27年度）



東京港実施中プロジェクト（平成27年度）



横浜港実施中プロジェクト（平成27年度）

岸壁水深	船型(例示)				同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	全長(m)	幅(m)	積載列数		
14m	3,398	223	32.2	12		パナマ運河を通航する航路に就航しているコンテナ船 【北米東岸航路 JPX】
16m	9,300	332	45	18		邦船社が日本に寄港させている最大のコンテナ船 【欧州航路 Loop1】
17m	13,092	366	48	19		日本に寄港している最大のコンテナ船 (平成26年12月より寄港) 【欧州航路 AE-1】
18m	19,224	395	59	23		営業投入された世界最大のコンテナ船 【欧州航路 AE5】

コンテナ船の大型化

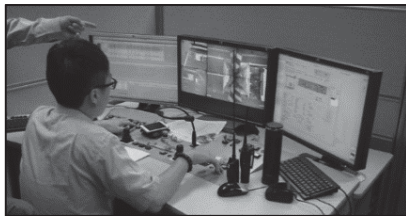
■国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業【新規】

国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ荷役に伴う時間・コストの削減や渋滞の緩和などを図るため、「荷役システム高度化実証事業」及び「情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業」を実施する。（これら全体を「国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業」として実施。）

[荷役システム高度化実証事業]

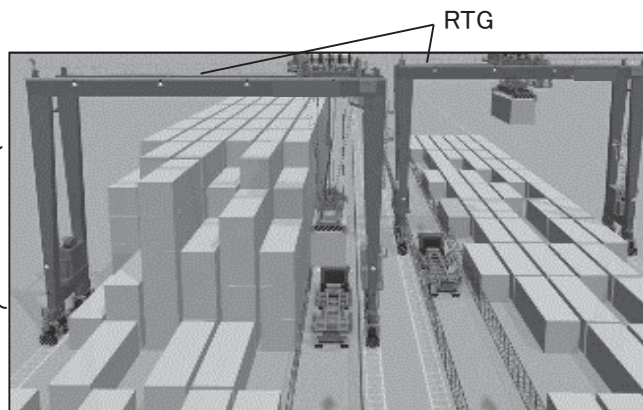
1 寄港あたりで大量のコンテナを積み卸す大型コンテナ船の荷役時間の増加を防ぐため、また、将来の労働者人口減少や高齢化に対応し安全な荷役環境を確保するため、荷役機械（RTG）の遠隔操作化を導入し、コンテナの積卸能力の向上を図る必要がある。

このため、既存ターミナルにおけるRTGの遠隔操作化導入に向けた実証事業を行い、有人及び無人RTGが混在する際の安全面の課題整理や対応策の検討、荷さばき地等の施設に求める性能を定める基準の検討等、遠隔操作化の導入を促進するための環境整備を行う。



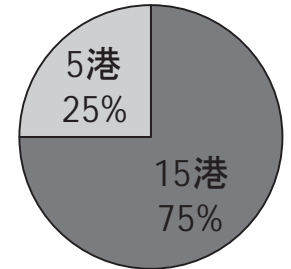
遠隔操作の様子

※RTG・・・Rubber Tired Gantry crane
の略で、タイヤ式門型クレーンのこと



RTGの概要

世界のコンテナ取扱個数上位20港における
遠隔操作化等導入港数割合



■: 導入済 □: 未導入
(予定含む)

[情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業]

輸入貨物の増大等によりコンテナターミナル周辺において発生している渋滞の解消等を図るため、ターミナルオペレーターのシステムと車両情報やコンテナ情報を共有することなどによる、内陸部コンテナ位置情報の可視化・ターミナルゲート処理の効率化・荷役作業の効率化に向けた実証事業を行い、情報技術導入ガイドラインを作成する。



ターミナルゲート前の渋滞の状況
(東京港)



ターミナルゲートにおいて、紙の
搬出入票を提示し、受付を実施



オペレーターがコンテナ上部
に表示されているコンテナ番号等
を目視確認で判別

海上コンテナ物流の現状

(2) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた輸入拠点の整備と効率的な海上輸送網の形成

国費86億円（対前年度比1.28）

うち、公共分 国費82億円、非公共分 国費4億円

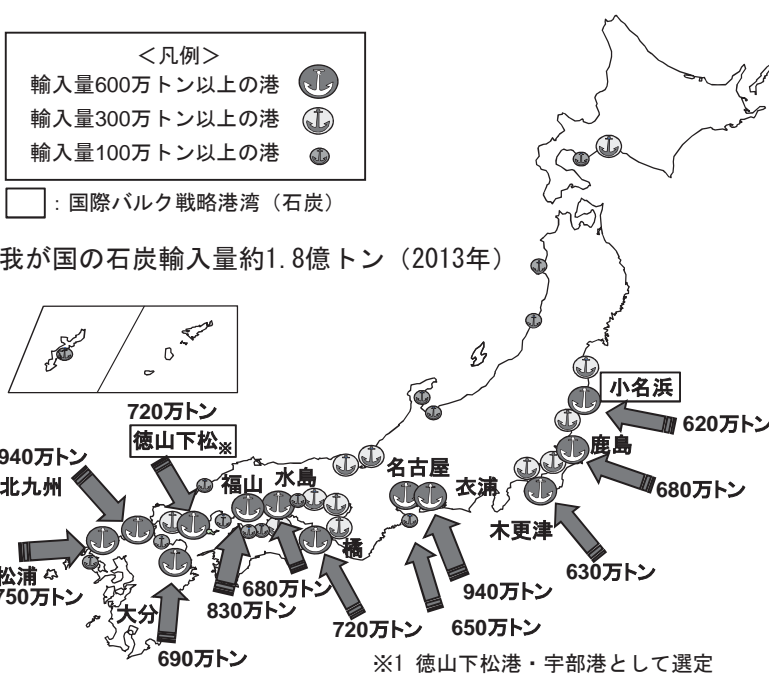
我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しており、これらの物資の安定的かつ安価な輸入は、我が国産業の国際競争力を確保・強化する上で重要である。

近年、経済成長の著しい新興国では、資源・エネルギー等を安定的かつ安価に調達するため、自国において大型船に対応した受入施設を整備している。また、2016年に予定されているパナマ運河の拡張事業の完了に伴い、船舶の更なる大型化も見込まれている。

一方、我が国の港湾は、近隣諸国と比較して岸壁の整備年が古く、水深も浅い傾向にあり、各港湾ごとに中型船による非効率な海上輸送が行われている。

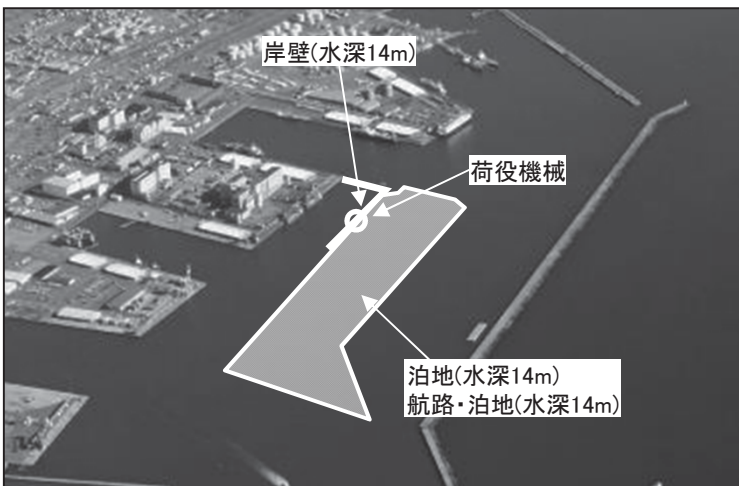
このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することにより、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。

資源・エネルギー等の輸入拠点となる港湾において大型船が入港できる岸壁等を整備
 企業間連携による大型船での共同輸送の促進のための荷さばき施設等の整備に対する補助 等

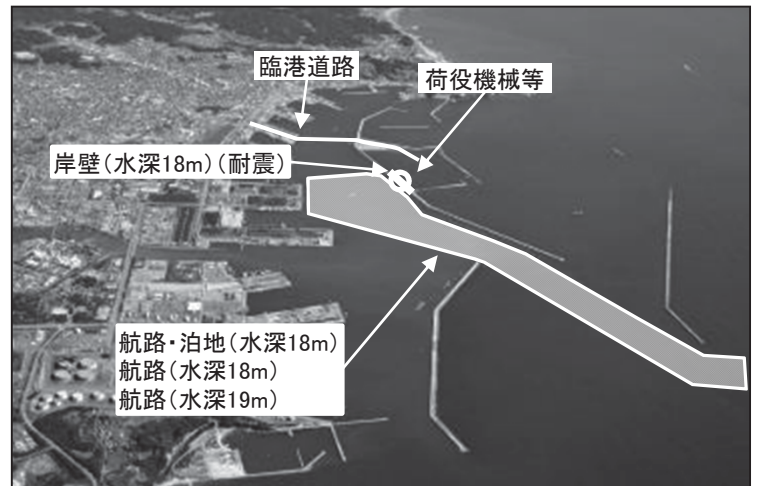


呼称 (船型:トン)	船型の例	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (6~8万トン程度)	必要岸壁水深 14m程度 7.4万トン級 喫水12.7m 全長225m	●		●
ポストパナマックス※2 (10万トン程度)	必要岸壁水深 17m程度 12万トン級 喫水15.2m 全長250m	↓		↓
ケープサイズ (10~20万トン程度)	必要岸壁水深 19m程度 15万トン級 喫水17.5m 全長270m			↓
VLOC (Very Large Ore Carrier) (20万トン以上)	必要岸壁水深 23m程度 33万トン級 喫水21.1m 全長340m			↓

※2 現在工事中の新パナマ運河に対応した船舶ばら積み貨物船の大型化



釧路港 国際物流ターミナル整備事業（穀物）



小名浜港 国際物流ターミナル整備事業（石炭）

(3) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

国費148億円（対前年度比1.37）

海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後に産業集積が進み、地域の雇用と経済を支える重要な役割を担っている。このため、集積した産業の物流効率化等に直結する港湾施設を整備する。

[自動車産業の事例]

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、地域のみならず我が国の経済を支えている。

しかし、完成自動車の輸出に際しては、自動車専用船の大型化が進んでいることを背景に、岸壁水深等の不足による非効率な輸送、荷さばき地やモータープールの不足・分散による横持ち費用の発生等の問題が生じている。

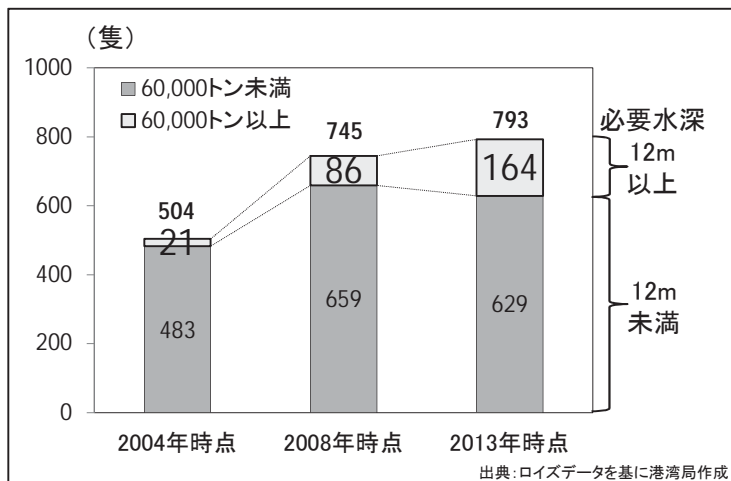
そこで、自動車専用船の大型化や完成自動車の輸出増加に対応するため、背後に立地する企業ニーズに対応したふ頭の再編・集約化や港湾施設の整備を行う。

