

令和3年度
港湾局関係予算概要

令和3年1月

国土交通省港湾局

目 次

I. 基本方針	1
II. 令和3年度港湾局関係予算の規模	2
III. 主要施策	3
1 持続的な経済成長の実現	3
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	3
(2) 港湾関連データ連携基盤の拡張と機能改善及び利用促進	6
(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)	8
(4) クルーズを安心して楽しめる環境づくり	8
(5) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	10
(6) 日本海側港湾の機能別拠点化	10
(7) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～	10
2 国民の安全・安心の確保	11
(1) 東日本大震災からの復興・再生を支える港湾の整備	11
(2) 相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興	11
(3) 大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化の推進 (コラム) 港湾における新たな防災・減災対策	11 15
(4) 地震・津波・高潮・侵食災害に備えた港湾海岸の整備	16
(5) 将来を見据えた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進	18
(6) 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進 (コラム) 港湾・海岸における「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」	19 20
3 豊かで活力ある地方の形成と多核連携型の国づくり	21
(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	21
(2) カーボンニュートラルポート形成に向けた取組	22
(3) 離島交通の安定的確保	25
(4) 廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備及び海域環境の保全	25
(5) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	26
IV. 新規事項等	27
1 新規制度	27
2 税制改正	27
(参考)	
港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命	28
「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」における効果の事例	29
個別補助化の更なる推進	29
交付金制度を活用した地方創生支援	30
港湾局関連施策	31
港湾位置図	41

I. 基本方針

令和3年度予算においては、「持続的な経済成長の実現」、「国民の安全・安心の確保」、「豊かで活力ある地方の形成と多核連携型の国づくり」を3本柱として、令和2年度第3次補正予算と合わせて切れ目なく取組を強力に推進する。

とりわけ、新型コロナウイルス感染症拡大防止と社会経済活動の両立を図りながら、港湾におけるデジタル改革やカーボンニュートラルに取り組み、生産性の抜本的な向上、産業の国内回帰、地域交流の再興等、経済の持続的成長を実現する好循環を作り上げていく。

また、気候変動の影響により激甚化・頻発化する台風被害や大規模災害に屈しない、強靱な国土づくりが欠かせない。このため、東日本大震災や大規模自然災害等からの復旧・復興を着実に進めるとともに、将来を見据えた戦略的な老朽化対策、早期の海上輸送ネットワークの強靱化等の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を推進し、防災・減災が主流となる安全・安心な社会を構築する。

(1) 持続的な経済成長の実現

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

また、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。

さらに、クルーズ船については、安心して楽しめる環境づくりを進め、インバウンドの再開を見据えた取組を推進し、観光需要を取り込む。

(2) 国民の安全・安心の確保

東日本大震災、令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など大規模自然災害からの復旧・復興を推進する。

また、災害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」を重点的かつ集中的に講じ、激甚化・頻発化する高潮・高波・暴風による被害や切迫する大規模地震・津波等への対策、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及び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について、強力に加速化・深化する。

(3) 豊かで活力ある地方の形成と多核連携型の国づくり

多核連携型の国づくりのため、ドライバー不足等に対応し国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備等に取り組むとともに、産地・港湾の連携による農林水産物・食品のさらなる輸出促進や港湾におけるカーボンニュートラルの推進等を図る。

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

Ⅱ. 令和3年度港湾局関係予算の規模

(単位：億円)

