

平成29年度
港湾局関係予算概要

平成29年1月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
1 平成29年度予算の基本方針	1
2 平成29年度港湾局関係予算の規模	2
II. 主要施策	3
1 被災地の復旧・復興	3
(1) 東日本大震災からの復興・創生	3
(2) 熊本地震からの復旧・復興	4
2 生産性向上による成長力の強化	5
(1) 「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備	5
(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速	7
(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進（資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成）	10
(4) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	10
(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	11
(6) 農水産物輸出促進基盤整備事業	12
(7) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化	12
(8) 日本海側港湾の機能別拠点化	12
(9) 特定離島における活動拠点の整備・管理	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 地域の活性化と豊かな暮らしの実現	19
(1) 離島交通の安定的確保	19
(2) 「みなとオアシス」の活用を通じた地域活性化	19
(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備	19
III. 新規事項	20
1 新規制度	20
2 税制改正	20
港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命	21
(参考)	
港湾位置図	22
港湾局関連施策	23
経済財政運営と改革の基本方針2016(平成28年6月2日閣議決定)抜粋	23
日本再興戦略2016(平成28年6月2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28年6月2日公表)抜粋	25
ニッポン一億総活躍プラン(平成28年6月2日閣議決定)抜粋	26
明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)抜粋	27
総合的なTPP関連政策大綱(平成27年11月25日 TPP総合対策本部決定)抜粋	27

I. 基本方針

1 平成29年度予算の基本方針

平成29年度予算においては、「経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日閣議決定）」、「日本再興戦略2016（平成28年6月2日閣議決定）」、「平成29年度予算編成の基本方針（平成28年11月29日閣議決定）」を踏まえ、『被災地の復旧・復興』『生産性向上による成長力の強化』『国民の安全・安心の確保』『地域の活性化と豊かな暮らしの実現』の4分野の取組を強力に推進する。

これにより、大規模自然災害等から国民の生命と財産を守るとともに、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視した社会資本整備を進めることにより、我が国の成長を支える。

(1) 被災地の復旧・復興

東日本大震災や熊本地震からの復旧・復興に資する港湾施設及び海岸保全施設の整備を推進する。

(2) 生産性向上による成長力の強化

急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用し、クルーズ船の受入環境の整備を推進する。

また、「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・エネルギー等の輸入拠点機能の強化、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備等を図る。

さらに、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（沖ノ鳥島及び南鳥島）において特定離島港湾施設の整備等を推進する。

(3) 国民の安全・安心の確保

大規模災害に備え、港湾・海岸においてソフト・ハード一体となった防災・減災対策を進めるとともに、港湾施設及び海岸保全施設の老朽化に対応する戦略的な維持管理を推進し、国土の強靱化を図る。

(4) 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

離島における安定した住民生活を確保するため、離島航路の就航率の向上や人流・物流の安全の確保を図る。

また、持続可能な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 平成29年度港湾局関係予算の規模

事業区分			平成29年度 予算案 (A)	平成28年度 算額 (B)	対前年度比 (A)/(B)	
公 共	港湾整備事業	事業費	2,505億円	2,619億円	0.96	
		国費	2,321億円	2,317億円	1.00	
	港湾海岸事業	事業費	98億円	98億円	1.00	
		国費	98億円	98億円	1.00	
	災害復旧事業等	事業費	16億円	16億円	1.00	
		国費	13億円	13億円	1.00	
	合 計	事業費	2,619億円	2,733億円	0.96	
		国費	2,431億円	2,428億円	1.00	
	非 公 共	国際クルーズ旅客 受入機能高度化事業	事業費	30億円	-	皆増
			国費	10億円	-	皆増
国際戦略港湾 競争力強化対策事業等		事業費	33億円	33億円	1.01	
		国費	19億円	19億円	1.01	
行政経費		国費	9億円	9億円	0.93	
合 計		国費	38億円	28億円	1.34	
総 合 計	国費	2,469億円	2,456億円	1.01		

注1) 国費は、歳出国費である。

2) 上記計数には内閣府分(沖縄関連)を含む。

3) 本表のほか、平成29年度予算案には以下がある。

① 東日本大震災復興特別会計に計上する復旧・復興対策事業(港湾：361億円、災害：221億円)(国費)

② 受託工事費(港湾：124億円)(国費)

③ 社会資本整備総合交付金(8,940億円)の内数、防災・安全交付金(11,057億円)の内数及び復興庁計上の社会資本整備総合交付金(1,090億円)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(52億円)の内数、施設整備費補助金(1億円)の内数(いずれも国費)

⑤ 港湾関係起債事業の起債額(723億円)

4) 合計は四捨五入の関係で一致しない。

Ⅱ. 主要施策

1 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生

○ 復旧：国費221億円（対前年度比0.80）

○ 復興：国費361億円（対前年度比1.11）

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

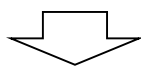
復旧が完了していない長大防波堤について、平成29年度までに復旧を終えるとともに、海岸保全施設の復旧を計画的に進める。（釜石港、相馬港等）

港名	箇所数	H24.3		H26.3		H28.3	
		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	3	0	8	8	8	8
久慈港	7	7	1	7	7	7	7
宮古港	9	7	0	9	9	9	9
釜石港	5	1	0	5	1	5	4
大船渡港	5	1	0	5	3	5	4
仙台塩釜港	25	10	0	25	22	25	25
相馬港	7	5	0	7	5	7	6
小名浜港	18	9	0	18	18	18	18
茨城港	33	13	0	33	33	33	33
鹿島港	14	14	9	14	14	14	14
合計 (進捗率)	131	70 (53%)	10 (8%)	131 (100%)	120 (92%)	131 (100%)	128 (98%)

産業・物流上特に重要な港湾施設の復旧状況



防波堤の被災状況（平成23年3月）

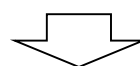


防波堤の復旧状況（平成28年7月）

釜石港の復旧状況（湾口防波堤）



防波堤の被災状況（平成23年9月）



防波堤の復旧状況（平成28年3月）

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、エネルギー輸入拠点の形成等に必要となる岸壁・防波堤等の港湾施設の整備を行う。(八戸港、仙台塩釜港等)

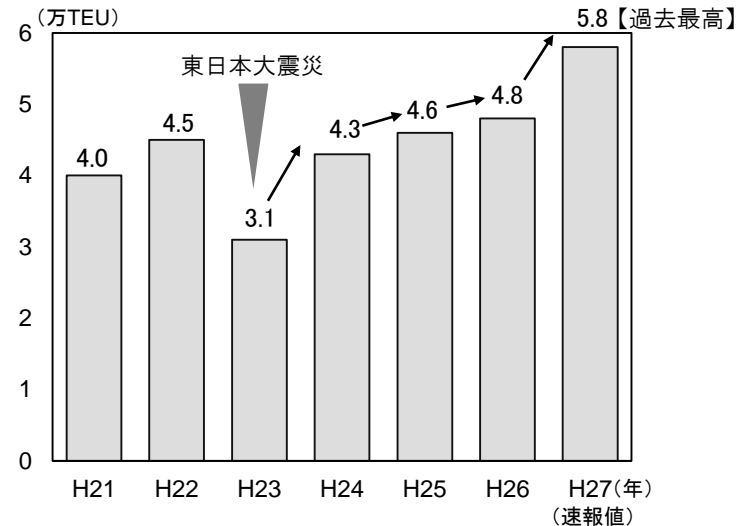
■八戸港の事例

八戸港では、港湾背後でのLNG(液化天然ガス)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輸入ターミナルが供用開始。

また、港湾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が増加したことにより、平成27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LNG輸入ターミナルの利用状況
(平成27年4月供用)



八戸港におけるコンテナ取扱個数の推移

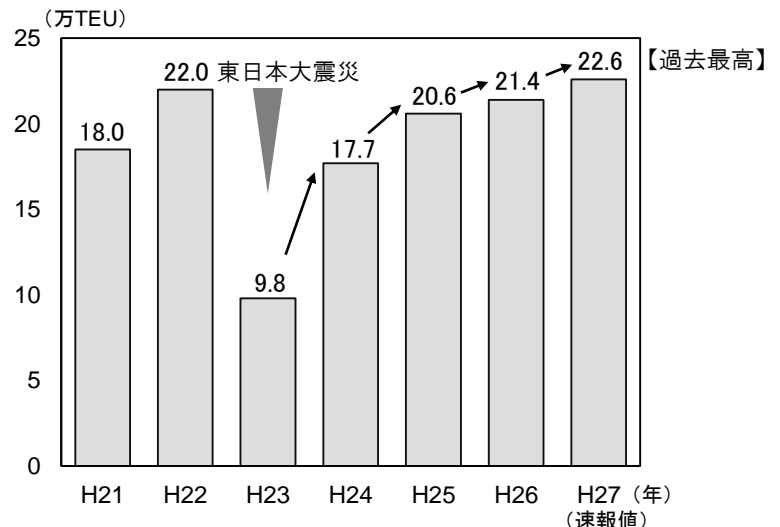
出典: H21～H26は港湾統計(年報)、H27は港湾管理者調べを基に港湾局作成

■仙台塩釜港の事例

仙台塩釜港では、港湾背後に立地する企業による完成自動車の生産が増加したことにより、自動車用タイヤや自動車部品等の取扱が増加したことから、平成27年にはコンテナ取扱個数が震災前を上回り、過去最高となっている。



仙台塩釜港(仙台港区)の利用状況(平成27年2月)