（茨城港、名古屋港等）

我が国の自動車産業の特徴

- ・ 就業人口は全体の約1割（547万人）で、我が国最大の雇用の担い手。
- ・ 全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業で、全製造品出荷額の約2割（50兆円）。
- ・ 貿易黒字額の約半分（13兆円）を占め、貿易収支の稼ぎ頭。
- ・ 日本メーカーが国内で生産する自動車（994万台）のうち、約半数（480万台）を海外に輸出。
- ・ 研究開発や設備投資等でも大きなシェア。

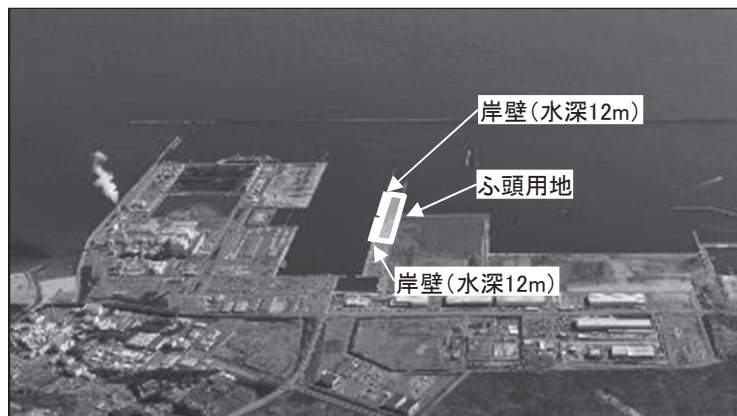
出典：自動車工業会資料を基に港湾局まとめ



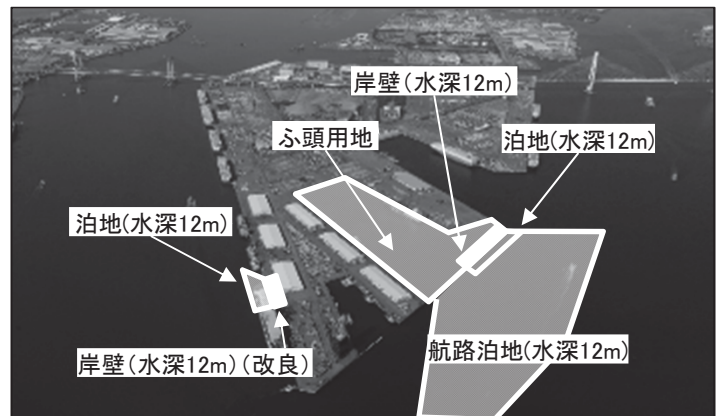
船型別自動車専用船の就航実績



完成自動車取扱の状況



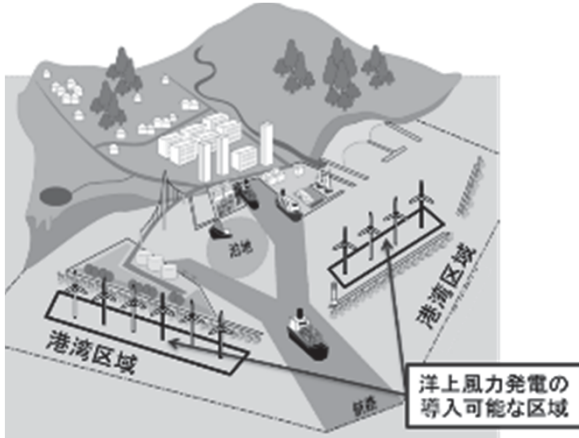
茨城港（常陸那珂港区）



名古屋港（金城ふ頭地区）

(4) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化【新規】

港湾において、長期かつ大規模な水域の占有が必要となる洋上風力発電施設の導入の円滑化を図るため、その特徴を考慮した港湾区域等の占有に関する手続き及び許可基準の整備、並びに運用指針の策定を行う。



港湾区域内への洋上風力発電の導入イメージ



洋上風力発電の導入事例

(5) 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、既存施設を活用しつつ、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、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

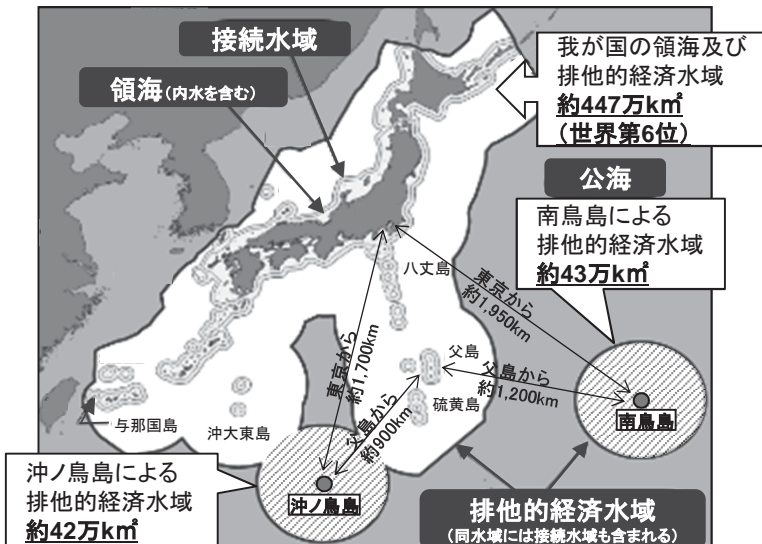
(6) 特定離島における活動拠点の整備・管理

国費120億円 (対前年度比1.00)

陸域のエネルギー・鉱物資源に乏しく、需要量のほぼ全てを海外からの輸入に頼る我が国においては、排他的経済水域及び大陸棚が天然資源の探査及び開発、海洋環境の保全、その他の活動の場として重要であることから、「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」が平成22年6月に施行された。

同法では、地理的状況、周辺の天然資源の存在状況、周辺の港湾その他公共施設の整備状況を踏まえ、拠点施設の整備を図ることが特に必要な離島を「特定離島」として指定することとされており、平成22年に南鳥島及び沖ノ鳥島が指定されている。

これを踏まえ、南鳥島及び沖ノ鳥島において、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる特定離島港湾施設を整備するとともに、国による管理体制の構築を図る。



南鳥島と沖ノ鳥島の位置



特定離島港湾施設の整備状況

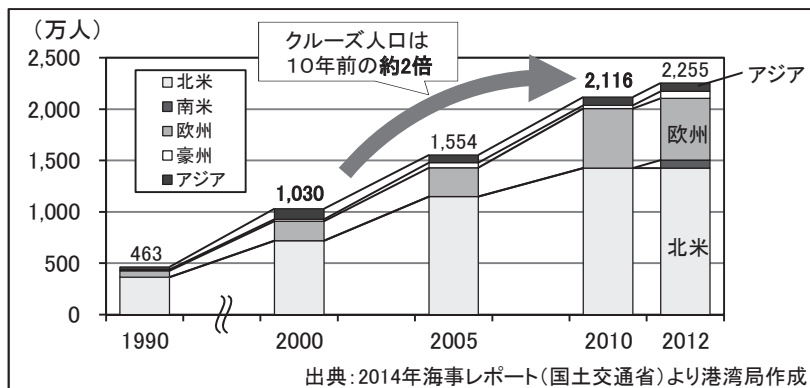
(7) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口が増加するとともに、クルーズ船の大型化も進展している。我が国においても、2014年には過去最高となる年間1,200回を超えるクルーズ船が100港以上に寄港し、クルーズ船により入国した外国人旅客数も前年比2.4倍の約42万人と大きく増加している。

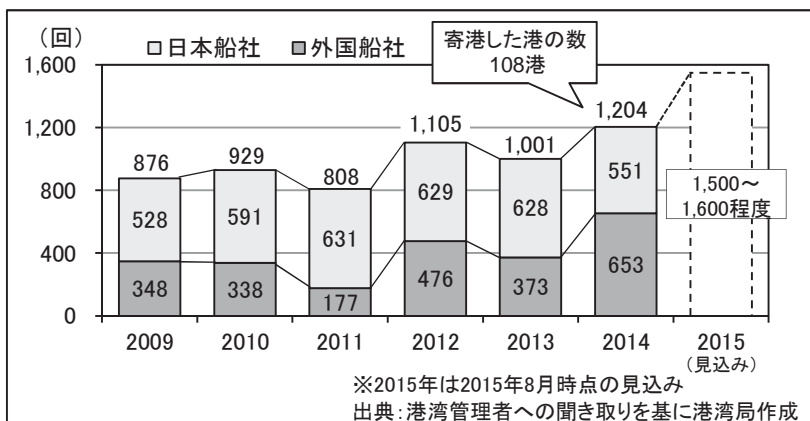
このような中、寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船の受入環境改善のため、既存施設を活用しつつ、旅客船ターミナルの整備やクルーズ旅客の円滑な周遊を可能とするための環境整備等、ハード・ソフト両面における取組を実施する。(那覇港 等)

＜我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数の目標＞
2020年:100万人

(2013年 約17.4万人)
(2014年 約41.6万人)



世界のクルーズ人口の推移



クルーズ船寄港回数の推移

飛鳥Ⅱ

初就航: 1990年
乗客定員: 872人

50,142 トン
喫水: 7.8m 全長: 241m

Sun Princess

初就航: 1995年
乗客定員: 1,998人

77,441 トン
喫水: 8.1m 全長: 261m

Diamond Princess

初就航: 2004年
乗客定員: 2,670人

115,875 トン
喫水: 8.5m 全長: 290m

Voyager of the Seas

初就航: 1999年
(2014年改装)
乗客定員: 3,286人

138,194 トン
喫水: 9.1m 全長: 311m

Quantum of the Seas

初就航: 2014年
乗客定員: 4,180人

167,800 トン
喫水: 8.5m 全長: 348m

Oasis of the Seas

初就航: 2009年
乗客定員: 5,400人

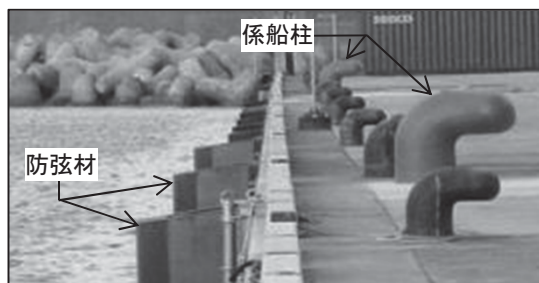
225,282 トン
喫水: 9.1m 全長: 360m

大型化が進むクルーズ船

①既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の改善

■既存ストックを活用した施設整備

クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、物流ターミナル等において、クルーズ船の受入に必要な係船柱や防舷材等の改良を図る。