事業区分			令和2年度第3次補正・令和3年度					前年度 (D)
			合計 (A=B+C)	対前年度 倍率 (A/D)	令和2年度 第3次補正 (B)	令和3年度 (C)	対前年度 倍率 (C/D)	
公 共	港湾整備事業	事業費	3,747	1.42	1,056	2,691	1.02	2,641
		国費	3,375	1.40	963	2,412	1.00	2,411
	港湾海岸事業	事業費	197	1.65	57	141	1.17	120
		国費	177	1.61	57	120	1.09	110
	災害復旧事業等	事業費	115	7.01	99	16	1.00	16
		国費	82	6.43	69	13	1.03	13
	合 計	事業費	4,059	1.46	1,211	2,848	1.03	2,777
		国費	3,634	1.43	1,089	2,545	1.00	2,534
非 公 共	港湾関連データ連携基盤の機能改善・利用促進等に必要経費	国費	18	4.56	9	9	2.34	4
	国際戦略港湾競争力強化対策事業等	事業費	15	0.83	0	15	0.83	18
		国費	10	0.81	0	10	0.81	12
	国際クルーズ旅客受入機能高度化事業	事業費	12	0.69	0	12	0.69	18
		国費	5	0.86	0	5	0.86	6
	海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用調整に必要な経費	国費	6	1.72	6	0	—	3
	行政経費	国費	9	1.02	0	9	1.02	9
合 計	国費	48	1.38	15	34	0.96	35	
総 合 計	国費	3,682	1.43	1,103	2,579	1.00	2,569	

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) 前年度予算額には、臨時・特別の措置を含まない。

4) 本表のほか、令和3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・復興事業(災害復旧：13億円)(国費)
- ② 受託工事費(港湾：48億円)(国費)
- ③ 社会資本整備総合交付金(6,311億円)の内数、防災・安全交付金(8,540億円)の内数及び復興庁計上の社会資本整備総合交付金(77億円)の内数(いずれも国費)
- ④ 観光庁計上の新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等(22億円)の内数及び公共交通利用環境の革新等(12億円)の内数(いずれも国費)
- 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(52億円)の内数(国費)
- ⑥ 港湾関係起債事業の起債見込み額(810億円)