仙台塩釜港におけるコンテナ取扱個数の推移

出典: H21～H26は港湾統計(年報)、H27は港湾管理者調べを基に港湾局作成

(2)熊本地震からの復旧・復興

熊本地震において被災した港湾施設及び海岸保全施設については、速やかに復旧を進めるとともに、被災地の復興に資する港湾施設及び海岸保全施設の整備を行う。

2 生産性向上による成長力の強化

(1) 「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備

国費137億円（対前年度比1.66）

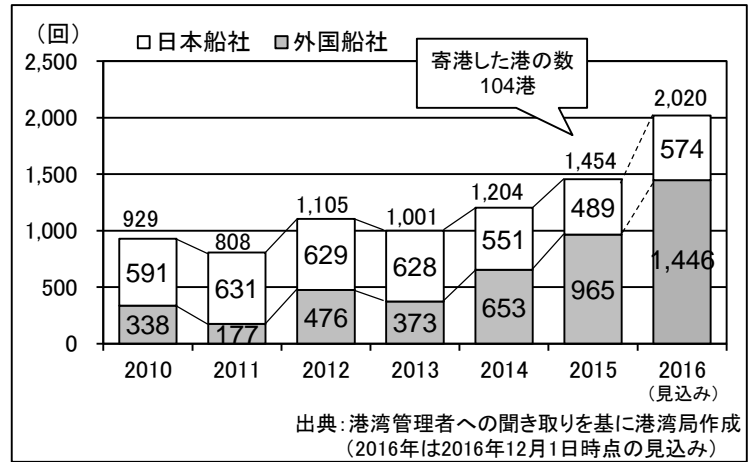
うち、公共分 国費127億円、非公共分 国費10億円

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が進んでいる。我が国においても、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に掲げた、2020年の訪日クルーズ旅客数の目標100万人を、2015年12月に5年前倒しで実現した。このため、2016年3月にとりまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という新たな目標が設定された。

急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用し、ハード・ソフト両面の取組により、クルーズ船の受入環境の整備を推進するとともに、官民連携により国際クルーズ拠点の形成を図る。（博多港等）



増加するクルーズ船の寄港：博多港



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
2015年寄港回数:123回
喫水:7.8m 全長:241m マスト高:45m



Costa Victoria
初就航:1996年
乗客定員:1,928人
2015年寄港回数:60回
喫水:8.0m 全長:253m マスト高:51.4m



Diamond Princess
初就航:2004年
乗客定員:2,706人
2015年寄港回数:65回
喫水:8.5m 全長:290m マスト高:54m



Voyager of the Seas
初就航:1999年
乗客定員:3,286人
2015年寄港回数:39回
喫水:9.1m 全長:311m マスト高:64m



Quantum of the Seas
初就航:2014年
乗客定員:4,180人
2015年寄港回数:46回
喫水:8.8m 全長:347m マスト高:62.5m



Oasis of the Seas
初就航:2009年
乗客定員:5,400人
2018年東アジア配船見通し
喫水:9.3m 全長:361m マスト高:65m



大型化が進むクルーズ船

ふ頭に設置した観光PRブース



近隣県と連携した広域的な誘客活動：名古屋港

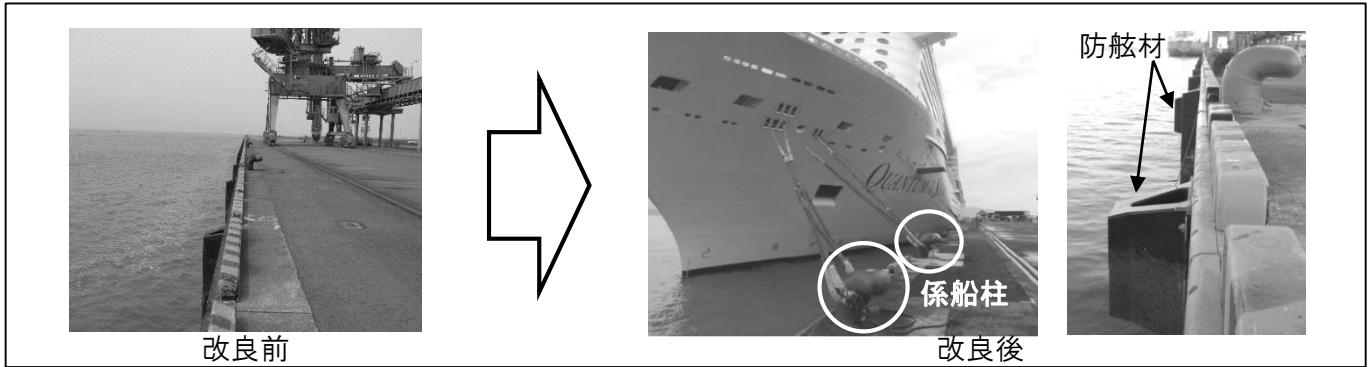
訪日クルーズ外国人に観光案内をする地元高校生



クルーズ船寄港による文化交流：油津港

①既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の整備

物流ターミナル等において、クルーズ船の受入に必要となる係船柱や防舷材等の整備を推進する。



既存ストックを活用したクルーズ船の受入：八代港

②クルーズ旅客の受入機能の高度化

■国際クルーズ旅客受入機能高度化事業【新規】

クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度を創設する。



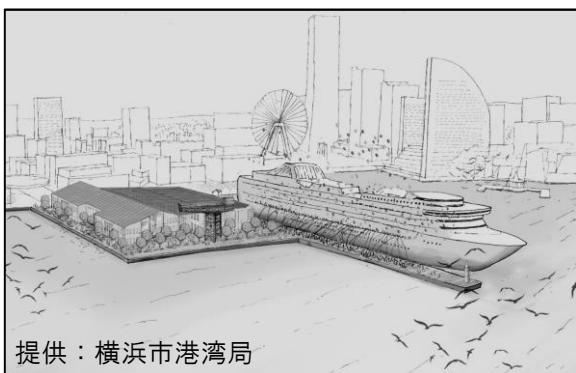
移動式ボーディングブリッジ：大阪港



貨物搬送支援機器（イメージ）

■旅客施設等への無利子貸付

旅客施設等の建設又は改良を行う民間事業者に対して資金の無利子貸付による支援を行う。



提供：横浜市港湾局

旅客施設の整備イメージ

■クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事业

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。



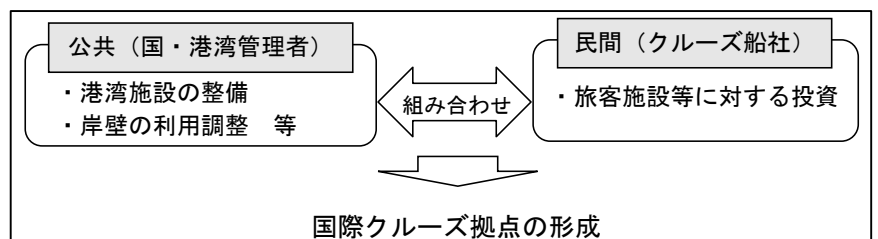
先導的事业実施状況：清水港

<参考> 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）

港湾における無料Wi-Fi整備、案内標識の多言語化等を支援する。

③官民連携による国際クルーズ拠点の形成

クルーズ船社による旅客施設等に対する投資と国や港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせることにより、短期間で効果的な国際クルーズ拠点の形成を図る。



官民の連携による拠点形成のイメージ

(2) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

国費766億円（対前年度比1.03）

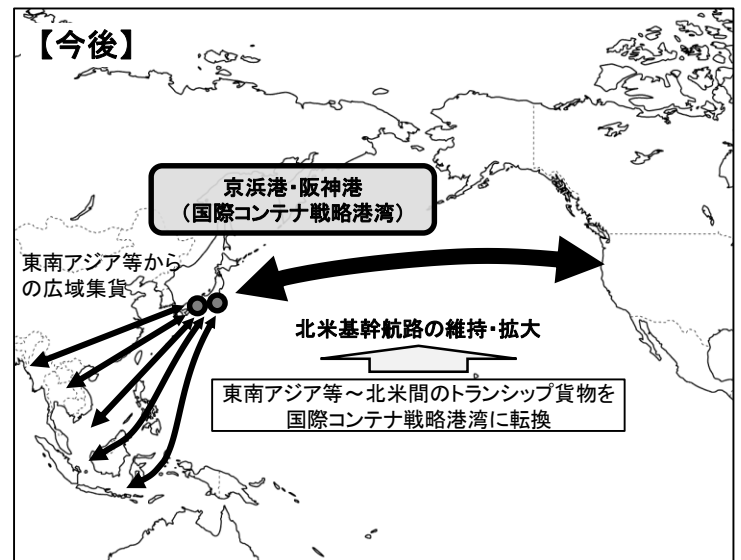
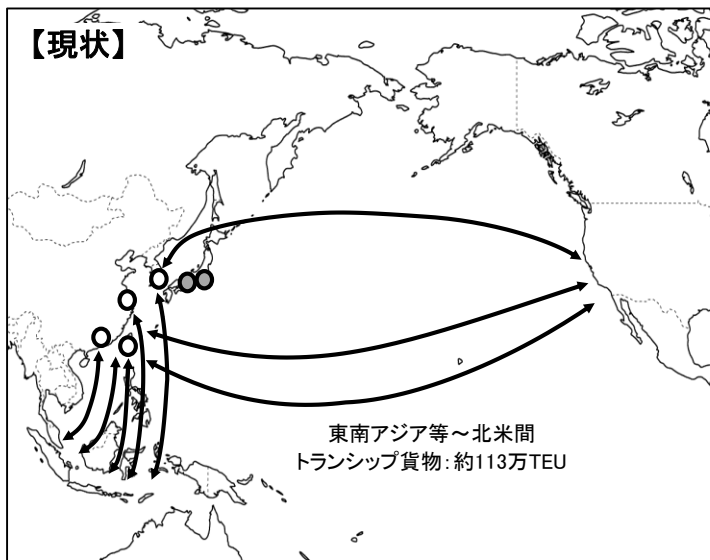
うち、公共分 国費747億円、非公共分 国費19億円

コンテナ船の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、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「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。

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）

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新規航路の誘致のために実施す
る事業に対し支援を行う。

特に、国際基幹航路の維持・拡大を強力に推進するため、高い経済成長等を背景に増大する東南アジ
ア地域貨物等を取り込むべく、アジアからの広域集貨を図る。



我が国港湾のアジア・イーストゲートとしてのハブ機能の強化

②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

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



流通加工機能を備えた物流施設の事例：神戸港



物流施設における流通加工の様子

③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

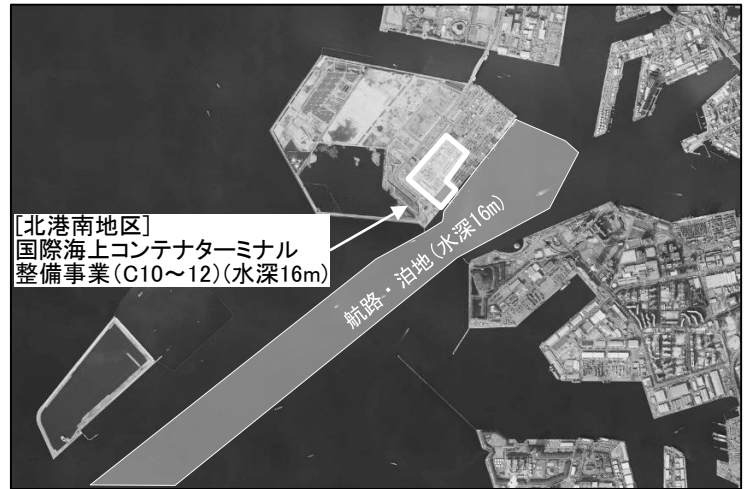
■大水深コンテナターミナル等の整備の推進

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14,000 TEU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。