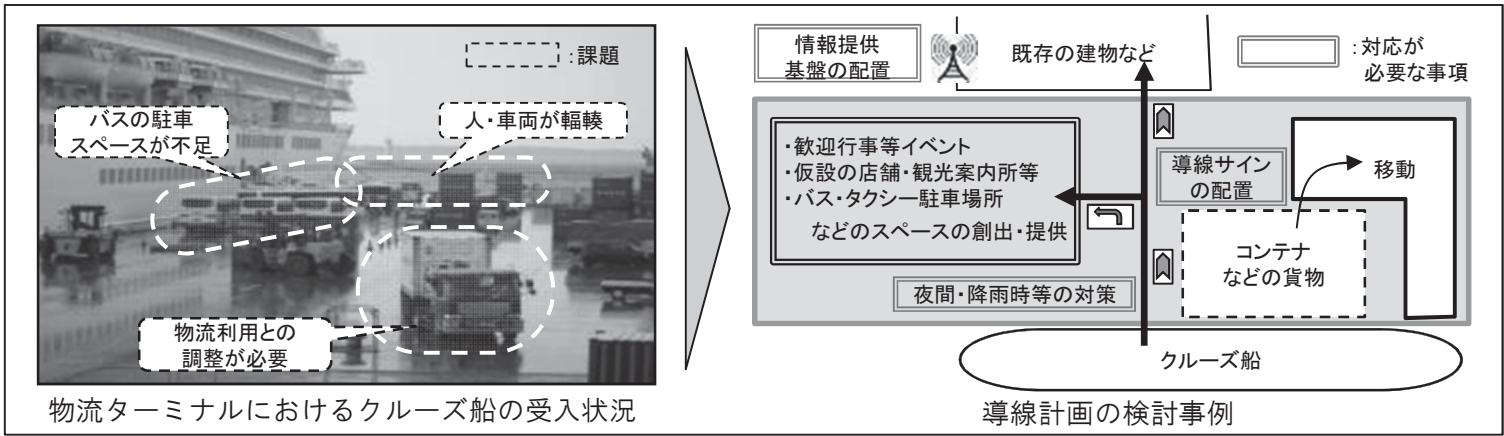
改良例

■クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業

物流ターミナル等において、クルーズ旅客を円滑に受け入れるため、クルーズ船とバスの乗換導線の改善等を図る計画を先導的に立案・実証するとともに、その成果の全国的な普及を図る。



クルーズ船の寄港: 清水港



クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業のイメージ

■旅客施設等への無利子貸付【新規】

クルーズ需要の増大に対し、港湾における受入環境を改善するため、民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対して支援を行う。



旅客施設の例

②クルーズ旅客等の受入を通じた地域の活性化

クルーズ旅客等による消費の拡大を通じた地域活性化のため、「クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度」の活用促進等のための港湾管理者向けガイドラインの作成を行うとともに、消費税免税制度の拡充や「みなとオアシス」の活用促進等を図る。

(8) 「みなとオアシス」の活用を通じた地域活性化

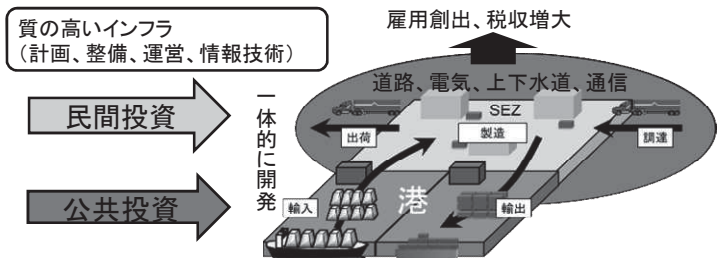
地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化のため、現在84箇所が認定・登録されている「みなとオアシス」の新たな認定を推進するとともに、官民連携の促進などにより「みなとオアシス」の拠点機能の強化を図る。



みなとオアシスの拠点機能の強化

(9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

2020年に30兆円のインフラシステム輸出の目標を踏まえ、(株)海外交通・都市開発事業支援機構とも連携しつつ、我が国の港湾関連産業の海外展開を支援する。質の高いインフラとして、臨海部の産業立地と港湾インフラの一体的な開発（産業立地型港湾開発）等の展開を図る。



産業立地型港湾開発のイメージ

3 国民の安全・安心の確保

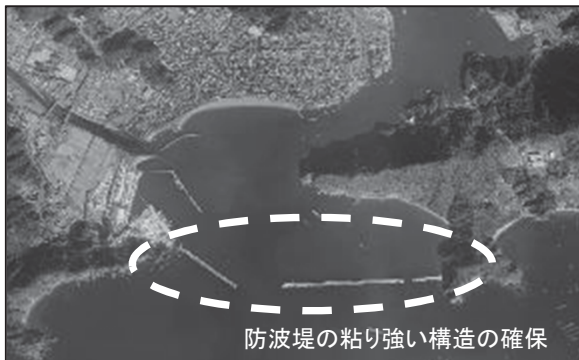
(1) 大規模災害に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模災害に備えるため、「港湾及びその背後地を守る」、「災害時も海上輸送ネットワークを維持する」という観点から、ハード、ソフト一体となった港湾の防災・減災対策を推進する。

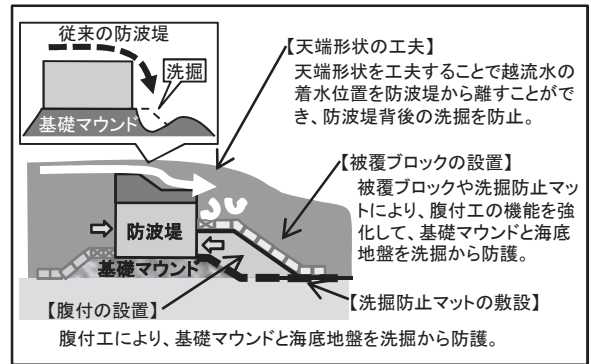
① 港湾・背後地を守る取組の推進

■ 防波堤における「粘り強い構造」の導入

港湾及びその背後地を守る取組として、静穏度を確保し津波等に対して減災効果を有する防波堤を整備するとともに、「粘り強い構造」の導入を推進する。



防波堤の粘り強い構造の確保
粘り強い構造の防波堤整備事例：須崎港



粘り強い構造とするための具体的な補強策

■ 港湾における災害時避難機能の確保

津波等の災害時において、防潮堤等の防護ラインの外側で活動する港湾労働者等が安全に避難・退避できるよう、高台に乏しく液状化の危険があるといった港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成や避難施設の整備等を促進する。

〔防災・安全交付金等〕



津波避難施設を利用した訓練：大井川港

② 災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進

港湾が災害時も緊急物資の受入拠点として機能するよう耐震強化岸壁及びこれと一体となった臨海部防災拠点の形成を推進する。また、港湾BCPと連携した緊急物資輸送訓練、航路啓開訓練等を関係機関と協働で実施することで災害対応力の強化を図る。



東日本大震災時に仙台塩釜港における耐震強化岸壁を活用した緊急物資輸送

耐震強化岸壁の役割



航路啓開訓練

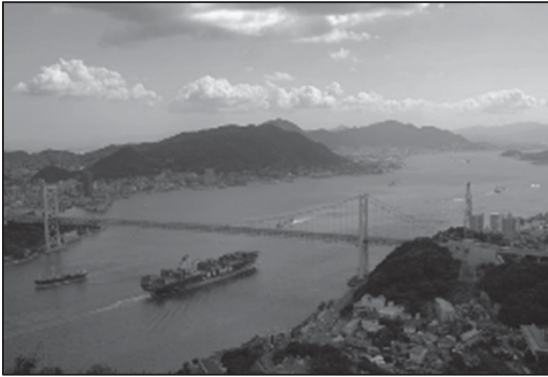
③災害時における海上輸送路の確保【新規】

非常災害時に緊急物資の輸送等を確実に実施するため、国が応急公用負担を行使しつつ迅速に航路啓開等を行えるよう緊急確保航路の指定等を行う。

■瀬戸内海における緊急確保航路の指定

瀬戸内海は西日本の基幹的な海上物流網を担うとともに石油コンビナートが多数立地しているが、南海トラフ地震の発生時には津波による大量の漂流物により、海上からの緊急物資や燃料等の輸送等に支障を来す恐れがある。また、瀬戸内海の港湾が中央防災会議*で海上輸送拠点として定められたことも踏まえ、閉鎖性が高く漂流物が滞留しやすい瀬戸内海において、国の応急公用負担による円滑な啓開活動を可能とする緊急確保航路を指定する。

※「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（平成27年3月30日：中央防災会議幹事会決定）



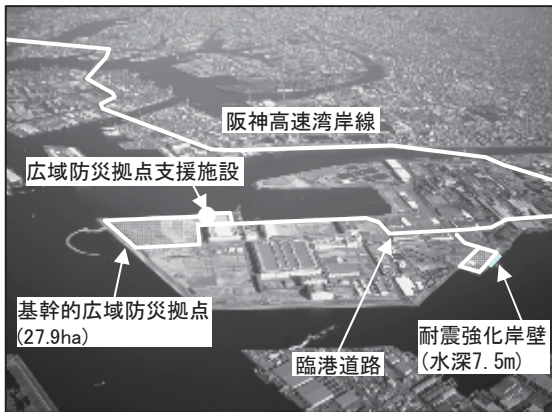
狭隘部における航行状況



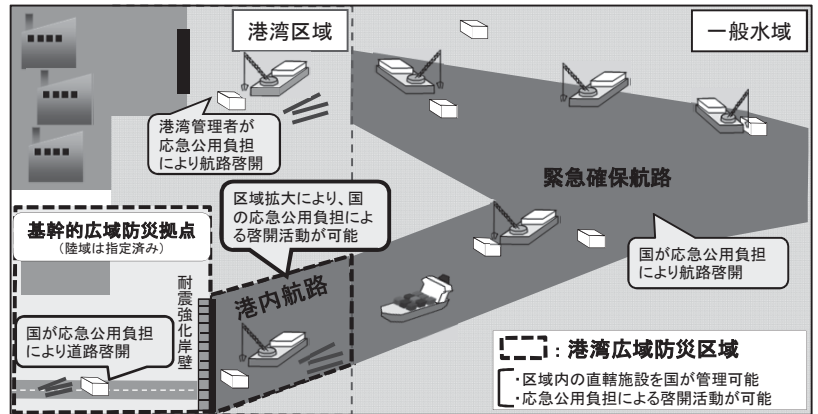
瀬戸内海に面した石油コンビナート：水島港

■基幹的広域防災拠点への海上輸送路の確保

非常災害時に迅速かつ確実な基幹的広域防災拠点の運用を図るため、緊急確保航路から基幹的広域防災拠点の耐震強化岸壁に至る航路等において、国の応急公用負担による円滑な啓開活動を可能とする港湾広域防災区域（陸域は指定済み）を拡大する。



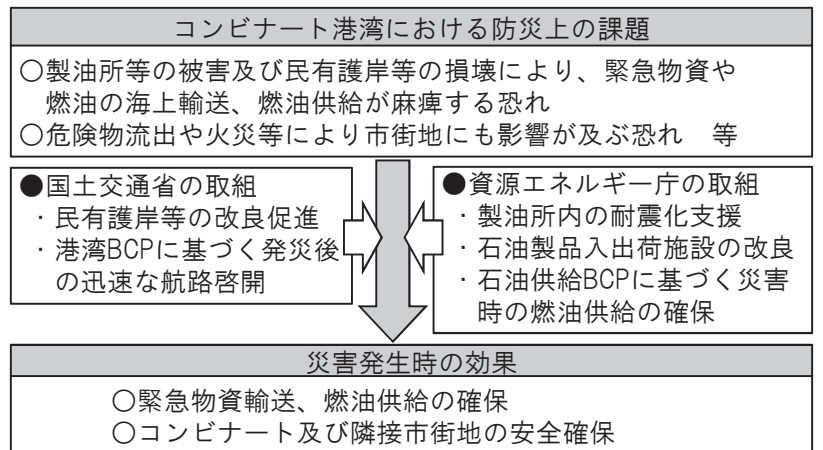
基幹的広域防災拠点：堺泉北港堺2区



緊急確保航路と一体的に国が港内航路等の啓開活動を実施

④コンビナート港湾の強靱化の推進

非常災害時において、緊急物資や燃料の安定した輸送・供給を確保するため、資源エネルギー庁における製油所等の災害対応力の強化に向けた取組と連携し、無利子貸付制度等により民間事業者が実施する耐震強化岸壁や石油製品の入出荷施設に至る航路沿いの護岸等の改良の取組を促進する。