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

Ⅲ. 主要施策

1 持続的な経済成長の実現

(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

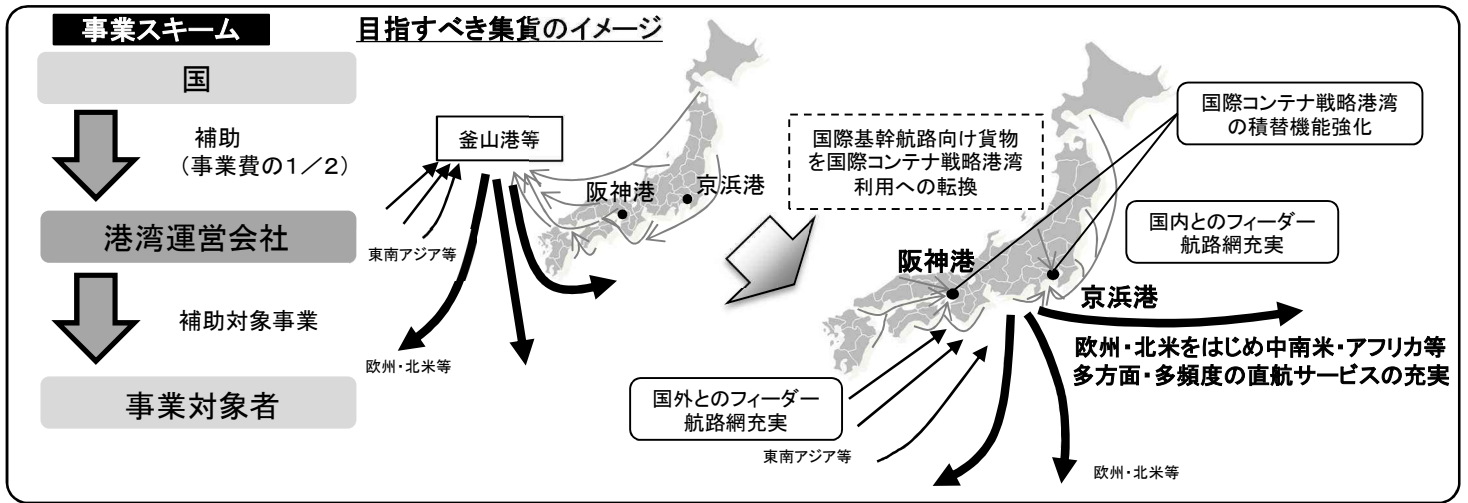
国費454億円（対前年度比1.02）

うち、公共分 国費435億円、非公共分 国費19億円

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

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

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



国際戦略港湾競争力強化対策事業のスキーム

②国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

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



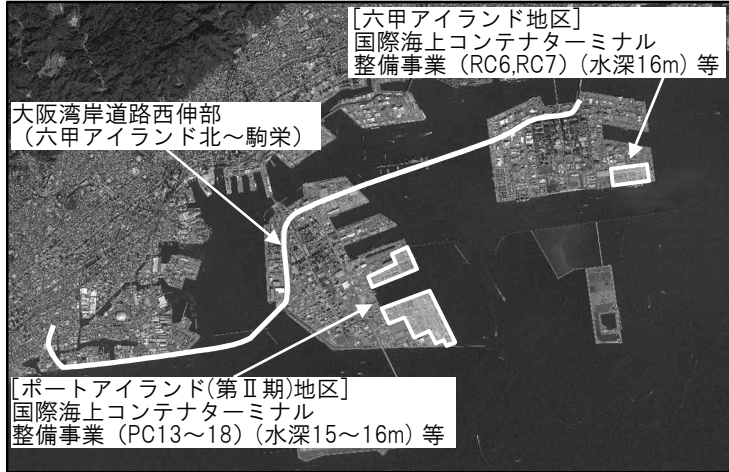
③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

■大水深コンテナターミナル等の整備の推進及び一体運営の促進

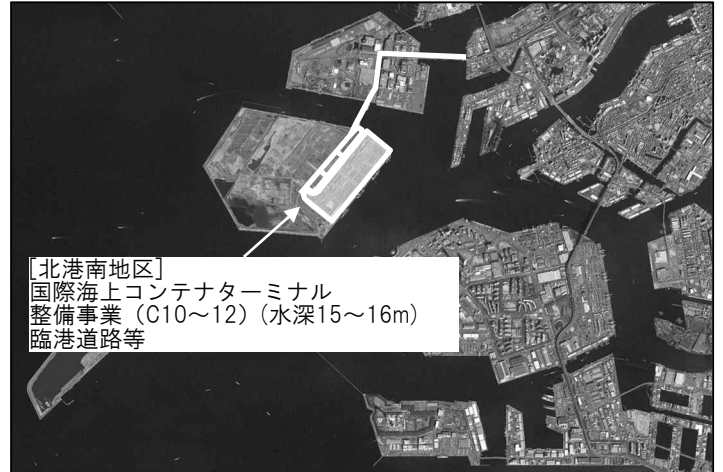
スケールメリットの追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては8,000TEU～10,000TEUクラスが寄港している。