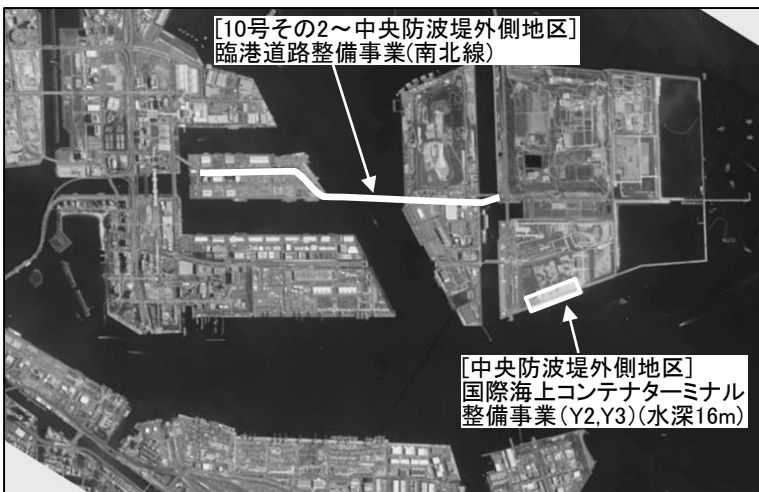
基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港実施中プロジェクト（平成28年度）



大阪港実施中プロジェクト（平成28年度）



東京港実施中プロジェクト（平成28年度）



横浜港実施中プロジェクト（平成28年度）

■コンテナ船の大型化

船 型						備 考
積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)	積載 列数	喫水 (m)	
9,300	113,042	332	45	18	14.0	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】
10,500	95,660	337	48.2	19	15.2	拡張されたパナマ運河を通航する航路に就航している最大のコンテナ船【北米東岸航路】
13,169	154,503	365	48	19	16.0	日本に寄港している最大のコンテナ船【北米西岸航路】
19,224	196,000	395	59	23	16.0	営業投入された世界最大のコンテナ船【欧州航路】

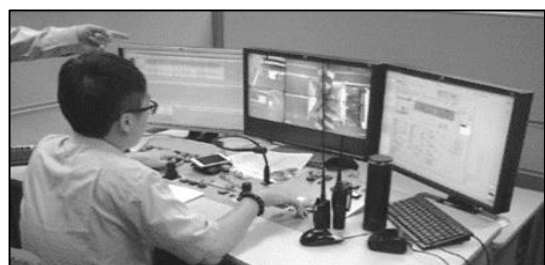
■国際戦略港湾コンテナターミナル高度化実証事業

コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させつつ将来の労働者の人口減少や高齢化への対応を図るため、荷役機械(RTG※)の遠隔操作化の導入について実証事業を行う。また、情報通信技術を活用した車両判別による、ゲート処理や荷役作業の効率化について実証事業を行う。

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

[荷役システム高度化実証事業]

既存ターミナルにおけるRTGの遠隔操作化の導入には、有人での荷役作業と同等の安全性の確保が必要であるため、実証事業により、RTGとシャーシの接触防止等の安全面の検討を行う。



遠隔操作の様子

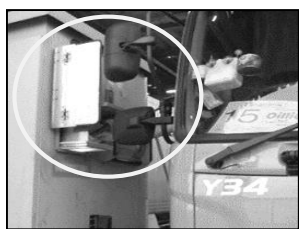


RTGの遠隔操作化導入後のイメージ

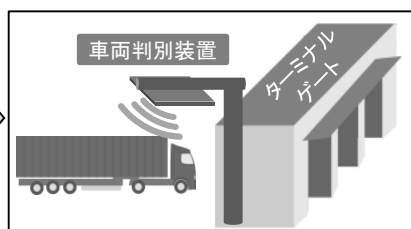
[情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業]

情報技術を活用したゲートにおける搬出入コンテナの自動受付やヤードにおける荷役の効率化には、車両情報の読み取り、車両情報とコンテナ情報の照合や車両位置情報の把握・反映など、技術面・運用面での課題があるため、実証事業により、適切な対策の検討を行う。

搬出入票の提示を省略化することによるゲート処理の効率化

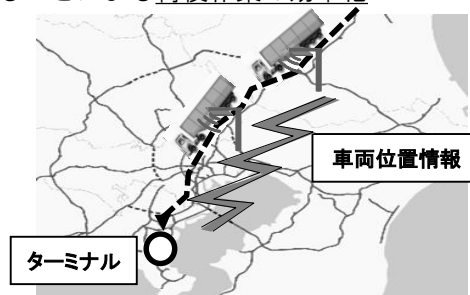


【現状】
紙の搬出入票による受付



【導入後】
情報技術を活用した自動受付

車両位置情報をあらかじめターミナル側で把握することによる荷役作業の効率化

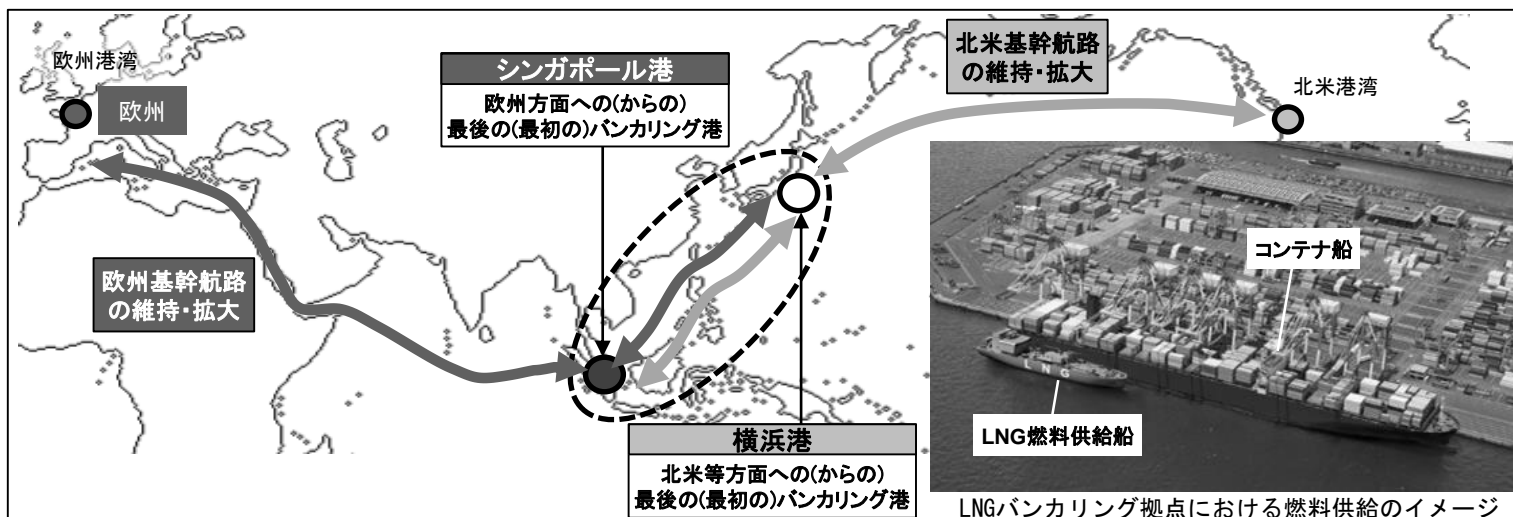


■LNGバンカリング※拠点の形成

近年、国際的な船舶の排出ガス規制の強化が進む中、排出ガスがクリーンなLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の増加が見込まれている。

我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が多数立地していることから、シンガポール港と連携し、我が国及びアジアにおいてLNGバンカリング拠点の形成を図るため、LNGバンカリングに関する国際連携方策の検討等を行う。

※LNGバンカリング…船舶へのLNG燃料の供給のこと



横浜港とシンガポール港の国際連携によるLNGバンカリング拠点の形成(イメージ)

(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進

(資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)

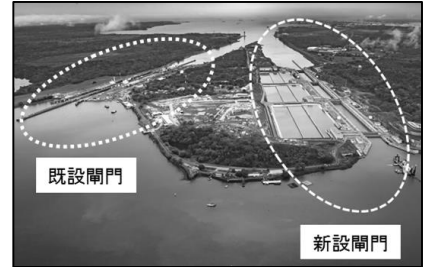
国費74億円 (対前年度比1.10)

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。

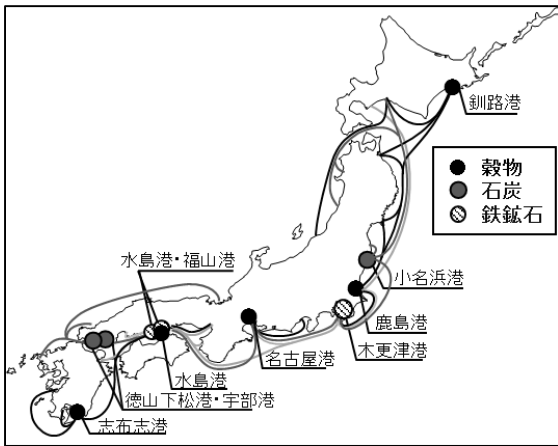
近年、経済成長の著しい近隣諸国では、資源・エネルギー等を安定的かつ安価に調達するため、自国において大型船に対応した受入施設を整備している。また、平成28年6月26日には新パナマ運河が供用され、船舶の更なる大型化も見込まれている。