(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

国費114億円（対前年度比1.17）

港湾海岸は延長が海岸全体の約3割であるが、防護人口では全体の約6割を占め、背後に物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、切迫性の高い南海トラフ巨大地震・津波や頻発する台風に備えた防護機能の確保が特に重要である。

①津波・高潮・侵食対策等の推進

津波・高潮等による被害から背後地を防護するため海岸保全施設の整備を推進する。また、高波に対する防護機能の改善や越波・浸水被害の軽減のため、侵食された砂浜の再生や侵食対策を講じる。

（津松阪港海岸、撫養港海岸等）



直轄海岸保全施設整備事業実施箇所(平成27年度時点)

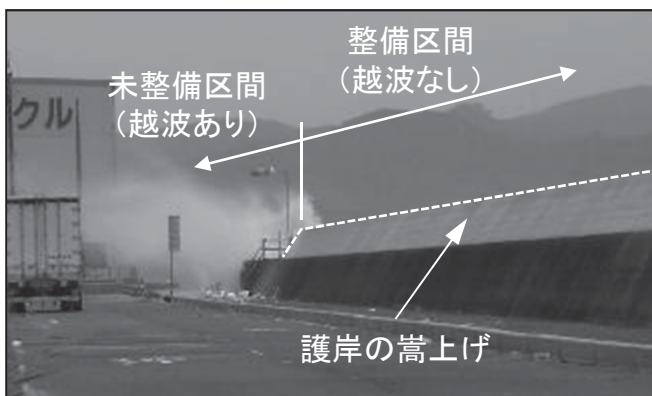


堤防嵩上げ状況：津松阪港海岸



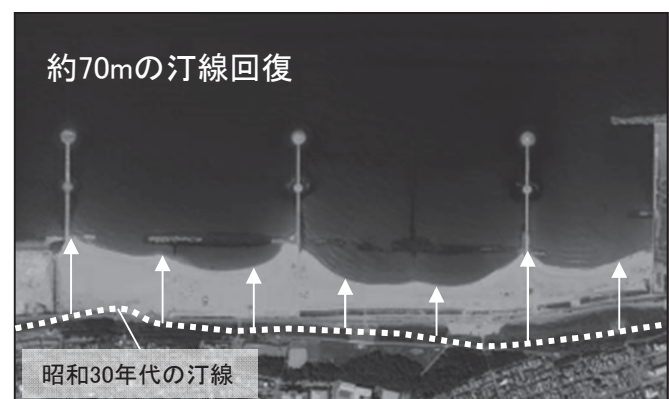
堤防嵩上げ状況：撫養港海岸

<高潮対策>



護岸嵩上げによる防護効果：下関港海岸

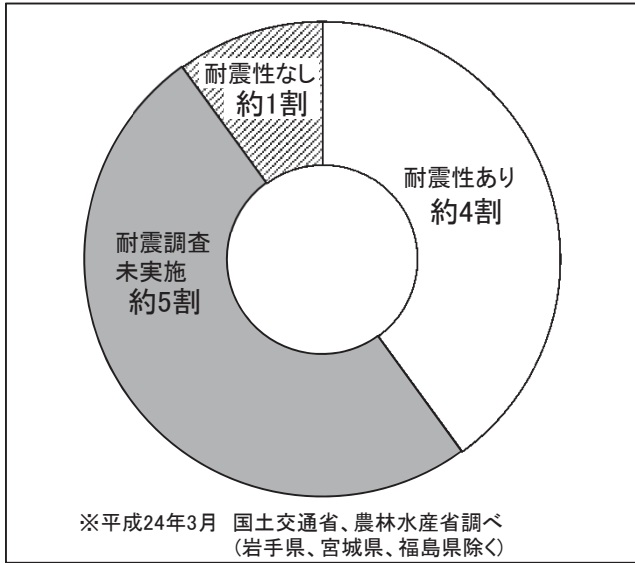
<侵食対策>



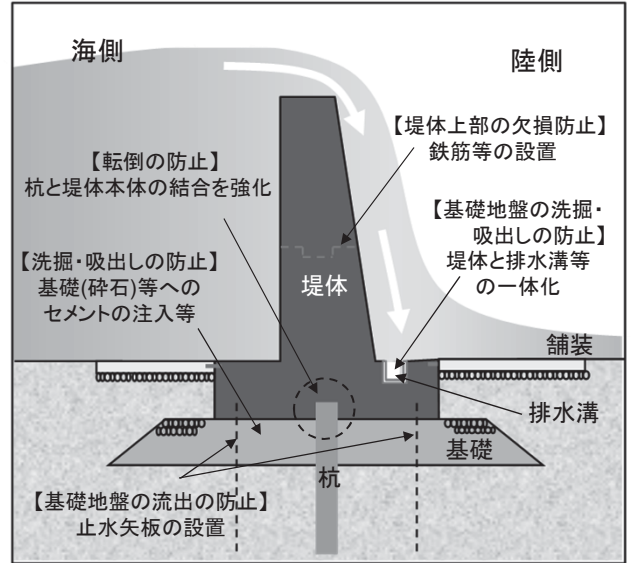
海岸整備による砂浜の回復状況：新潟港海岸

②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備の推進

南海トラフ巨大地震等の大規模地震による津波到達前に海岸保全施設の防護機能が損なわれないよう、耐震性能調査により既存ストックの耐震性を早急に把握し、適切な耐震対策を促進する。
また、大規模津波に対しても減災機能を発揮する「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備を推進する。



海岸堤防等の耐震化の状況



粘り強い構造の海岸堤防のイメージ(胸壁の例)

③水門・陸閘の安全かつ確実な運用体制の構築

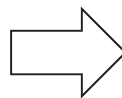
南海トラフ巨大地震等による津波、高潮の来襲に対し、水門・陸閘等の操作規則に定めた操作・退避ルール等の徹底を図るとともに堤外地に立地する企業等の防災活動等とも連携することで、水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築を推進する。あわせて統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画策定を支援し、もって重点化した箇所において自動化・遠隔操作化を推進する。



平常時の点検・訓練：大阪港海岸



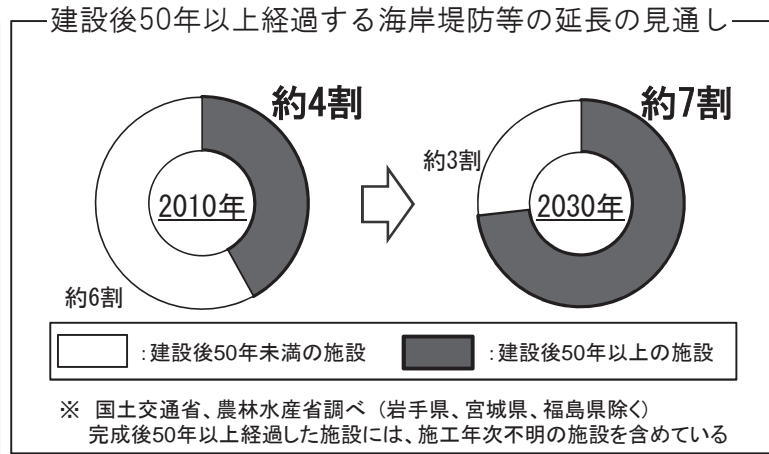
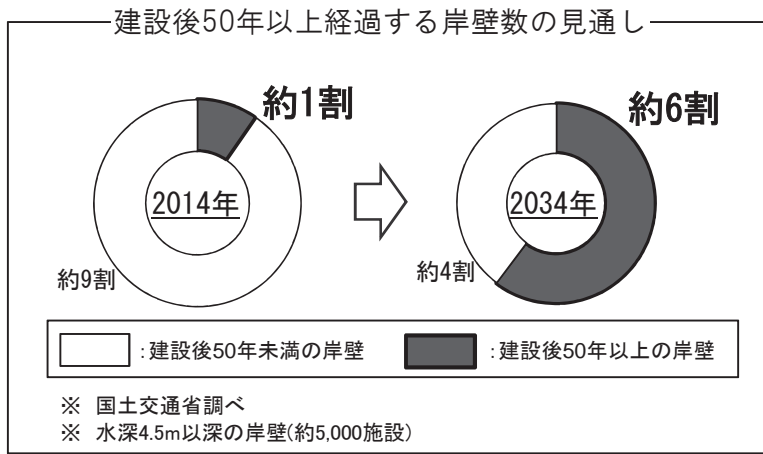
陸閘の電動化：和歌山下津港海岸



陸閘の廃止：和歌山下津港海岸

(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

既存港湾施設や海岸保全施設の老朽化が進む中、将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全的な維持管理の考え方を踏まえつつ、国民の命と暮らしを守るため、ハード・ソフト両面から計画的、総合的に港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を実施する。

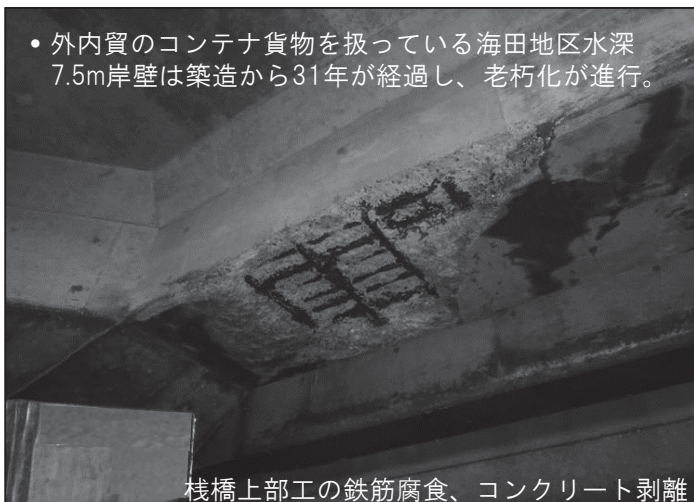
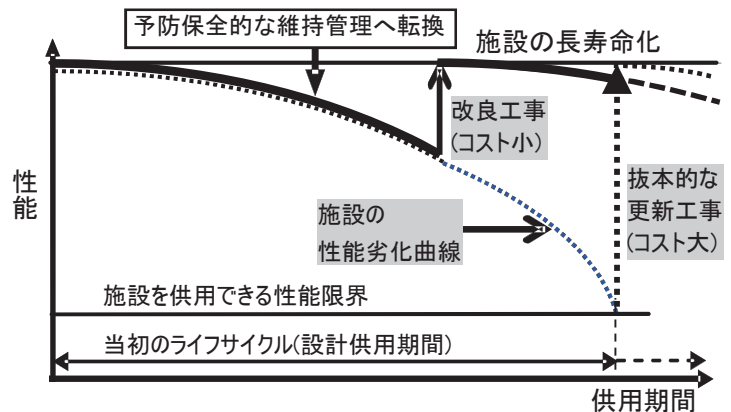


① 港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

■ 予防保全型維持管理への転換

施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮したうえで、港湾単位で予防保全計画を策定し、これに基づいて計画的かつ効率的に改良工事を行うことにより、ライフサイクルコストを抑制しつつ、個々の施設の延命化を図る。