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

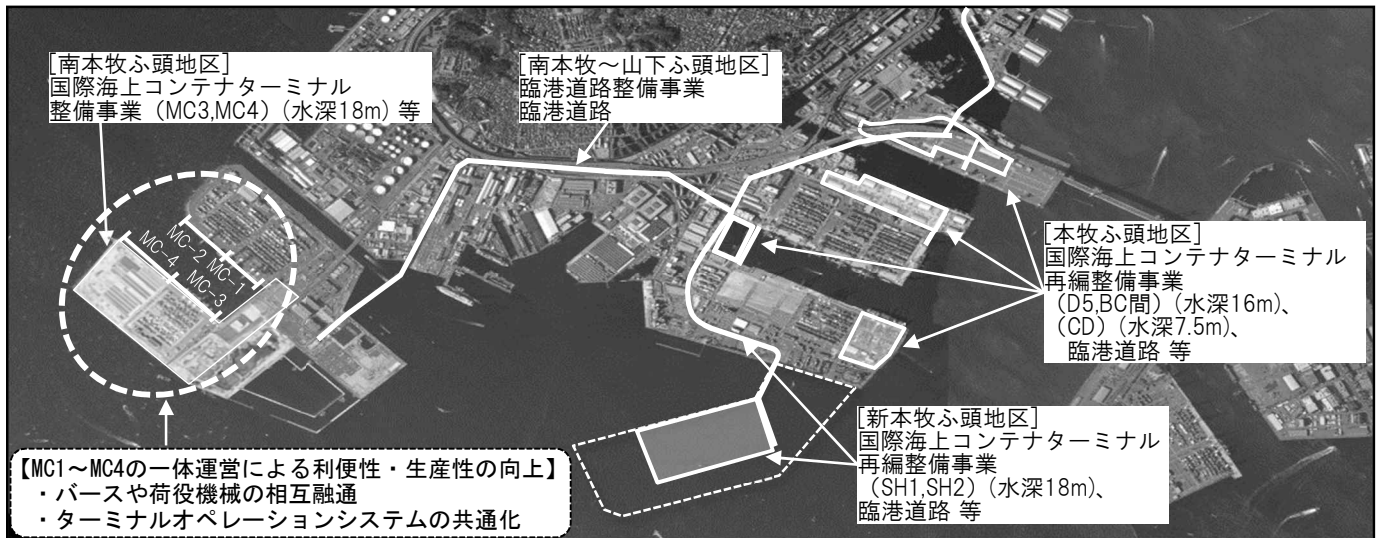
また、横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、令和2年8月にMC4が供用したことから、MC1～4の一体運営を促進することにより、2大アライアンスが柔軟に利用できるようにするなどの利便性・生産性の向上を図る。



神戸港




大阪港



横浜港

■コンテナ船の大型化

令和2年12月時点

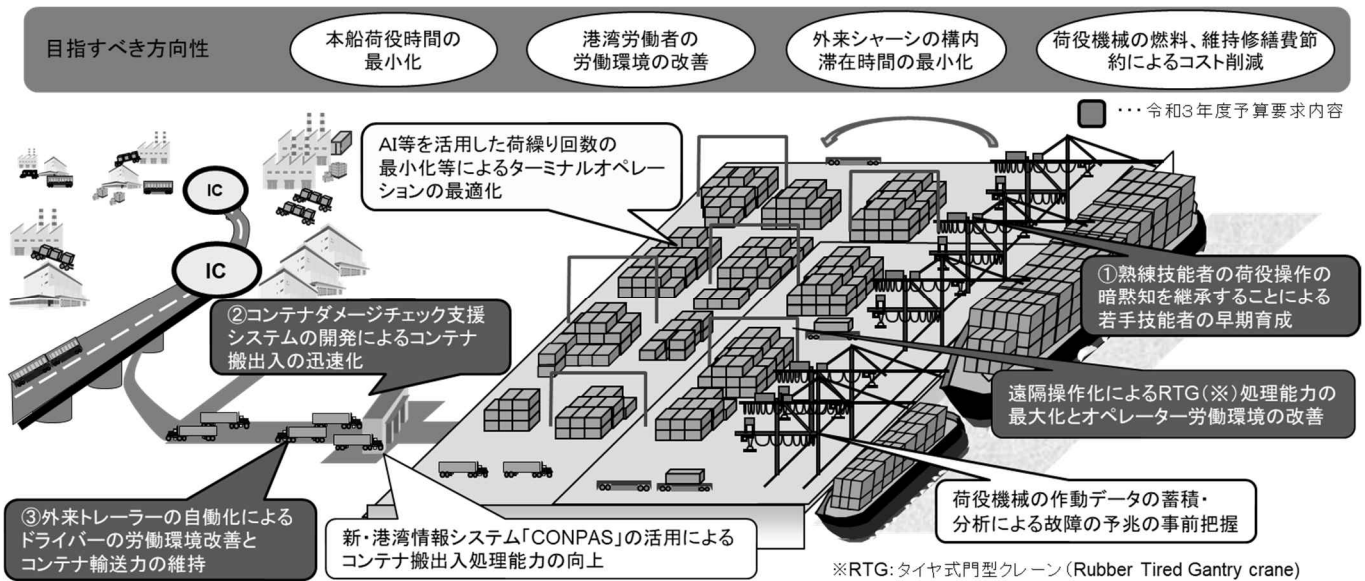
船 型							同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備 考
船名	積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	船幅 (m)	積載 列数	満載時 必要岸壁 水深 (m)※		
MSC KANOKO	14,336	149,831	366	48	19	18		日本に寄港している 最大級のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】
MSC ELOANE	19,462	201,792	400	59	23	18		過去、日本に寄港した 最大級のコンテナ船 【北米西岸・欧州航路】
HMM ALGECIRAS	23,964	228,283	400	61	24	19		営業投入されている 世界最大級のコンテナ船 【欧州航路】