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。

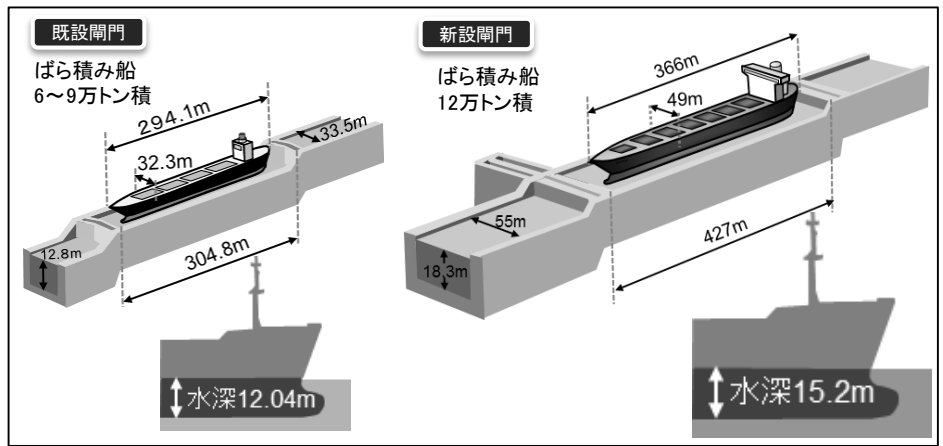
このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することにより、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。



新パナマ運河の供用



国際バルク戦略港湾の選定港



パナマ運河の既設閘門と新設閘門（第三閘門）との比較



釧路港 国際物流ターミナル整備事業（穀物）



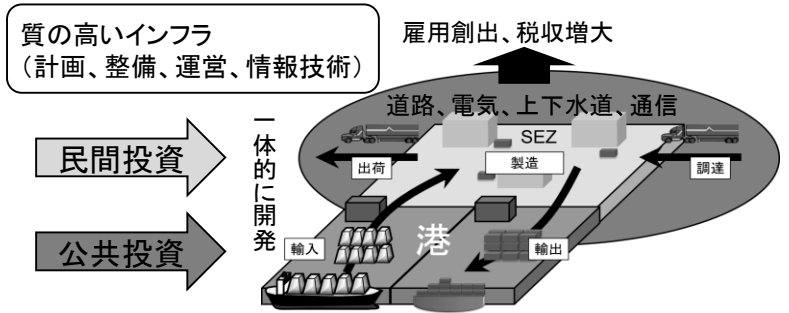
小名浜港 国際物流ターミナル整備事業（石炭）

(4) 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(JOIN)とも連携し、我が国の港湾関連産業のインフラ市場への積極的な参加を促進する。

また、臨海部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）や高効率なターミナル運営システム等の質の高いインフラ輸出を図る。



産業立地型港湾開発のイメージ

(5) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

国費113億円（対前年度比1.03）

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、民間投資の誘発や集積した産業の物流効率化等に直結する港湾施設の整備を重点的に推進する。

■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。

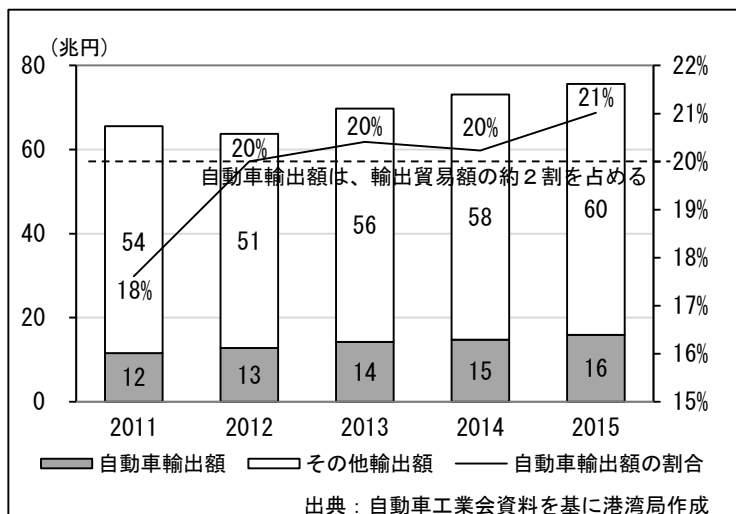
しかし、完成自動車の輸出に際しては、自動車専用船の大型化が進んでいることを背景に、岸壁水深等の不足による非効率な輸送、荷さばき地やモータープールの不足・分散による横持ち費用の発生等の問題が生じている。

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（529万人）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（53兆円）。
- ・ 輸出貿易額の約2割（16兆円）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（930万台）のうち、約半数（460万台）を海外に輸出。
- ・ 研究開発や設備投資でも大きなシェア。

出典：自動車工業会資料を基に港湾局まとめ



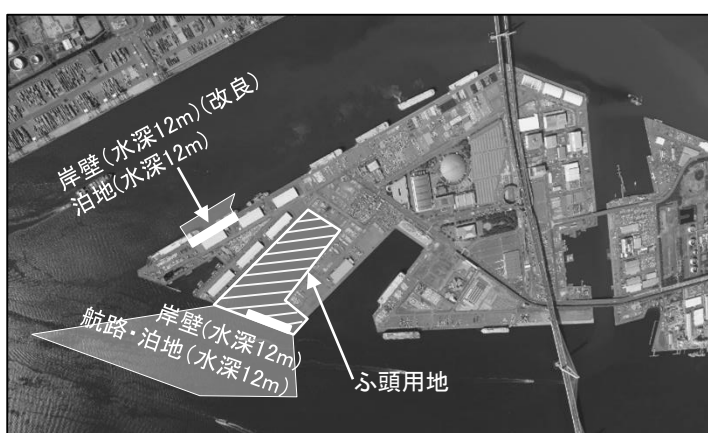
我が国における輸出貿易額の推移



完成自動車取扱の状況（名古屋港）



茨城港（常陸那珂港区）



名古屋港（金城ふ頭地区）

(6) 農水産物輸出促進基盤整備事業【新規】

農水産物の輸出に係る戦略的な取組を進める港湾管理者等を対象に、農水産物の輸出競争力強化を図るための屋根付き岸壁やリーファーコンテナ用の電源供給設備の整備に対する補助制度を創設する。



農水産物輸出促進基盤の整備イメージ

(7) 港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化

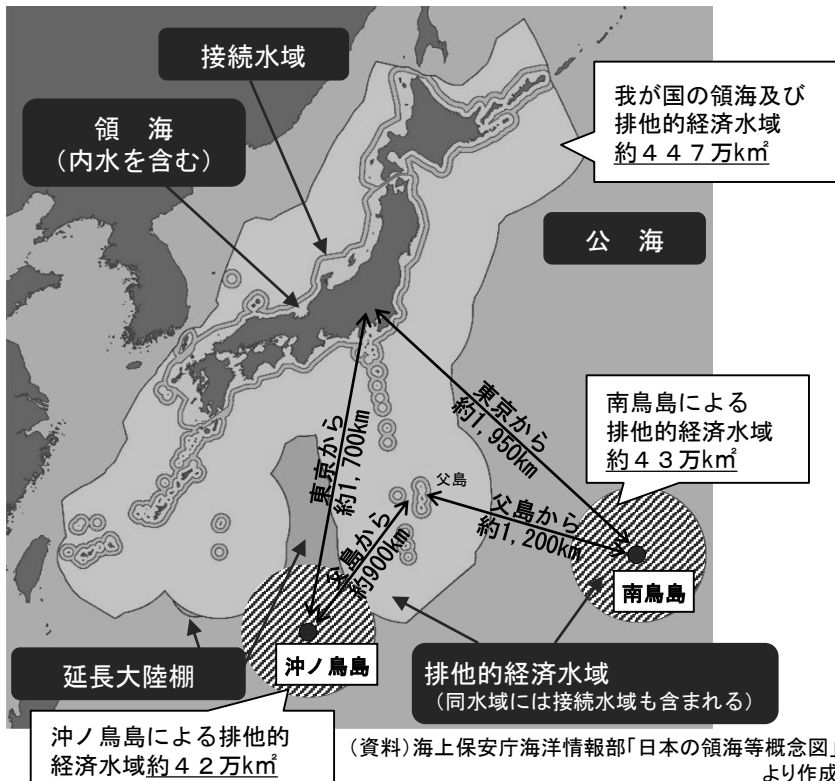
改正港湾法(平成28年7月1日施行)により創設された公募による占用手続きの的確な運用を図り、港湾における洋上風力発電施設の円滑な導入を促進するため、港湾管理者が行う洋上風力発電施設の構造や工事实施の方法の審査にあたり参考となる指針の策定を行う。

(8) 日本海側港湾の機能別拠点化

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

(9) 特定離島における活動拠点の整備・管理

「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」(平成22年6月施行)に基づき、特定離島(沖ノ島及び南鳥島)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、国による港湾の管理を実施する。



沖ノ島と南鳥島の位置



特定離島港湾施設の整備状況

3 国民の安全・安心の確保

(1) 大規模災害に対する港湾の防災・減災対策の推進

東日本大震災や熊本地震の教訓を踏まえつつ、南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模災害に備えるため、ソフト・ハード一体となった港湾の防災・減災対策を推進する。

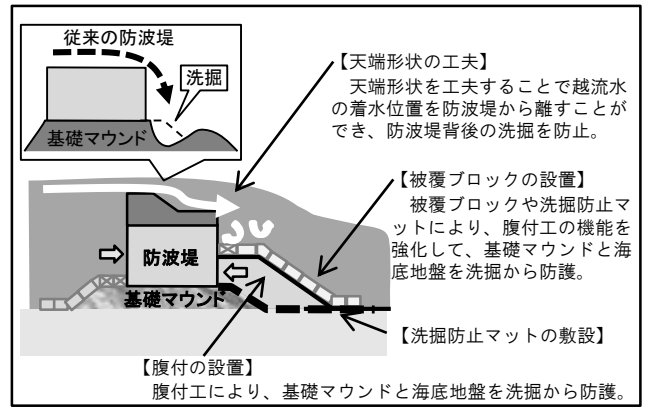
① 港湾・背後地を守る取組の推進

■ 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、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。