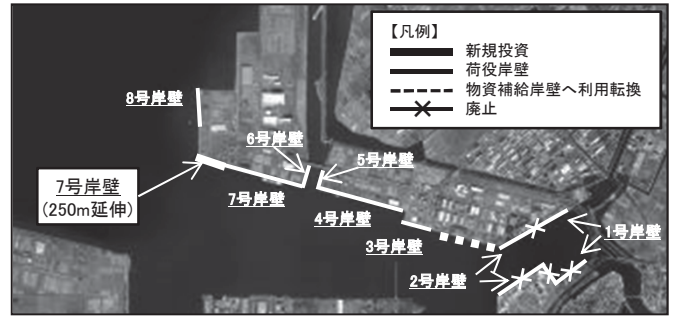


老朽化の進行の事例：広島港

■既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

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

- 陳腐化した岸壁(1号岸壁、2号岸壁)を廃止するとともに、3号岸壁(一部)を荷重がかからない物資補給岸壁に利用転換し、今後必要となる維持管理投資を大幅に縮減。
- 残すべき既存ストックに対して必要最低限の投資(7号岸壁250m延伸)を行い、4号岸壁では一般貨物、7号岸壁では完成自動車を扱う貨物を再配置して効率的なふ頭へ再編。



7号岸壁の250mの延伸 < 岸壁(1号岸壁、2号岸壁、3号岸壁(一部))の維持管理にかかる投資

既存ストックを賢く使うふ頭再編の事例：三河港

②老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進

物流・産業の拠点である港湾の背後には小規模かつ老朽化・陳腐化した物流施設が存在しており、地震等の大規模災害時には、耐震性の不足による施設の倒壊や緊急物資を輸送する道路の寸断等が懸念される。また、昨今の高度かつ多様な物流ニーズに対応するため、流通加工・集配送等の機能を有する物流施設の重要性が高まっている。

このため、港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図ることを目的として、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援を行う。

老朽化・陳腐化した物流施設

課題

- ・老朽化が著しく、耐震性が不足
- ・荷さばき・回転スペースが狭隘

港湾背後に立地する物流施設を集約

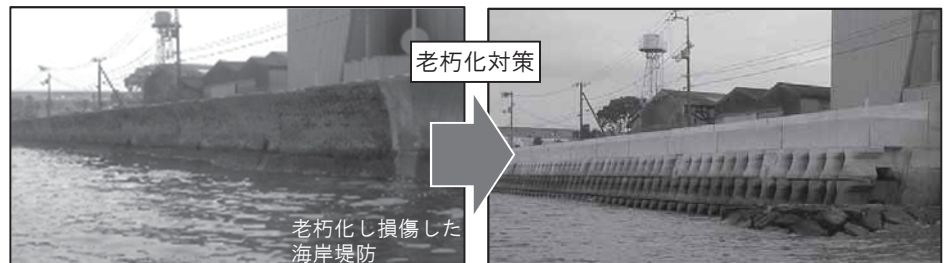
老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の事例：四日市港

③海岸保全施設の適切な維持管理の推進

海岸法の改正(平成26年6月)を踏まえた海岸保全施設の適切な維持・修繕の取組を推進し、背後地のより確実な防護と既存ストックの有効活用によるライフサイクルコストの縮減・平準化を図るため、海岸保全施設の老朽化状況を把握するとともに、長寿命化計画を策定し、当該計画に基づく効率的な老朽化対策を促進する。



長寿命化計画策定に必要な空洞化調査の事例



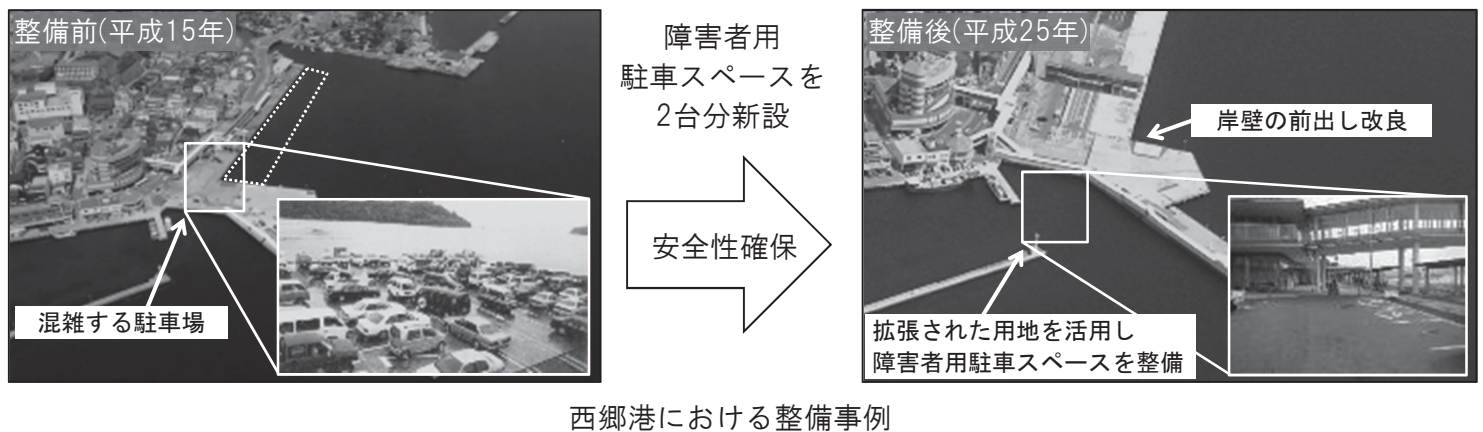
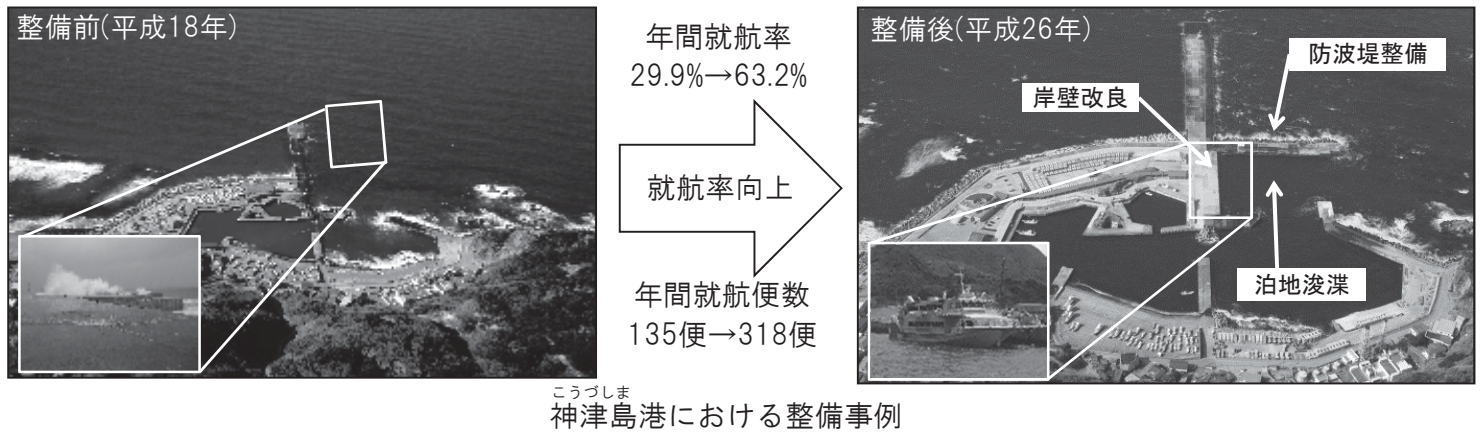
海岸保全施設の老朽化対策の事例：高松港海岸

4 豊かで利便性の高い地域社会の実現

(1) 離島交通の安定的確保

離島における安定した住民生活を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や人流・物流の安全確保に対応するための防波堤や岸壁等の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を推進する。

なぜ いづはら
(名瀬港、厳原港 等)



(2) 循環型社会の形成に向けた環境の整備

① 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物を受け入れるため、事業の優先順位を踏まえ、海面処分場を計画的に整備する。

(横浜港、北九州港 等)

② 海域環境の保全・再生・創出

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において、海洋環境整備船を配備し、海面に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、海域環境の保全等を図る。

また、港湾整備により発生する浚渫土砂等を有効活用し、生物の生息・生育の場となる干潟・藻場等の造成や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋戻し等を行うことにより、良好な海域環境の保全・再生・創出を図る。

Ⅲ. 新規事項

1 新規制度等

事 項	概 要	備 考
1. 旅客施設等への無利子貸付	○ クルーズ需要の増大に対し、港湾における受入環境を改善するため、民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対する無利子貸付制度を創設する。	新規
2. 国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業	○ 国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ荷役に伴う時間・コストの削減や渋滞の緩和などを図るため、荷役システム高度化実証事業及び情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業を行う。	新規
3. 非常災害時における海上輸送路の確保	○ 非常災害時に緊急物資の輸送等を確実に実施するため、国が応急公用負担を行使しつつ迅速に航路啓開等を行えるよう瀬戸内海における緊急確保航路の指定等を行う。	新規
4. 官民連携の促進のための体制構築	○ 官民連携による港湾の利用促進・管理を実施するため、港湾の利用等に協力する団体や法人を港湾管理者が指定する制度を創設する。	新規
5. 港湾区域等の占用に関する手続きの整備等	○ 港湾において、長期かつ大規模な水域の占用が必要となる洋上風力発電施設の導入の円滑化を図るため、その特徴を考慮した港湾区域等の占用に関する手続き及び許可基準の整備等を行う。	新規

2 税制改正

事 項	概 要
1. 津波対策に資する港湾施設等に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 市町村が策定した「津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画」に基づき、民間企業が臨港地区内で取得・改良を行った津波対策に資する港湾施設等（防潮堤、護岸、胸壁、津波避難施設）に係る特例措置の延長（4年間） → 固定資産税の課税標準 1/2（取得後4年間）
2. 地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充 ＜拡充＞	○ 免税対象となる一般物品の最低購入金額について「10,000円超」から「5,000円以上」への引下げ等
3. 公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 事業者が取得した廃油処理施設の油水分離装置等に係る特例措置の延長（2年間） → 固定資産税の課税標準 1/3を参酌して1/6以上1/2以下の範囲内において市町村の条例で定める割合（大臣配分資産又は知事配分資産については、1/3）
4. 被災代替資産等に係る特別償却 ＜延長＞	○ 東日本大震災により滅失又は損壊した船舶等の代替として取得した船舶等であって、被災直前の用途と同一の用途に供されるものに係る特例措置の延長（3年間） → 所得税・法人税の特別償却 20%（中小企業者等は24%）
5. 被災代替償却資産に係る課税標準の特例措置 ＜延長＞	○ 東日本大震災により滅失又は損壊した船舶、荷役機械等の償却資産の所有者等が当該償却資産に代わる償却資産（被災代替償却資産）を被災地域において取得し又は改良した場合の当該被災代替償却資産に係る特例措置の延長（3年間） → 固定資産税の課税標準 1/2（取得後4年間）