※満載時必要岸壁水深は「港湾施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」をもとに、最大喫水に余裕水深(最大喫水の10%)を加えた値を記載している。

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

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

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



「ヒトを支援するAIターミナル」の実現 (イメージ)

[高度化実証事業]

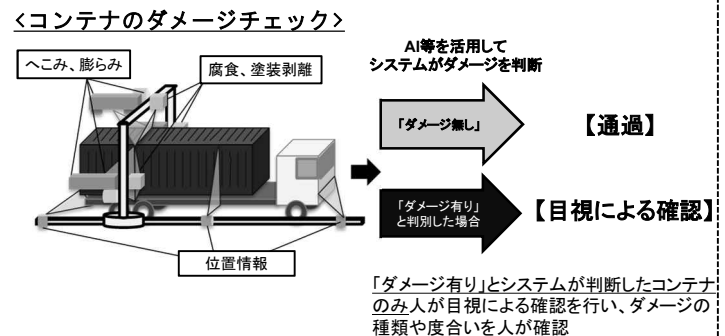
① 熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業

我が国のコンテナターミナルでは、世界最高の荷役ノウハウを有する熟練技能者による高度な本船荷役により、生産性の高い荷役作業が行われている。我が国港湾における熟練技能者の高い荷役能力の維持・向上を図るため、AI等を活用し、熟練技能者の荷役ノウハウを継承・最大化するための実証を行う。



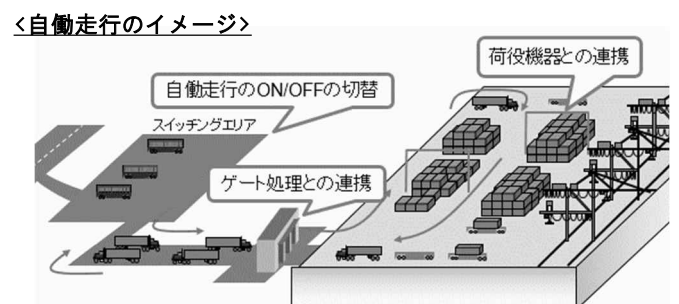
② コンテナダメージチェック支援システムの実証事業

コンテナターミナルのゲート部等では、コンテナ外部の損傷や汚れ等を作業員が目視確認を実施しており、作業時の危険性が懸念されるとともに、ゲート処理時間削減の支障となっている。コンテナターミナルにおけるコンテナダメージチェック作業の安全性向上や負担軽減を図るため、コンテナの外観を計測し、AI等を活用してコンテナの凹みや膨らみなどのダメージの判別を支援するシステムを開発するための実証を行う。