粘り強い構造の防波堤の整備事例：高知港



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〕

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

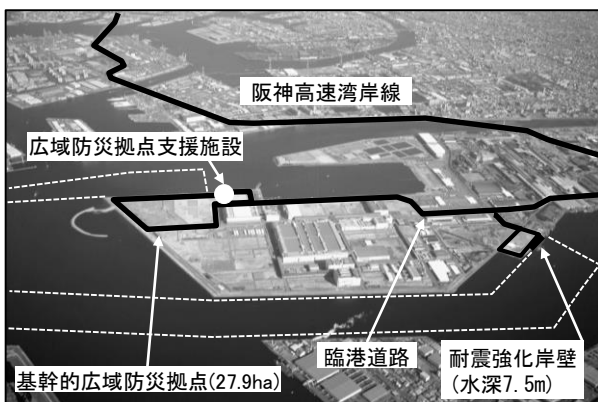


津波避難施設を利用した訓練：大井川港

② 災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進

■ 基幹的広域防災拠点における運用体制の強化

大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する全国で2箇所の基幹的広域防災拠点において、緊急物資輸送等の訓練を行い運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点：堺泉北港堺2区



緊急物資荷さばき訓練：川崎港東扇島地区

■熊本地震を踏まえた災害対応力の強化

熊本地震において、港湾を拠点として緊急物資輸送等の支援活動が展開された。

更なる災害対応力強化のため、関係機関と連携し、緊急物資輸送訓練、航路啓開訓練等を通じた港湾BCPの改善を行う。



熊本地震時の船舶による緊急物資輸送：敦賀港



航路啓開訓練：北九州港

③船舶の大量輸送特性を生かした広域的な災害廃棄物の処理

熊本地震においては、災害廃棄物の円滑な処理の実施のため、熊本港での仮置き場の設置が決定され、船舶での広域輸送を伴う処理も実施された。

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

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



海上輸送を活用した広域処理のイメージ

④臨海部企業における物流・生産機能の強靱化支援

臨海部には、我が国の経済・産業を支える重要な企業が多く立地するなど物流・生産機能が高度に集積している。これら企業が津波・高潮等により被災し、企業活動が停止した場合には、我が国の経済・産業が停滞する事が懸念される。

そのため、臨海部において、災害時の企業活動等の維持を目的に、官民の防災情報の積極的共有等により個々の企業による取組や防災能力の向上を促す。

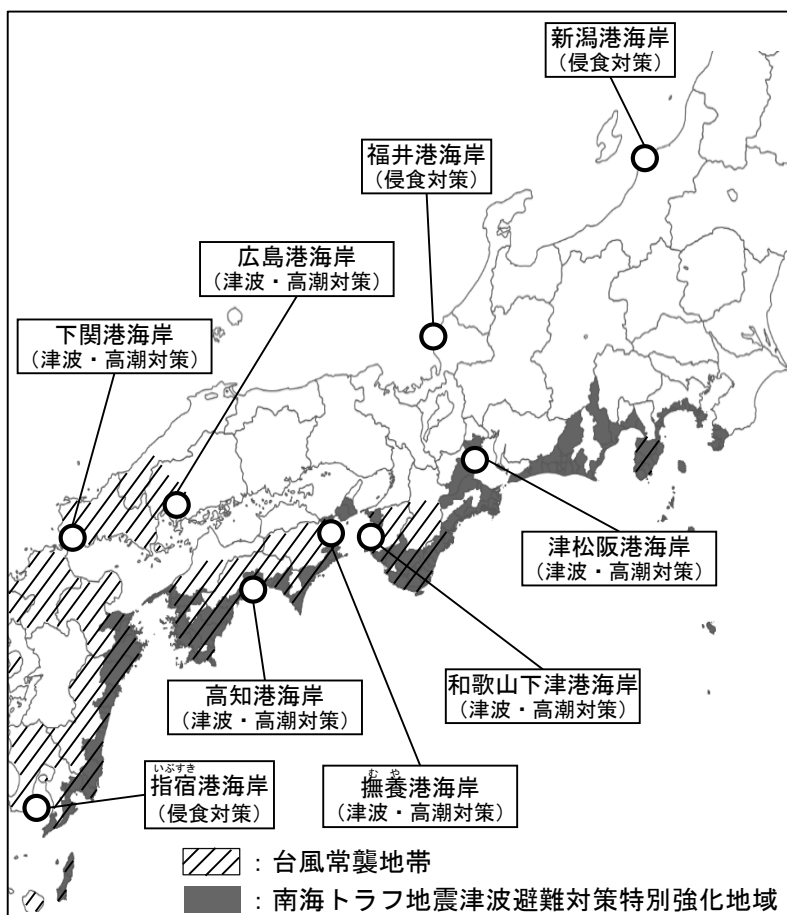
(2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

国費98億円（対前年度比1.00）

港湾海岸は防護が必要な海岸延長全体の約3割であるが、防護人口では全体の約6割を占め、背後地に物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、切迫性の高い南海トラフ地震・津波や頻発する台風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、冬期風浪等による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等の侵食対策を講じる。
（和歌山下津港海岸、新潟港海岸等）



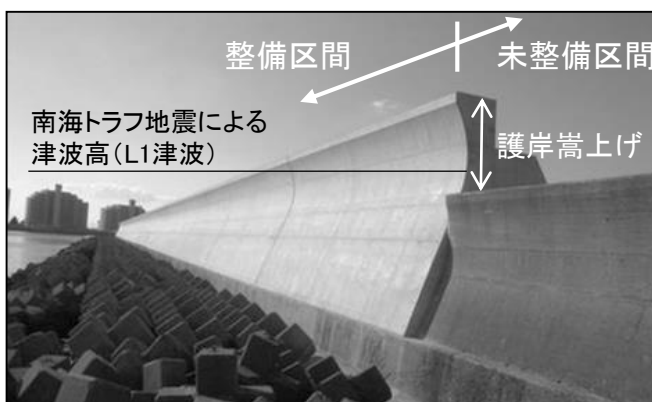
直轄海岸保全施設整備事業実施箇所(平成28年度時点)

<侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復状況：新潟港海岸

<津波・高潮対策>



護岸嵩上げによる防護効果：和歌山下津港海岸



背後の産業を守る護岸の嵩上げ状況：広島港海岸

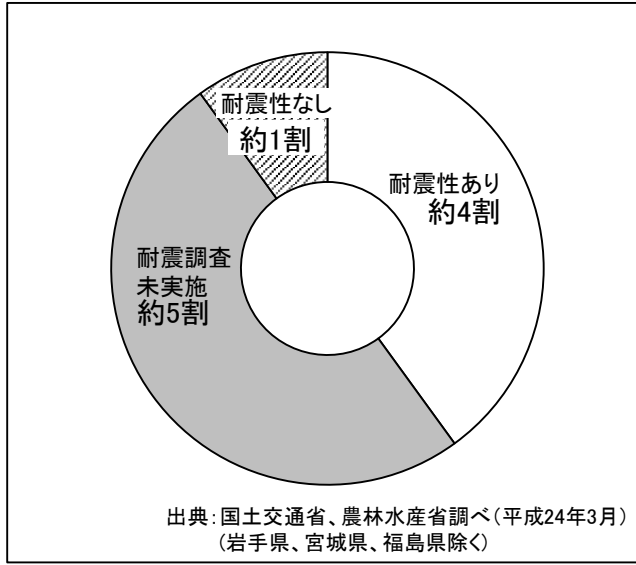


護岸嵩上げによる防護効果：下関港海岸

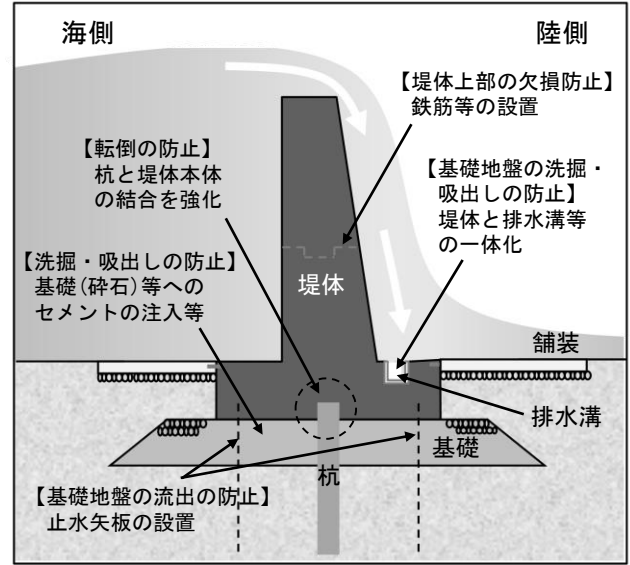
②海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備

南海トラフ地震等の大規模地震による津波到達前に海岸保全施設の防護機能が損なわれないよう、耐震性能調査により既存ストックの耐震性を早急に把握し、適切な耐震対策を実施する。

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

③水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築

南海トラフ地震等による津波、高潮の来襲に対し、水門・陸閘等の操作規則に定めた操作・退避ルール等の更なる浸透に向けて取組むとともに、臨海部に立地する企業活動等も考慮した水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築を図る。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・遠隔操作化を促進する。

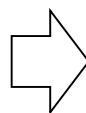
操作規則に基づく平常時からの点検・訓練により実効性を確保



平常時の点検・訓練：大阪港海岸



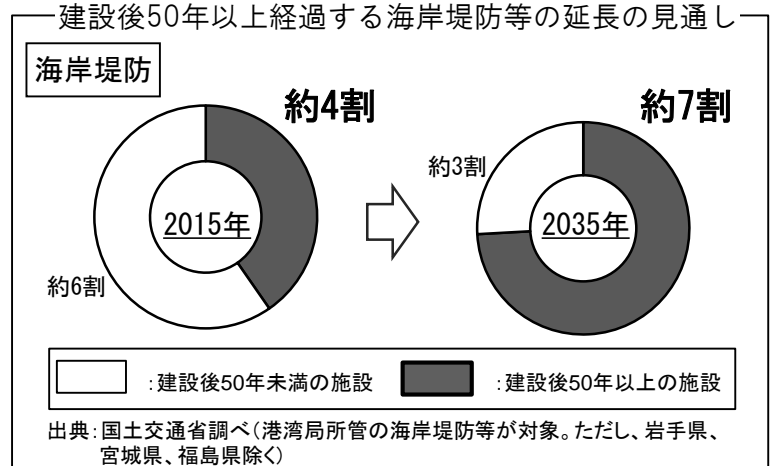
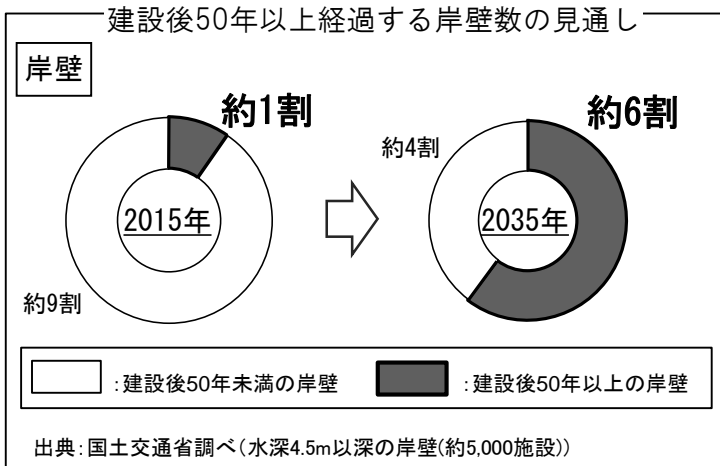
陸閘の電動化：尼崎西宮芦屋港海岸