(参考)港湾位置図

■ 港湾数一覽

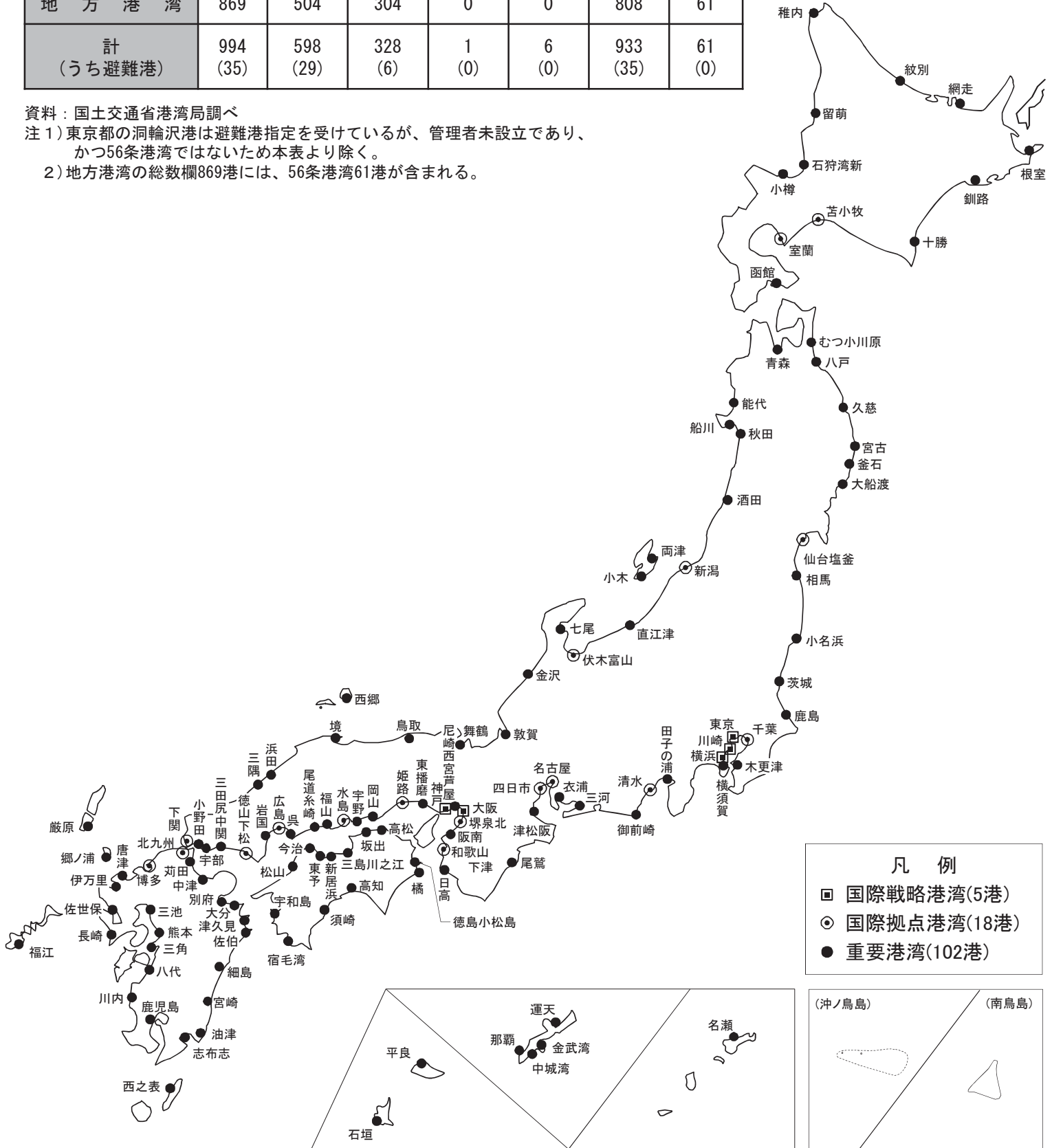
(平成27年4月1日現在)

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	0	0	5	61
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	
地方港湾	869	504	304	0	0	808	
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (0)	6 (0)	933 (35)	61 (0)

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) 地方港湾の総数欄869港には、56条港湾61港が含まれる。



(参考) 港湾局関連施策

経済財政運営と改革の基本方針2015(平成27年6月30日閣議決定) 抜粋

第1章 現下の日本経済の課題と基本的方向性

2. 新たなステージへ移りつつある東日本大震災からの復興

(1) 復興の現状と課題

5年間の集中復興期間の最終年度を迎える中、特に地震・津波被災地域において住まいの再建が本格化し、原子力災害被災地域でも復旧が進み、帰還に向けた動きが見えてくるなど、復興は新たなステージへと移りつつある。

こうした中、地震・津波被災地においては、復興期間10年以内での一刻も早い復旧・復興事業の完了を目指し、現在の取組を着実に進め、必要な支援を確実に実施することを基本とする。また、原子力災害被災地域においては、復旧から本格復興・再生の段階に向けて、国が責任をもって引き続き取り組む。このため、平成28年度以降5年間の「復興・創生期間」における事業規模を見込み、財政健全化の取組との整合性にも留意しつつ、「平成28年度以降5年間を含む復興期間の復旧・復興事業の規模と財源について」に基づき、平成32年度までの復興期間において必要な財源を確保する。

また、復興のステージの進展に応じて生じる課題に対して的確に対応し、事業完了後の被災地の社会経済の姿を見据えて、被災地の「自立」につながる復興支援としていく必要がある。復興の新たなステージにおいて、日本の再生と成長を牽引し、地方創生のモデルとなることを目指す。

第2章 経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

1. 我が国の潜在力の強化と未来社会を見据えた改革

[1] 「稼ぐ力」の強化に向けた事業環境の整備と成長市場の創造

(資源・エネルギー)

国民生活や社会活動の基盤であるエネルギーについて、安全性、安定供給、経済効率性、環境適合(3E+S)を同時達成すべく、2030年度(平成42年度)のエネルギー需給構造の見通しを踏まえ、産業、業務、家庭、運輸各部門における省エネルギーの強化、エネルギーマネジメントの推進、省エネ住宅・次世代自動車・スマートコミュニティなどの普及促進による徹底した省エネルギー社会の実現、自然条件によらず安定的な運用が可能な地熱・水力・バイオマスの導入拡大や太陽光・風力の出力不安定性への対策、低コスト化に向けた取組の推進等を通じた再生可能エネルギーの最大限の導入と国民負担の抑制の両立、火力発電の効率化、資源の安定的かつ安価な確保のための権益獲得と供給源多角化、石油・LPGガスサプライチェーンの維持・強化等に取り組む。

(中略)

メタンハイドレート、海底熱水鉱床、レアアースなどの国産の海洋資源の調査や実用化に向けた取組等を進める。原子力については、安全性の確保を全てに優先し、原子力規制委員会により世界で最も厳しい水準の規制基準に適合すると認められた場合には、その判断を尊重し再稼働を進める。

(観光)

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に基づき、2020年(平成32年)に向けて、政府丸、官民一体となって、訪日需要の創出と「2000万人時代」への万全の備えを速やかに進め、その早期実現を目指す。

このため、広域観光周遊ルートの形成、地域の魅力の発信、消費税免税制度の拡充を契機としたショッピング・ツーリズムの振興、ビザ要件の戦略的緩和及びビザ審査体制の整備、空港ゲートウェイ機能の強化、地方空港・港湾を含めた税関・出入国管理・検疫(CIQ)の機動的体制の構築と計画的整備、LCCの地方空港乗り入れ等の増加やクルーズ船の寄港受入のための環境整備、高速バスのネットワークの充実、バリアフリー化等に取り組む。

3. まち・ひと・しごとの創生と地域の好循環を支える地域の活性化

[2] 地域の活性化

(1) 地域活性化

過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展や交流・連携にも留意しつつ、集落生活圏における基幹集落への各種機能・サービスの確保・集約や周辺集落との交通ネットワークの確保等による「小さな拠点」の形成を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、地域の資源や創意工夫を活かした集落の維持・活性化を図る。

4. 安心・安全な暮らしと持続可能な経済社会の基盤確保

[2] 国土強靱化、防災・減災等

「国土強靱化基本計画」及び「国土強靱化アクションプラン2015」に基づき、府省庁横断的な国土強靱化の取組を着実に推進する。

その際、国と地方、官と民が連携、役割分担しつつ、重点化・優先順位付け、ハード・ソフトの対策の組合せや、KPI及び工程表等による進捗管理や災害発生状況等を踏まえた取組内容の充実・改善というPDCA等により重点的・効率的な推進を図る。

特に、地域計画の策定・推進の支援、民間の取組の効果的な促進を行うほか、国土強靱化と地域活性化の取組との調和、連携により政策効果を最大限発揮させる。

南海トラフ巨大地震、首都直下地震などの大規模地震や津波、水害・土砂災害、火山災害など多様な自然災害に対し、研究・人材育成を含め防災・減災の取組を推進しつつ、首都機能のバックアップを図る。

第3章「経済・財政一体改革」の取組―「経済・財政再生計画」

5. 主要分野ごとの改革の基本方針と重要課題

[2] 社会資本整備等

(基本的な考え方)

社会資本や公共施設の整備や管理・運営については、経済再生と財政健全化の双方に資するよう、中長期的な見通しの下、マネジメントを含めた効率化を図りながら、計画的に推進する。

社会資本の整備については、既存施設やソフト施策の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野について、人口減少等の社会構造の変化を踏まえ、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取組を進める。また、これらの重点分野については、優先度・時間軸を明確化し、国土形成計画、社会資本整備重点計画等に反映する。

一方、公共施設の管理・運営については、人口減少・高齢化を反映して、生産性・効率性の高いまちづくりを目指し、生活密着型施設の統廃合やネットワーク化を進める等、必要な機能を維持しつつストック量を適正化していく。また、老朽化した施設・設備の適切な維持管理・更新によってその費用の増加をできる限り抑制するとともに、ファシリティマネジメントを通じ公共サービスの産業化を進める。

あわせて、コンセッションなど多様なPPP/PFI手法を活用し、コスト抑制を図りつつ、民間の資金やノウハウが活かされる新たなビジネス機会を拡大する。

(時間軸)

主要な改革については2018年度(平成30年度)までの集中改革期間中に集中的に取組を進める。重点分野については、東京大会等を含めた中長期的な見通しの下、優先度・時間軸を明確化し、平成27年度中に策定される社会資本整備重点計画等に反映する。PPP/PFIについては、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」に係るコンセッションの集中強化期間(平成28年度まで)の目標実現を目指すとともに、これを踏まえて平成34年度までに10~12兆円となっている同プラン全体の現行目標の更なる拡充を目指す。

(賢く使う観点からの取組)

ストック適正化、維持管理・更新費の増加の抑制に向けて、まずは地方公共団体における固定資産台帳の整備、地方公会計の導入を進め、行政コスト情報等を各地方公共団体や住民自らが容易に比較できる形となるよう整備する。また、公共施設等総合管理計画の策定に当たっては、コストの公開、住民の意向把握、利用者負担の検討等を行う。あわせて、関係府省庁・地方公共団体が適切な連携を図り、施設の集約・縮減にまで踏み込んだ同計画の策定や、国公有財産の最適利用を加速するとともに、コンパクト・プラス・ネットワークによる集約・活性化や施設の効果的・効率的な維持管理・更新を行う。その際、生活密着型施設の統廃合や福祉拠点化など用途転換を含む既存施設の最大限活用や、既存資産の売却益の再投資の取組拡大を図るとともに、メンテナンス産業の育成・拡大等を進める。また、公共施設等総合管理計画の実施については、財政支援における同計画策定の要件化、地方財政措置の改善等を通じ、ストック適正化に向けて国が積極的な役割を果たす。さらに、既存のインフラネットワークの最適利用を図る。

(選択と集中、担い手確保及び建設生産システムの省力化・効率化)

社会資本整備について、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、国際競争力を強化し経済成長に寄与するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・首都圏3環状道路をはじめとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化、防災・減災、地域活性化等に資するインフラ等に重点化を図る。新設するものについては、計画・設計段階から整備、維持管理等に係る経年的なコストを明らかにすることにより、人口減少の下でも適切なものかどうかを評価する。その際、東京大会等を含めた実施時期や規模等の中長期的な見通しの下で、民間事業者等へ情報発信しながら、計画的な整備を行う。