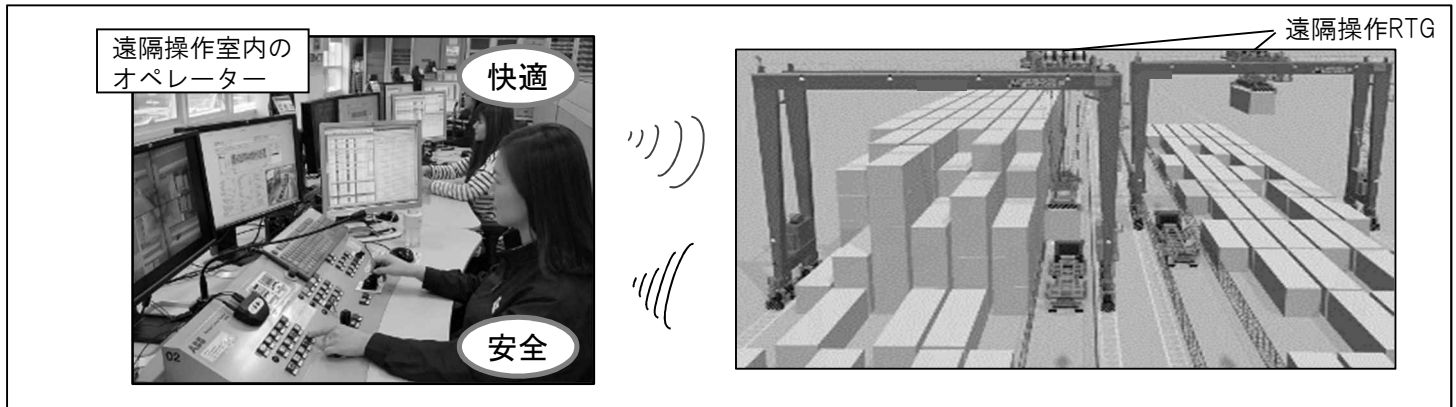
③ 外来トレーラーの自動化実証事業

外来トレーラーのコンテナターミナルのゲート前での待機時間が長時間化し、ドライバー離れやコンテナ輸送力の低下が懸念されている。こうした状況を踏まえ、ドライバーの労働環境の改善を図り、コンテナ輸送力を維持するため、安全性を確保した上で、外来トレーラーの自動走行を可能とするための実証を行う。