陸閘の廃止：大分県中津港海岸

(3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

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型の維持管理を取り入れ、ハード・ソフト両面から計画的、総合的な港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策を推進する。



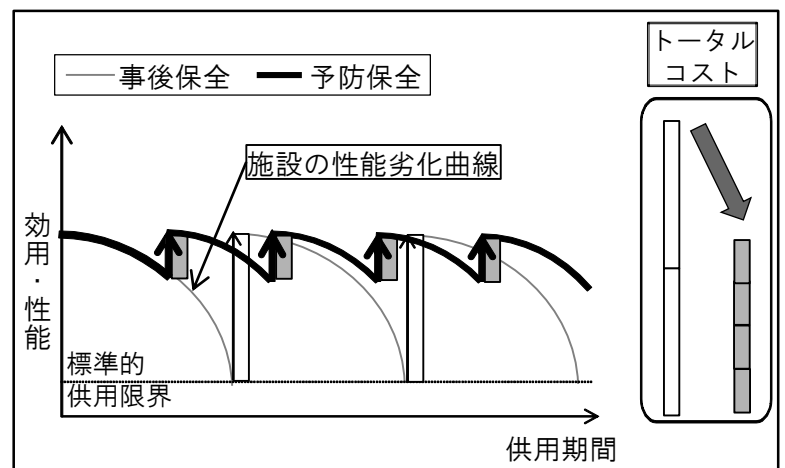
① 港湾施設の老朽化対策の推進

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

なお、老朽化が著しい施設については、老朽化対策を講じるまでの間、一時的に利用を制限するなど、安全性を確保するための取組を進める。

■ 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。



予防保全の取組イメージ



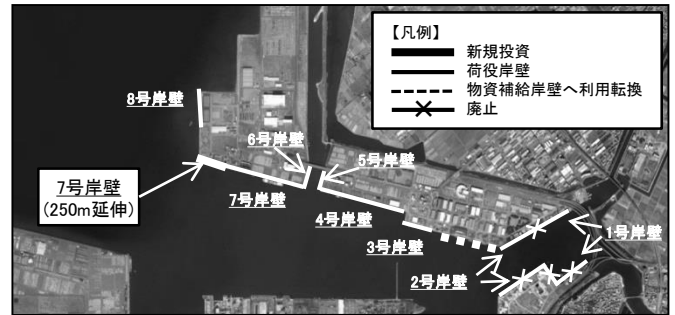
老朽化の進行の事例

■既存ストックを活用したふ頭機能の再編・効率化

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

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

7号岸壁の250mの延伸にかかる投資 < 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



既存ストックを活用したふ頭再編の事例：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

港湾背後に分散する物流施設を集約

物流施設完成イメージ

課題

- ・老朽化が著しく、耐震性が不足
- ・荷さばき・車両の転回スペースが狭隘

効果

- ・老朽化した物流施設の集約・大規模化により、物流の効率化が図られ、防災機能も向上

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

海岸保全施設において、予防保全型の効率的・効果的な維持管理を推進し、背後地に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推進する。



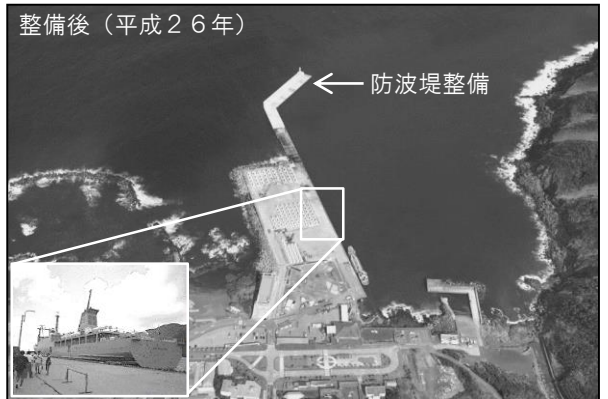
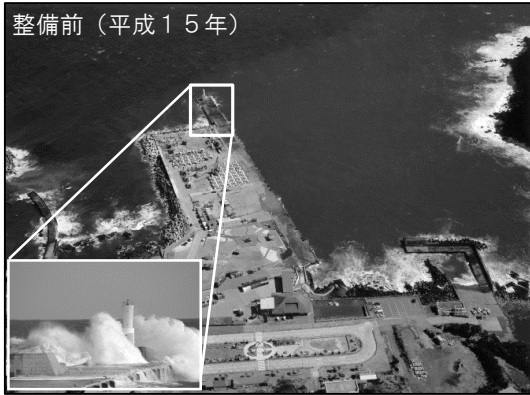
長寿命化計画策定に必要な空洞化調査の事例

海岸保全施設の老朽化対策の事例：兵庫県阿万港海岸

4 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

(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、離島航路の就航率の向上や人流・物流の安全確保のための防波堤及び岸壁等の整備、離島ターミナルのバリアフリー化を促進する。



年間就航率
71.0%→87.1%

就航率向上

年間就航便数
518便→636便

かみなと
神湊港(八丈島)における整備事例

(2) 「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、「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」の認定の推進

緑地等の港湾施設を整備・活用し、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点である「みなとオアシス」の認定を強力に推進する。

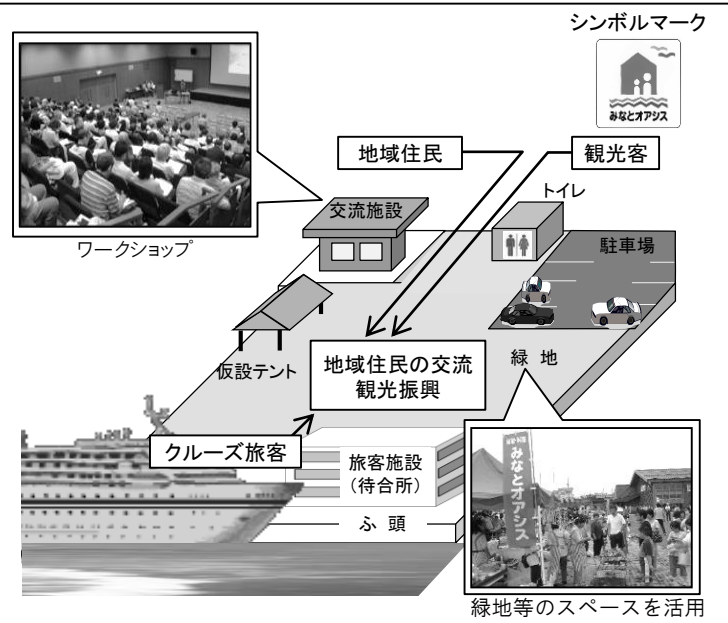
〈認定数92箇所（平成28年12月末時点）〉

■官民連携の促進

多様化する港湾活動に対応するため、「みなとオアシス」を構成する港湾施設の管理等に協力するNPO法人等を港湾管理者が港湾協力団体に指定し、官民が連携して港を拠点とした地域住民の交流・観光振興を促進する。

■「みなとオアシス」の活用の促進

急増する訪日クルーズ旅客等の受入れといった新たなニーズにも対応するため、「みなとオアシス」の活用を通じた地域の活性化を促進するための制度を検討し、「みなとオアシス」の活用促進を図る。



みなとオアシスの活用イメージ

(3) 持続可能な社会の形成に向けた港湾環境の整備

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入れるため、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

事項	概要	備考
1. 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業	○クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度を創設する。	新規
2. 港湾における農水産物輸出促進基盤整備事業	○農水産物の輸出に係る戦略的な取組を進める港湾管理者等を対象に、農水産物の輸出競争力強化を図るための屋根付き岸壁やリーファーコンテナ用の電源供給設備の整備に対する補助制度を創設する。	新規

2 税制改正

事項	概要
1. 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 (港湾運営会社税制) <延長>	○ 国際戦略港湾及びコンテナ取扱量等の要件を満たす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の延長（2年間） → 固定資産税・都市計画税の課税標準（取得後10年間） ①国際戦略港湾 1/2 ②国際拠点港湾 2/3
2. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 (国際バルク戦略港湾税制) <延長>	○ 穀物や石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として指定された港湾において、海上輸送の共同化の促進に資する事業（特定貨物取扱埠頭機能高度化事業）を実施する者が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長（2年間） → 固定資産税・都市計画税の課税標準 2/3（取得後10年間）
3. 港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置 (作業船の買換特例) <延長>	○ 老朽化の進む作業船(起重機船等)を譲渡し、窒素酸化物（NOx）の排出量の少ない作業船を新たに取得した場合における特例措置について、譲渡する作業船の船齢要件を45年未満から40年未満に見直した上で延長（3年間） → 所得税・法人税に係る譲渡益の80%までを取得年度に損金算入可能（圧縮記帳）
4. 中小企業投資促進税制 <延長・拡充>	○ 中小企業者が荷役機械等を取得した場合における特例措置を延長（2年間）するとともに、上乗せ措置部分について、改組した上で対象設備（器具備品・建物附属設備）を追加 → 所得税・法人税・法人住民税・事業税 ①減価償却率を30%上乗せ（特別償却）、税額を7%控除（税額控除） ② [上乗せ措置部分] 取得年度に取得額的全額損金算入可能（即時償却）、税額を7%又は10%控除（税額控除）
5. 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除 <延長・拡充>	○ 試験研究費の増減に応じて支援にメリハリをつける仕組等へ見直す（恒久措置）ほか、試験研究費の割合を元に税額控除する等の特例措置の延長（2年間） → 所得税・法人税・法人住民税について、 税額を6～14%+（試験研究費割合-10%）×20%控除（税額控除） 等