第4章 平成28年度予算編成に向けた基本的考え方

2. 平成28年度予算編成の基本的考え方

社会資本整備については、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野について、人口減少などの社会構造の変化を踏まえ、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取組を進める。

「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定) 抜粋

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現／公共施設等運営権等の民間開放（PPP／PFIの活用拡大）、空港・港湾など産業インフラの整備／都市の競争力の向上

(2) 施策の主な進捗状況

(産業インフラの機能強化)

横浜港の国際競争力を強化するため、昨年8月に、強制水先を1万トン（現行3千トン）へ緩和する（危険物積載船を除く。）等の結論を得て、本年8月から緩和を実施することとなった。昨年10月に、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し阪神国際港湾株式会社が設立され、12月には、同社に対して国が出資を行い、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。併せて、以下の施策を講ずる。

②産業インフラの機能強化

海上交通安全法等の改正を含めた東京湾の一元的な海上交通管制を構築し東京湾の混雑を緩和するとともに、本年度中を目途として、国・港湾管理者・民間が一体となって、東京港、川崎港、横浜港の3港のコンテナターミナルを京浜港として一体的に運営する体制を構築することにより、京浜港の国際競争力強化を図る。

5-3. 環境・エネルギー制約の克服

(3) 新たに講ずべき具体的施策

エネルギーコスト及び温室効果ガス排出量を可能な限り抑制しつつ、平時・危機時を問わないエネルギー安定供給体制を強化するため、第4次エネルギー基本計画（平成26年4月11日閣議決定）に基づき、以下の各種施策を強力に推進する。

⑤国内石油・LPガス供給網等の維持・強化

各石油会社に対し、エネルギー供給構造高度化法の判断基準（平成26年7月告示）に基づく来年度末を最終期限とする設備最適化目標達成のための計画の早期具体化を促すとともに、製油所等の災害対応能力の強化に向けた強靱化投資計画の策定等を促す。また、SS過疎地対策協議会の下で、地域の安定供給対策の実施・展開を行う。

二. 戦略市場創造プラン

テーマ3：安全・便利で経済的な次世代インフラの構築

(3) 新たに講ずべき具体的施策

国民の安心・安全を確保するとともに、トータルコストを縮減・平準化し、新技術の開発やメンテナンス産業の育成を目指すインフラ長寿命化については、これまでの取組に続き、国や地方公共団体等の各インフラを管理・所管する者は、来年度末までに「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定した上で、個別施設計画を策定し、メンテナンスサイクルを推進する。

テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

テーマ4-② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

(2) 施策の主な進捗状況

(外国人旅行者向け消費税免税制度の更なる拡充)

昨年の拡充に引き続き、地方における更なる免税店の拡大及び利便性向上を図る観点から、本年4月

より、商店街等において免税手続を「免税手続カウンター」でまとめて行えるようにする手続委託型輸出品物販売場制度を創設するとともに、外航クルーズ船が寄港する港湾における免税店に係る届出制度を創設し、すでに地方の商店街や港湾施設において、新制度の活用が始まっている。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

さらに、CIQに係る必要な物的・人的体制の整備等による出入国手続の迅速化・円滑化や、通関案内士制度の見直しによる有償通関ガイドの供給拡大、多言語対応や空港・港湾・道の駅等の拠点機能の強化等といった受入環境整備を急ピッチで進める。

④先手を打っての「攻め」の受入環境整備

訪日外国人旅行者の増加に対応し、外国人旅行者が我が国への出入国を迅速かつ円滑・快適に行えるよう、地方空港・港湾における出入国審査の状況も十分考慮して、CIQに係る必要な物的・人的体制の整備を進める。

(中略)

国土交通省の出先機関を中心に設置した訪日外国人旅行者数2,000万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会を活用し、空港・港湾のCIQ体制、空港容量、貸切バス・宿泊施設等の供給の確保などの事項について、地域における受入環境整備の課題・現状と対応策の中間取りまとめを本年夏目途で行い、必要な措置を講じる。

(中略)

地域産品の販売拡大を図るため、地方整備局が港湾管理者と連携して、クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度の活用を強力に促す。

三. 国際展開戦略

(3) 新たに講ずべき具体的施策

インフラシステム輸出については、「インフラシステム輸出戦略」平成27年度改訂版に示された更なる取組を迅速かつ着実に実施し、受注目標の達成を図っていく。

「日本再興戦略」の改訂について(中短期工程表) (平成27年6月30日公表) 抜粋

「立地競争力の更なる強化③」

産業インフラの整備 空港・港湾など	2013年度・2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度～	KPI
	通常国会	概算要求 税制改正要望等 秋 年末	通常国会			
		国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備(2016年度までに12バース)				
<ul style="list-style-type: none"> 港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正(2014年4月成立) 阪神国際港湾株式会社(2014年10月)及び同社に対する国の出資(2014年12月) 		国際コンテナ戦略港湾において港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営及び港湾運営会社への国からの出資の実現				<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、2014年先進国19位→3位以内に入る
<ul style="list-style-type: none"> 横浜港の強制水先の緩和に向けて、東京湾における安全対策を含めた検討を行い、結論を取りまとめ(2014年8月) 水先法施行令の改正・周知、地元協議会による安全対策の検討・周知、防衝対策、東京湾の管制一元化の横浜港における先行導入を実施 		横浜港における強制水先の緩和(2015年8月～)				<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状4位→3位以内に入る
		東京湾における一元的な海上交通管制の構築				

「安全・便利で経済的な次世代インフラの構築②」

人やモノが安全・快適に移動することのできる社会	2013年度・2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度～	KPI
	通常国会	概算要求 税制改正要望等 秋 年末	通常国会			
<ul style="list-style-type: none"> 日中韓におけるNEAL-NET対応港湾の順次拡大 日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議の開始 		日中韓におけるNEAL-NET対応港湾の更なる拡大				<ul style="list-style-type: none"> 2020年に安全運転支援装置・システムが、国内車両(ストックベース)の20%に搭載、世界市場の3割獲得
<ul style="list-style-type: none"> NEAL-NET対応港湾のコンテナ離着岸情報、港湾への搬出入、船積み・卸し情報の共有 船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議の開始 日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議開始 		<ul style="list-style-type: none"> 日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議 	<ul style="list-style-type: none"> 船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議 	<ul style="list-style-type: none"> ASEAN諸国等の対象港湾の順次拡大 貨物情報順次共有 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年には、安全運転支援装置・システムが国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及 	
		日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議				

「世界を引きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現⑦」

ビザ発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善①	2013年度・2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度～	KPI
	通常国会	概算要求 税制改正要望等 秋 年末	通常国会			
		<クルーズ船、空港における入国審査の迅速化・円滑化> 外国人旅行者が我が国への出入国を迅速かつ円滑に行えるよう、また、訪日外国人旅行者数の増加に対応できるよう、計画的に、地方空港・港湾を含めたCIQ(税関・出入国管理・検疫)及び2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の安全確保のために不可欠な関連情報の収集分析について、必要な物的・人的体制の整備を促進				<ul style="list-style-type: none"> 2013年に訪日外国人旅行者数を1,000万人を達成し(⇒達成)、さらに2020年に向けて、2,000万人を目指すとともに、2030年には、3,000万人を超えることを目指す
		船舶観光上陸許可制度の創設とクルーズ船で再入国する際の手続の迅速化を内容とした改正入管法が施行(2015年1月)				<ul style="list-style-type: none"> 2030年には観光収入でアジアトップクラス入りを目指す
<ul style="list-style-type: none"> 外国クルーズ船に対応する「ワンストップ窓口」のPRを実施(2013年9月ハンブルク、2014年3月マイアミ) 寄港地周辺の観光情報を提供するウェブサイトを開設(2014年3月) 全国クルーズ活性化会議と連携して、クルーズ船社、港湾管理者、地方自治体が参加する商談会(2014年11月から2015年2月に3回)、クルーズ・シンポジウム(2015年1月)を開催 「日ASEANクルーズ振興戦略」策定(2014年11月) 		<ul style="list-style-type: none"> 港湾周辺で行われる数年後のイベントの予定などクルーズ船の寄港スケジュールの立案に必要な情報をウェブサイトを通じ外国クルーズ船社等に積極的に発信するとともに、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する海のゲートウェイとして「みなとオアシス」を活用 全国クルーズ活性化会議と連携して、クルーズ船社等のキーパーソンを招請し、我が国各港への寄港の安全性や寄港地周辺の魅力をプロモーションするとともに、この招請の機会を捉え、港湾管理者及び地方自治体との商談会を開催 				<ul style="list-style-type: none"> 2030年には宿泊客のおよそ6人に1人は外国人となる社会を目指す
		ASEANと日本をつなぐ新しいクルーズルートについて、ASEANと共同して調査・開拓するとともに、シンポジウムを開催(平成27年度予算)				<ul style="list-style-type: none"> 2,000万人が訪れる年に、外国人客観光客による旅行消費額4兆円を目指す
		振興戦略に基づき、ASEANからのクルーズ客の開拓、クルーズ船の日本への寄港増加に寄与する施策を実施				<ul style="list-style-type: none"> 2,000万人が訪れる年に、日本全国で、40万人の新たな雇用を生み出す

観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015

(平成27年6月5日観光立国推進閣僚会議) 抜粋

2. 観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化
免税手続きカウンター制度やクルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度（ともに本年4月開始）を活用した地域産品・農産品の販売拡大や、外国人に訴求する「地域ブランド」の認定による販売促進等、インバウンド消費の経済効果を、都市のみならず、全国津々浦々、地域に波及させるための取り組みを強力に進めて行く。

(1) 「訪日外国人による観光消費拡大・地域活性化」プログラム

<地方の農林水産物・食品の販売促進>

・クルーズ埠頭における臨時の免税店で、植物検疫等と連携を図りつつ、地域の農林水産物・食品のまとめ買いを促進する。

3. 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興

(7) 日本の魅力を活かした船旅の活性化

・官民が協力して、瀬戸内海の魅力を国内外に発信するとともに、フェリー等を活用して瀬戸内海を周遊する旅行商品の造成を進め、その定着を図る。

4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備

(1) 空港ゲートウェイ機能の強化、出入国手続の迅速化・円滑化

<出入国手続の迅速化・円滑化>

・訪日外国人旅行者の増加に対応し、外国人旅行者が我が国への出入国を円滑かつ快適に行えるよう、地方空港・港湾における出入国審査の状況も十分考慮して、外国人審査ブースの増設やCIQに係る予算・定員の充実を図り、必要な物的・人的体制の整備を進める。

・出入国時の混雑緩和のため、出入国審査スペース、チェックインカウンター、保安検査レーンの増設・拡張など、空港・港湾におけるターミナルの整備を図る。

(9) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

○クルーズ船による訪日旅行を通じて、地域を活性化させるため、クルーズ船の受入環境整備を加速化させ、2020年「クルーズ100万人」を目指す。

・港湾周辺で行われる数年後のイベントの予定など、寄港スケジュールの立案に必要な情報を、外国クルーズ船社等にウェブサイトを通じて英語及び日本語で積極的に発信する。

・「全国クルーズ活性化会議」と連携して、クルーズ船社のキーパーソンを招請し、我が国各港への寄港の安全性や寄港地周辺の魅力をプロモーションするとともに、この招請の機会を捉え、港湾管理者及び自治体との商談会を開催する。

・既存施設を有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、クルーズ船とバスの乗換導線の改善、無料公衆無線LAN環境の整備など、物流ターミナルや「みなとオアシス」におけるクルーズ船の受入環境の改善を進める。