港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

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。それに対して、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。

今後の社会資本整備に当たっては、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視することにより、我が国の成長を支えていくことが重要。また、「経済財政運営と改革の基本方針2016」に基づき、既存の港湾・海岸施設の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策などの成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

伏木富山港の事例

既存護岸を活用して岸壁を延伸することにより、コンテナ船2隻が同時に接岸して荷役を可能とすることで、滞船が解消されるとともに、輸送時間の短縮や物流の定時性が向上し、港湾を利用する製造業等の安定した企業活動が確保される。

- ・コンテナ取扱能力の不足
- ・滞船隻数、滞船時間は年々増加

- ・滞船コスト削減効果は年間1億2千万円
- ・輸送時間短縮効果は年間5千万円



下関港海岸の事例

下関港海岸において高潮対策を開始した平成20年以降、背後地域の世帯数が増加。加えて、企業の設備投資や病院等の公共施設が新設されるなどにより、地域が活性化。

民間設備投資や公共施設の新設

- ・民間企業による工場増設などの設備投資が進展
- ・地域医療支援病院として重要な医療機関である関門医療センターが移転新築

背後地域の世帯数の推移

約5,300世帯（平成20年）
 約7%増 → 約5,600世帯（平成28年）



(参考)港湾位置図

■ 港湾数一覽

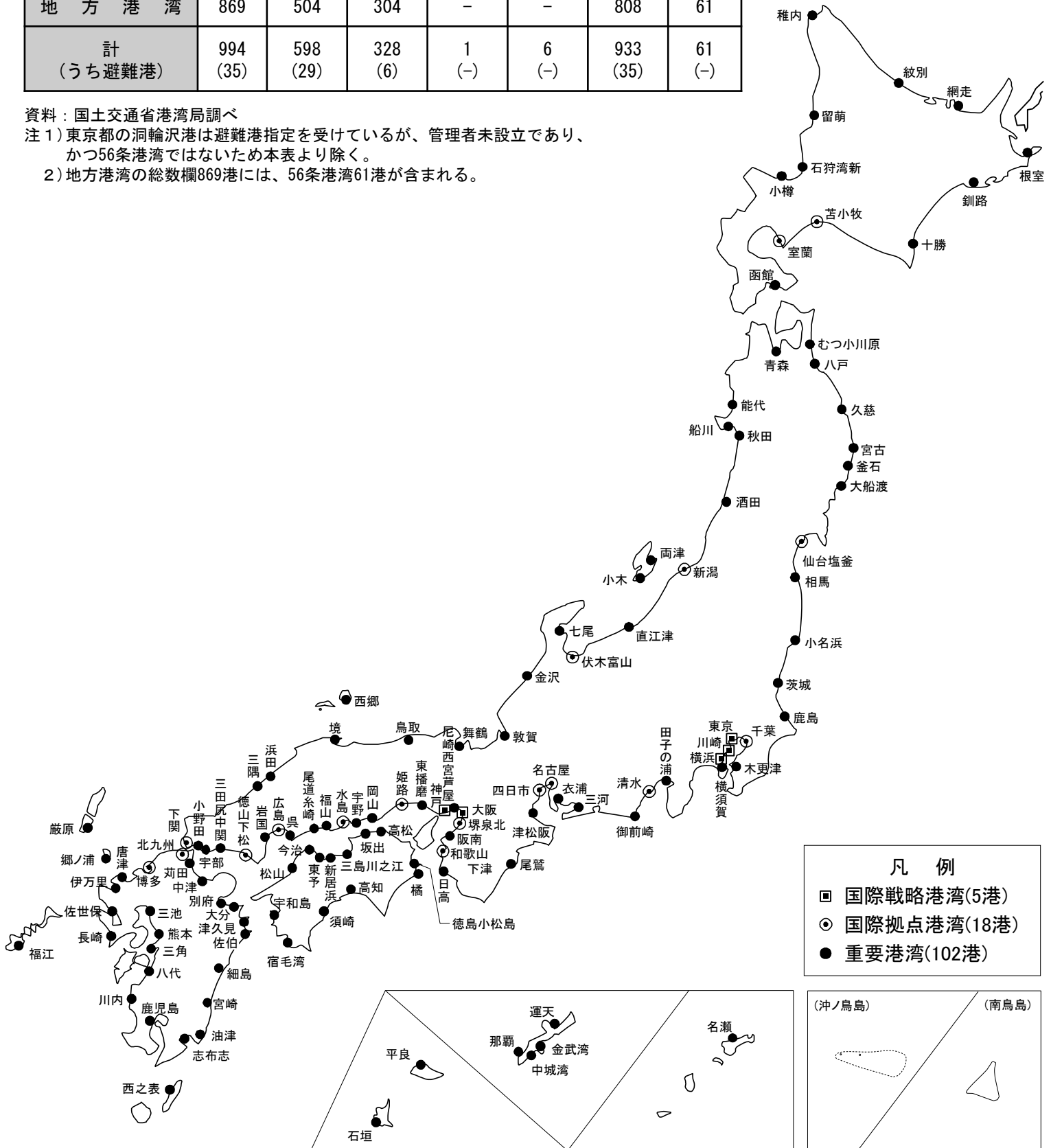
(平成28年4月1日現在)

区 分	総 数	港湾管理者					56条 港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務 組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	-
地方港湾	869	504	304	-	-	808	61
計 (うち避難港)	994 (35)	598 (29)	328 (6)	1 (-)	6 (-)	933 (35)	61 (-)

資料：国土交通省港湾局調べ

注1) 東京都の洞輪沢港は避難港指定を受けているが、管理者未設立であり、かつ56条港湾ではないため本表より除く。

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2016（平成28年6月2日閣議決定）抜粋

第2章 成長と分配の好循環の実現

2. 成長戦略の加速等

(1) 生産性革命に向けた取組の加速

⑤ サービス産業の生産性向上

労働力不足が深刻化する中、トラックの隊列走行やダブル連結トラックの早期実現、特車通行許可の迅速化、小型無人機（ドローン）による荷物配送、港湾の荷役機械の遠隔操作等により物流生産性革命の実現を図る。

(2) 新たな有望成長市場の創出・拡大

⑤ 観光の基幹産業化

観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、観光関係の規制・制度の総合的な見直し、官民ファンドの活用による観光地の再生・活性化、世界水準のDMOの形成、政府レベルの支援体制の構築によるMICE誘致等を行う。また、羽田空港の飛行経路見直しやコンセッション等による空港の機能強化、地方空港のLCC等の受入れ促進、クルーズ船受入れの更なる拡充を図る。

(4) 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

③ 地域の活性化

(地域の活性化)

地域の基幹産業の国際競争力を確保するため、造船業等における地域発のグローバルイノベーションの創出を推進するとともに、港湾等のロジスティクス機能の強化を図る。

(沖縄振興)

国家戦略特区の活用のほか、那覇空港の滑走路増設、クルーズ船の寄港受入れのための港湾整備を通じて、観光ビジネスの振興、イノベーション拠点の形成、日本とアジアを結ぶ国際物流拠点の形成を図るとともに、沖縄科学技術大学院大学（OIST）の規模拡充に向けた検討や、OIST等を核としたグローバルな知的・産業クラスターの形成の進展、全国の中でも極めて深刻な沖縄の実情を踏まえた子供の貧困対策の推進を図る。

(5) 防災・国土強靱化、成長力を強化する公的投資への重点化

① 社会資本整備の重点化と生産性革命

社会資本整備については、「社会資本整備重点計画」等に基づき、既存施設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、老朽化対策などの成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、長寿命化の観点及び中長期的な建設業の担い手の確保の観点も踏まえ、建設生産システムの生産性の向上を図りつつ、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

② 国土強靱化

「国土強靱化基本計画」及び「国土強靱化アクションプラン2016」に基づき、PDCAサイクルを確実に機能させながら国土強靱化の取組を着実に推進する。

第3章 経済・財政一体改革の推進

5. 主要分野ごとの改革の取組

(2) 社会資本整備等

⑤ 戦略的な社会資本整備

社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。また、人口減少下であっても持続的で力強い経済成長に貢献する「生産性革命」を推進するため、ピンポイントの渋滞対策等により人流・物流の効率化を図り「社会のベース」の生産性向上を実現していく。

第2 具体的施策

I 新たな有望成長市場の創出、ローカルアベノミクスの深化等

4. 観光立国の実現

(1) KPIの主な進捗状況

《KPI》「訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを目指す。」

⇒2015年：1,974万人（2012年：836万人）

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iii) すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

④ 訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充

- ・寄港地を探しているクルーズ船社と、クルーズ船を受け入れたい港湾管理者（地方公共団体）との間の、需要と供給の「マッチング」サービスを国（国土交通省港湾局）において開始し、利用可能な岸壁をクルーズ船社に紹介するなどの取組を行い、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」を実現し、我が国へのクルーズ船の寄港を促進する。
- ・クルーズ船の寄港増加や大型化に対応するため、既存施設を活用しつつ、岸壁の係船柱や防舷材の整備やドルフィン・棧橋等の整備を推進するとともに、民間による創意・工夫が盛りこまれた旅客ターミナルビルの整備を無利子貸付制度で支援し、C I Qエリアや商業機能等を備えた国際クルーズ拠点を形成する。

11. 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

(1) KPIの主な進捗状況

《KPI》「2020年までに、都市総合力ランキングにおいて、東京が3位以内に入る。」

⇒2015年：4位（2012年：4位）

(2) 新たに講ずべき具体的施策

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、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクトシティ・プラス・ネットワークの取組を進め、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。あわせて、以下の施策を講ずる。

II 生産性革命を実現する規制・制度改革

2. 未来投資に向けた制度改革

2-3. 公的サービス・資産の民間開放（PPP/PFIの活用拡大等）

(1) KPIの主な進捗状況

《KPI》「10年間（2013年度～2022年度）でPPP/PFIの事業規模を21兆円に拡大する。このうち、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業については、7兆円を目標とする。」

⇒2013年度～2014年度のPPP/PFIの事業規模は、約2.4兆円（2016年3月時点の数値）

(2) 新たに講ずべき具体的施策

この目標を前提に、PPP/PFIの重要な柱である公共施設等運営権方式の更なる活用拡大に向けた取組が必要であり、大阪市の水道事業、福岡市のウォーターフロント再開発・公共施設等運営権案件、北海道の複数空港などの先行案件が克服すべき課題に着実に対処することとする。

具体的には、公共施設等運営権方式が対象とする分野を、「空港、文教施設、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、M I C E施設など国内外訪問客増加等による需要拡大に対応した分野（成長対応分野）」と「有料道路、水道、下水道、公営住宅など人口減少による需要減少等に対応したアセットマネジメントの高度化や新規事業開発が必要な分野（成熟対応分野）」に分類し、以下の取組を行う。

i) 成長対応分野で講ずべき施策

- ・クルーズ船向け旅客ターミナル施設等について、公共施設等運営権方式が活用されるよう、海外の事例やユーザーのニーズを踏まえた仕組みを構築する。その際、既存の事業とのイコールフットィングを図るため、既存の制度を公共施設等運営権方式へ適用する仕組みを検討するとともに、指定管理者との二重適用で不要となる手法についても検討する。
- ・臨港地区における旅客を対象とした商業活動を円滑に進める手法を検討するとともに、MICE施設の周辺環境整備について、必要であれば国家戦略特区等も活用して推進する。
- ・クルーズ船向け旅客ターミナル施設及びMICE施設については、公共施設等運営権方式を活用したPFI事業の案件数に係る数値目標の設定を行う。

「日本再興戦略」の改訂について(中短期工程表) (平成28年6月2日公表) 抜粋

「観光立国の実現⑬」

	2013年度～2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に③	<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・2015年3月マイアミ、2016年3月フォートローダーデール) ・寄港地周辺の観光情報を提供するウェブサイトを開発(2014年3月)、港湾周辺で行われるイベントスケジュール閲覧機能追加など同ウェブサイトの拡充(2015年11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、2015年11月から2016年2月に4回)、クルーズ・シンポジウム(2015年1月)を開催 ・クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、クルーズ船の受入環境を緊急整備(2015年) ・民間事業者による旅客施設等の建設等に係る資金の無利子貸付制度等を創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会に提出 ・「日ASEANクルーズ振興戦略」策定(2014年11月) ・ASEANと日本をつなぐクルーズのモデルルートをASEANと共同して作成するとともに、クルーズによる交流拡大のためのシンポジウムを開催(2016年3月) 	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを目指す。 ・訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円、2030年に15兆円とすることを目指す。 ・地方部での外国人延べ宿泊者数を2020年に7,000万人泊、2030年に1億3,000万人泊とすることを目指す。 ・外国人リピーター数を2020年に2,400万人、2030年に3,600万人とすることを目指す。 ・日本人国内旅行消費額を2020年に21兆円、2030年に22兆円とすることを目指す。
		<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現を目指し、既存施設を活用しつつ、岸壁の係船柱や防舷材の整備やドルフィン・棧橋等の整備を推進するとともに寄港地のマッチングを推進 ・「みなとオアシス」の活用等による新たなクルーズビジネスを確立 ・民間による創意・工夫が盛りこまれた旅客ターミナルビルの整備を無利子貸付制度で支援し、CIQエリアや商業機能等を備えた国際クルーズ拠点を形成 ・全国クルーズ活性化会議と連携して、寄港地の全国展開に向けたプロモーションを推進(クルーズ船社等のキーパーソンを招請し、商談会を開催) 				
		訪日クルーズ商品のASEAN市場への展開に向けて、現地旅行会社を対象としたセミナーを開催			振興戦略に基づき、ASEANからのクルーズ客の増加に寄与する施策を実施	

「環境・エネルギー制約の克服と投資の拡大⑦」

	2013年度～2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
進② 再生可能エネルギーの導入促進	港湾における洋上風力発電の導入の円滑化を図るため「港湾法の一部を改正する法律案」を2016年2月に国会に提出。	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会	
		港湾における洋上風力発電の円滑な導入に向けた事業環境の整備				
		改正後の港湾法で規定する占用公募制度部分の運用指針の策定			占用に関する運用指針、改正前の港湾法を踏まえて策定した港湾における洋上風力発電の導入マニュアル及び技術ガイドラインを運用することによって生じる課題の抽出及び改善策の検討	
		改正後の港湾法で規定する占用公募制度部分以外の運用指針の策定				

「都市の競争力向上と産業インフラの機能強化①」

	2013年度～2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
都市の競争力向上と産業インフラの機能強化①	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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の設立(2014年10月)及び同社に対する国の出資(2014年12月) ・横浜川崎国際港湾株式会社の設立(2016年1月)及び同社に対する国の出資(2016年3月) 	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会	<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。
		国際コンテナ戦略港湾における港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営				

「都市の競争力向上と産業インフラの機能強化⑦」

	2013年度～2015年度	2016年度			2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
		概算要求 税制改正要望等	秋	年末				
次世代インフラの機能強化③	<ul style="list-style-type: none"> 日中韓におけるNEAL-NET対象港湾拡大 日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議を実施 NEAL-NET対象港湾のコンテナ離着岸情報、港湾への搬入、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 	日中韓におけるNEAL-NET対象港湾の更なる拡大			<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 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 			
		日中韓とASEAN諸国等でNEAL-NET対象港湾の拡大協議及び順次拡大						
		新たな貨物ステータス情報や船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有協議及び順次共有						
		日中韓におけるパレットに係る物流情報の共有協議						

「公的サービス・資産の民間開放（PPP/PFIの活用拡大等）①」

	2013年度～2015年度	2016年度			2017年度	2018年度	2019年度～	KPI
		概算要求 税制改正要望等	秋	年末				
公共施設等運営権等の民間開放①	<ul style="list-style-type: none"> 今後10年間のPPP/PFI活用のためのアクションプラン(2013年6月策定)に基づく施策の着実な実施及び今後3年間の集中強化期間と数値目標を設定する「取組方針」の策定(2014年6月) コンセッション事業(公共施設等運営事業)の円滑かつ効率的な実施を図るため、専門的ノウハウ等を有する公務員を退職派遣させる制度を創設する等の措置を講ずるためのPFI法改正法が平成27年9月11日に成立、同年12月1日に施行 「PPP/PFI推進アクションプラン」(平成28年5月18日)を策定。 	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船向け旅客ターミナル施設等について、公共施設等運営権方式が活用される仕組みや既存の制度を公共施設等運営権方式へ適用する手法等を検討。 クルーズ船向け旅客ターミナル施設及びMICE施設について、公共施設等運営権方式を活用する目標設定。 			<ul style="list-style-type: none"> 10年間(2013～2022年度)でPPP/PFIの事業規模を21兆円に拡大する 			

ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日閣議決定）抜粋

5. 「戦後最大の名目GDP600兆円」に向けた取組の方向

(12) 国土強靱化、ストック効果の高い社会資本整備

社会資本整備については、社会資本整備重点計画等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、長寿命化の観点及び中長期的な建設業の担い手の確保の観点も踏まえ、戦略的な取組を安定的・持続的に進める。

国土強靱化については、PDCAを徹底しつつ、「国土強靱化アクションプラン2016」に定められた取組を着実に進める。特に、地域計画の策定・実施を促進するとともに、民間の主体的取組を促進する。大規模地震や多様な自然災害に対し、防災・減災の取組を推進する。

6. 10年先の未来を見据えたロードマップ

名目GDP600兆円の実現

人口減少局面における成長力の強化（新たな有望成長市場の創出・拡大）

⑰ 観光先進国の実現（世界が訪れたい日本へ）

【具体的な施策】

- すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整備するため、最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現、キャッシュレス環境の改善、通信・交通利用環境の向上、外国人患者受入体制の充実、「地方創生回廊」の完備、地方空港のゲートウェイ機能強化・LCC就航促進、クルーズ船受入の更なる拡充、休暇改革、ユニバーサルデザインの推進等を実施する。

⑱ 公的サービス・資産の民間開放

【具体的な施策】

- 成長対応分野（空港、文教施設、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE施設など）：公共施設等運営権方式の先行案件の速やかな横展開、規制緩和、重点分野の拡大に取り組む。

人口減少と地域経済縮小の克服（防災・国土強靱化、成長力を強化する公的投資への重点化）

⑳ 国土強靱化、ストック効果の高い社会資本整備

【具体的な施策】

- ・ 社会資本整備については、社会資本整備重点計画等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、成長力を強化する分野に重点化。また、社会のベースの生産性向上、産業別の生産性向上及び未来型の投資・新技術による生産性向上により、生産性革命に取り組む。
- ・ 国土強靱化基本計画等に基づき、国土強靱化の取組を着実に推進。特に、地域計画の策定・実施、民間の主体的取組を促進。大規模地震や多様な自然災害に対し、防災・減災の取組を推進。

明日の日本を支える観光ビジョン

（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議） 抜粋

視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

クルーズ船受入の更なる拡充

- 北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに）。
- ・ クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現（クルーズ船受入環境緊急整備（2015年度・10港）、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等）
- ・ 世界に誇る国際クルーズの拠点形成（旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設 等）
- ・ 瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航
- ・ 新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
- ・ 全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション

総合的なTPP関連政策大綱（平成27年11月25日 TPP総合対策本部決定） 抜粋

II TPP関連政策の目標

1 TPPの活用促進

（2）新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援

④インフラシステムの輸出促進

（目標）平成32年に約30兆円のインフラシステムの受注を目指す。

- 円借款等手続の迅速化や相手国の状況や事業の性格に応じたリスク・マネー供給拡大、人材育成によるソフト面の協力、トップセールスの実施を通じた案件形成支援等を進め、我が国企業が強みを有する分野等でのインフラシステムの輸出を加速化する。

2 TPPを通じた「強い経済」の実現

（2）地域の「稼ぐ力」強化

①地域に関する情報発信

（目標）訪日外国人旅行者数が2000万人となる年に、外国人観光客による旅行消費額4兆円を目指す。

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

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



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



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



国土交通省港湾局
～みなとに行ってみませんか？～