・地域産品の販売拡大を図るため、地方整備局が港湾管理者と連携して、クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度の活用を強力に促す。

国土強靱化基本計画(平成26年6月3日閣議決定) 抜粋

第3章 国土強靱化の推進方針

2. 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針

(個別施策分野の推進方針)

(1) 行政機能／警察・消防等

(行政機能)

- 応急対応に不可欠な広域防災拠点等の確保や災害対応に資する情報収集・提供の高度化等により災害対応力を強化する。また、被災者情報の取扱いについて検討する。

【内閣府(防災)、その他関係府省庁】

(4) エネルギー

- エネルギー輸送に係る陸上・海上交通基盤、輸送体制の災害対応力を強化する。また、非常時の迅速な輸送経路啓開に向けて関係機関の連携等により必要な体制整備を図るとともに、円滑な燃料輸送のための情報共有や輸送協力、諸手続の改善等を検討する。

【経済産業省、国土交通省、その他関係府省庁】

(7) 産業構造

- 複雑化しているサプライチェーンについて、企業価値や取引関係に配慮しつつ、その見える化に努め、特定の工場・事業所等への中核部素材の生産の集中といった課題を踏まえた、製造ライン等の内部設備を含む産業設備の耐災害性の向上のための取組を促進する。また、産業及びサプライチェーンを支えるエネルギー供給、工業用水道、物流基盤等の災害対応力を強化する。さらに、各企業等の事業継続の観点から、サプライチェーンの複線化、部品の代替性の確保、加えて工場・事業所等の分散・移転など代替性を確立する方策の検討を促進し、災害に強い産業構造を構築する。

【経済産業省、国土交通省】

(8) 交通・物流

- 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設の耐災害性の向上を図る。特に、人流・物流の大動脈及び拠点、中枢管理機能の集積している大都市の交通ネットワークについては、地震・津波、浸水等地域の災害特性に応じた備えを早期に講じる。その際、ハード対策である施設整備のみならず、陸・海・空路の交通管制等の高度化や訓練の強化、研究開発の推進などソフト対策の充実を図る。また、取組へのインセンティブとなるよう、各施設管理者が行う施設の耐災害性向上の進捗状況を公表する仕組みの構築について検討する。【警察庁、文部科学省、国土交通省】

- 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保する。特に、我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトである「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるJR 東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を推進する。あわせて、新東名高速道路をはじめとする高速道路ネットワークの着実な整備を図ることとする。

【国土交通省】

- それぞれの交通基盤、輸送機関が早期に啓開、復旧、運行(運航)再開できるよう、人材、資機材の充実を含めて災害対応力を強化する。また、様々な事態に適切に対応して必要な人員・物資等を円滑に被災地に供給できるよう、啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図るとともに、無電柱化等の対策を推進する。【国土交通省】

(10) 国土保全

- 地震・津波、洪水・高潮、火山・土砂災害等の自然災害に対して、河川管理施設、海岸保全施設、土砂災害危険箇所等における砂防設備や治山施設の整備等のハード対策を進めるとともに、土地利用と一体となった減災対策、ハザードマップの作成推進及び周知徹底、災害発生時の的確な情報伝達、警戒避難体制整備等のソフト対策を効率的・効果的に組み合わせた総合的な対策を、地方公共団体を適切に支援しつつ、強力に実施する。これにより、気候変動等の影響も踏まえ、計画規模を上回る、あるいは整備途上で発生する災害に対しても被害を最小化する。その際、水門等の自動化・遠隔操作化及び効果的な管理・運用や排水機場等の耐水化・耐震化等の既存施設の効率的な管理・活用、水力エネルギーの有効活用、地域コミュニティとの連携、自然との共生及び環境との調和等に配慮する。

【農林水産省、経済産業省、国土交通省】

国土交通省 インフラ長寿命化計画(行動計画)(平成26年5月21日国土交通省)概要

VI. 必要施策に係る取組の方向性

項目	国交省全体の取組	港湾分野の取組	海岸分野の取組
1. 点検・診断／修繕・更新	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体等の管理者の技術力の確保(相談窓口の機能の充実、基準の整備・提供と研修・講習の充実) 地方公共団体等への予算に関する措置(交付金等による支援、起債対象の拡充・明確化に係る対応) 担い手確保に向けた入札契約制度等の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理計画や予防保全計画に基づき、港湾施設の計画的かつ的確な老朽化対策を推進 技術相談窓口の対応や研修、交付金等により港湾管理者への支援を推進 積算基準・歩掛の見直し等修繕工事等の担い手を円滑に確保できるよう検討 	<ul style="list-style-type: none"> 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等で海岸管理者が実施する海岸堤防等の老朽化調査を支援 相談窓口の対応や研修、法改正(維持管理技術基準省令の制定)、維持管理マニュアル等により海岸管理者へ技術的支援を実施 交付金等により長寿命化計画作成や老朽化対策に係る費用について、海岸管理者への支援を実施
2. 基準類の整備	<ul style="list-style-type: none"> 体系的な整備 地域の実情に応じた基準の整備 新たな技術や知見の基準類への反映 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾法、省令、告示及び点検診断ガイドライン等の整備をもって、的確な老朽化対策を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 海岸法改正、維持管理技術基準省令の制定、及び維持管理マニュアル等の整備など基準類の整備に向けた取組を実施
3. 情報基盤の整備と活用	<ul style="list-style-type: none"> 不足情報の収集 情報の蓄積、地方公共団体等も含めた一元的な集約 情報の利活用と発信・共有 	<ul style="list-style-type: none"> データベースの充実強化、情報の集約・活用をもって、的確な老朽化対策を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 海岸管理者の協力を得ながら、共通のデータベースの構築を推進
4. 個別施設計画の策定・推進	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定の推進と内容の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理計画等策定のための予算支援、維持管理計画等の適切な更新 維持管理計画の適切な運用に向けた研修等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理マニュアルによる技術的助言を実施 交付金により長寿命化計画作成に係る費用について、海岸管理者への支援を実施
5. 新技術の開発・導入	<ul style="list-style-type: none"> 技術研究開発の促進(適切な役割分担の下での産学官の連携、管理ニーズと技術シーズのマッチング等) 円滑な現場展開 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄筋コンクリートの鉄筋腐食状況をセンサーにより感知する技術等の実証実験等を進め普及を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 新技術が導入されている取組を収集し、海岸管理者に周知することで、普及を図る
6. 予算管理	<ul style="list-style-type: none"> トータルコストの縮減と平準化 受益と負担の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理計画及び予防保全計画に基づいた適切な老朽化対策によるトータルコストの縮減と平準化を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 長寿命化計画に基づく適切な維持管理・更新を行うことによりトータルコストの縮減、平準化を図る
7. 体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理・更新等に係る技術者の確保・育成(資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用体制の構築) 管理者間の相互連携体制の構築 担い手確保に向けた環境整備 国民等の利用者の理解と協働の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 民間資格の活用、技術相談窓口の支援等 港湾管理者と共同で予防保全計画を策定及び更新、維持管理に係る情報共有の継続等 施設の現地見学等による広報活動の継続等 	<ul style="list-style-type: none"> 民間資格について検討を行い、資格制度により技術力の向上と品質の向上を図る 海岸協力団体制度により、民間団体との連携を強化するための取組を推進
8. 法令等の整備	<ul style="list-style-type: none"> 責務の明確化 社会構造の変化に対応した制度の構築 	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度に港湾法等の改正を実施。今後も必要に応じて制度の充実・強化を進める 	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年度に海岸法の改正等、必要な法令等の整備を進める

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定) 抜粋

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

[8] 旅客施設等のバリアフリー化

①段差解消率

【2013年度 旅客船ターミナル 88% 2020年度 約100%】

②視覚障害者誘導用ブロックの整備率

【2013年度 旅客船ターミナル 69% 2020年度 約100%】

③障害者対応トイレの設置率

【2013年度 旅客船ターミナル 71% 2020年度 約100%】

○また、訪日外国人旅行者等の移動の容易化のため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進する。

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(施策)

[港湾・海運]

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約(集貨)、港湾周辺における流通加工機能の強化(創貨)、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化(競争力強化)による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。

[20] 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数

【2013年度 3バース → 2016年度12バース】

[21] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数

①北米基幹航路

【2013年度 デイリー寄港(京浜港 週30便、阪神港 週12便)

→2018年度 デイリー寄港を維持・拡大】

②欧州基幹航路【2013年度 週2便 → 2018年度 週3便】

○我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、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、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。

[22] 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率(2010年度比)

【2012年度 1.2%減 → 2016年度 5%減】

○各地域において、自動車等の地域経済を支える産業に係る物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾を積極的に活用する。

○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、国際海上コンテナ輸送における内航の活用促進、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせさせたSea & Railなどのモード横断的な輸送の積極的導入、コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

○日中韓でのシャーシの相互通行による海陸一貫輸送、フェリー・RORO船を活用した海陸複合一貫輸送に対応した港湾施設整備、さらに北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユースの促進等により、国内外一体となったシームレスな物流を推進する。

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(施策)

○輸送効率が高く環境負荷の少ない国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等の整備を着実に推進する。

[27] 国内海上貨物輸送コスト低減率(2010年度比)【2012年度 0.6%減 → 2016年度 約3%減】

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○訪日外国人旅行者数2,000万人に向けて、空港や鉄道駅などのターミナル施設内、さらには列車やバスの車内などでも円滑な情報収集・発信が可能となる無料公衆無線LAN環境の整備促進、交通施設や公共交通機関内における多言語対応の徹底、タクシー・レンタカー等における外国語対応の改善・強化、出入国手続きの迅速化・円滑化のためのCIQ体制の充実等、交通関連分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備する。

○クルーズ振興を通じた地域の活性化を図るため、クルーズ船の大型化への対応等の旅客船ターミナルの機能強化、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を発信するウェブサイトの充実、外航クルーズ客に地域の観光情報等を提供する場として「みなとオアシス」の活用等を図る。

[30] クルーズ船で入国する外国人旅客数【2013年 17.4万人 → 2020年 100万人】

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

(1) 社会資本全体を通じた大規模災害対策、老朽化対策に遅滞なく取り組む。

○鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。

○「インフラ長寿命化基本計画」44に基づく行動計画及び個別施設計画を策定するとともに、道路・港湾施設等の長寿命化対策の実施、鉄道施設の長寿命化に資する改良への支援等により、交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策を推進する。

[38] 主要な交通施設の長寿命化

①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【2013年度 96% → 2016年度 100%】

②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率 【2013年度 36% → 2016年度 100%】

(2) これらの施策と連携しながら、さらに交通に固有の以下の対策を進める。

ii) 避難・緊急輸送対策

○災害時に被災地の支援を国全体で可及的速やかに実施するため、代替ルートを確保するとともに、輸送モード間の連携を促進する。

○迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保、訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。

[39] 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続

計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合【2012年度 3% → 2016年度 100%】

[40] 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合【2013年度 0% → 2016年度 100%】

○鉄道、バス、旅客船ターミナル、空港等において、災害発生時に利用客を混乱なく避難誘導できるよう、適切な情報発信等の対策を行うとともに、災害発生時に船舶やバス車両等を効率的・効果的に避難や緊急輸送に活用するため、活用可能な船舶・車両の確保等について、枠組みの構築を進める。

○港湾等において、災害発生時に船舶を混乱なく避難誘導するとともに、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船舶の航行支援など適切な情報発信等を行う。

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(施策)

<これまでの取組を更に推進していくもの>

○交通機関の各事業者や施設管理者に対し、巡回警備の強化や監視カメラの増設等を要請する等、テロ対策を推進する。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



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