〔 遠隔操作RTGの導入促進 〕

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

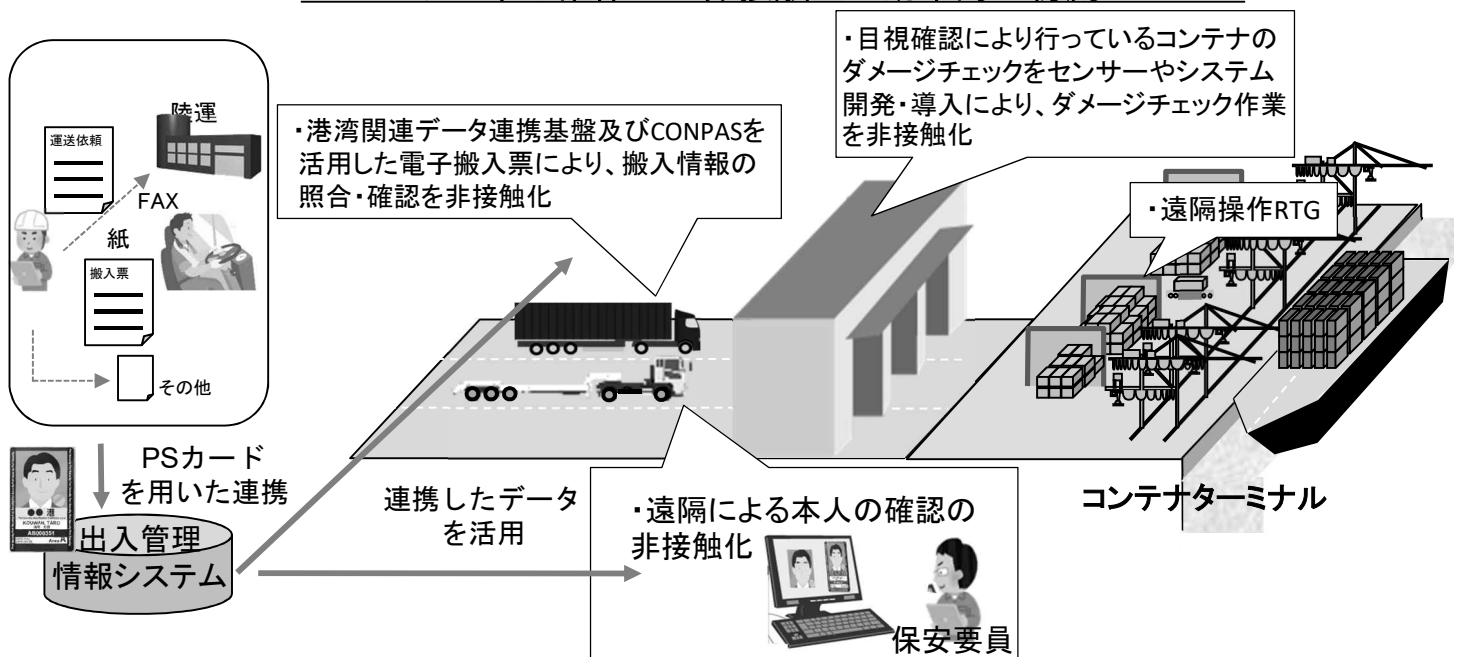


遠隔操作RTG導入後の荷役作業

〔セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システムの構築〕

従来、対面で確認していた出入管理に必要な情報を、セキュリティを確保しつつ非接触に確認できるよう、Port Security（PS）カードを用いてコンテナ搬出入情報等と連携させる実証実験を行い、ポスト・コロナにおける感染症対策にも対応した効率的かつ非接触型の物流システムを構築する。

セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システム



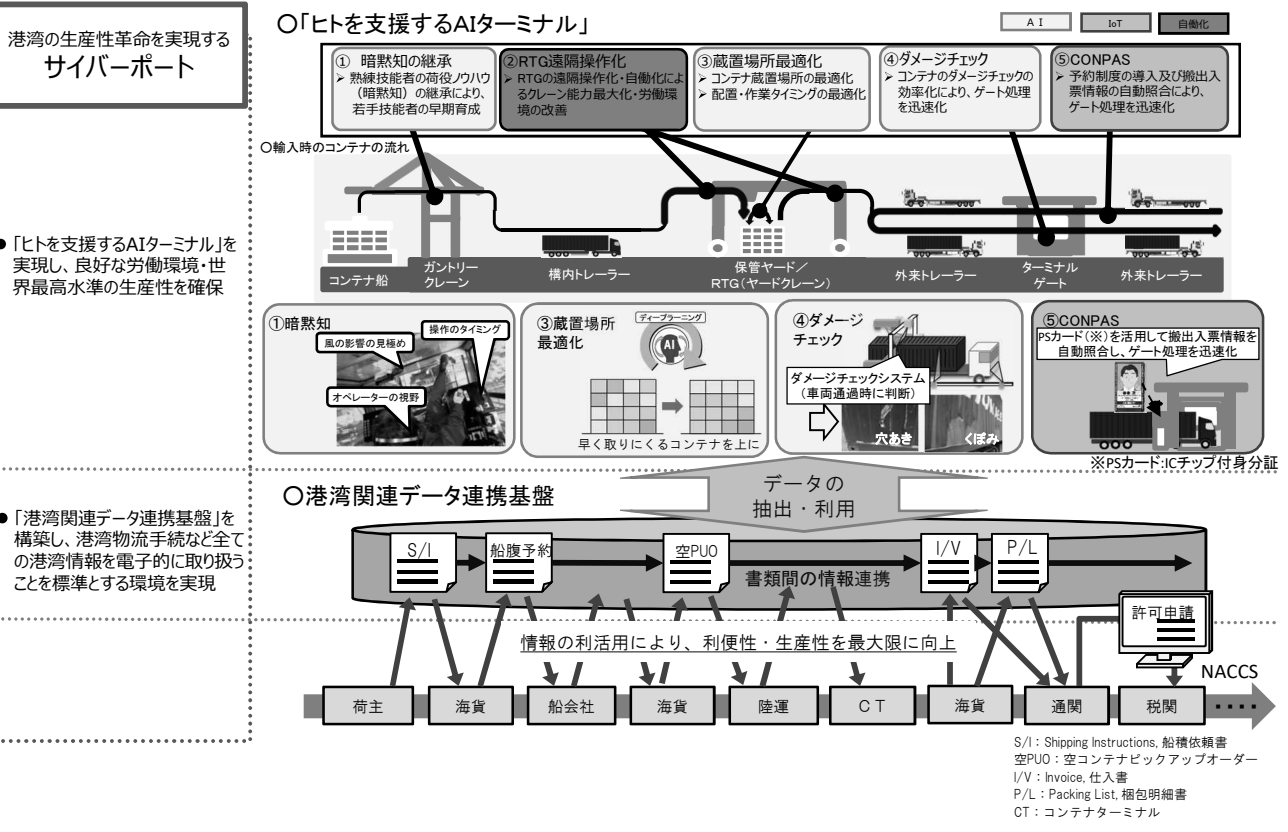
（2） 港湾関連データ連携基盤の拡張と機能改善及び利用促進

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

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

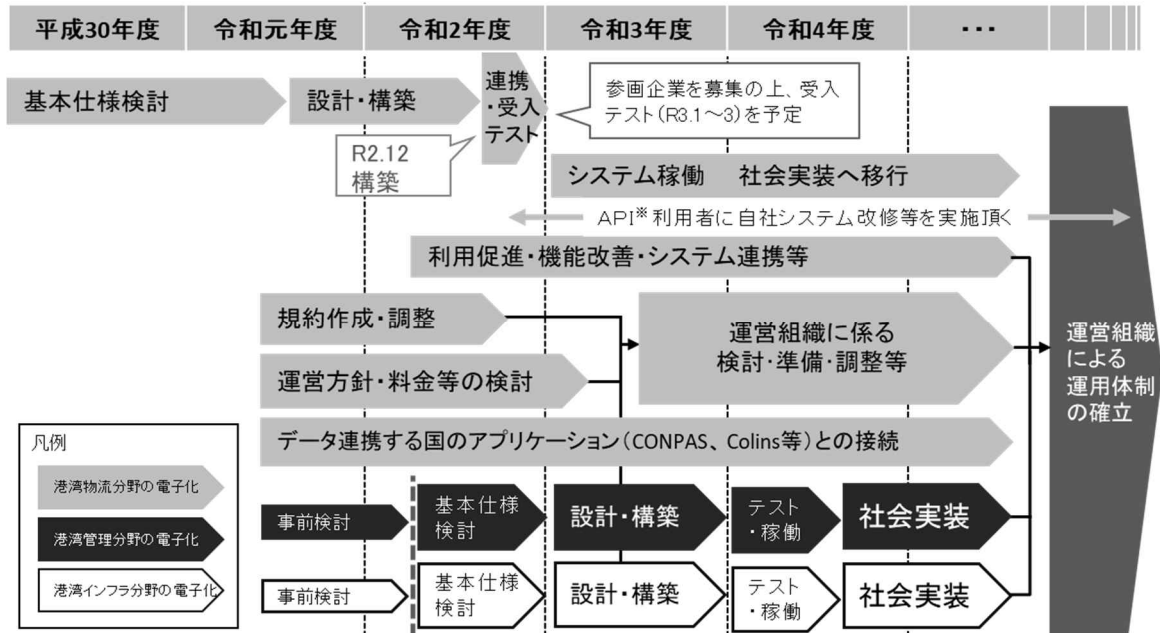
令和3年度は「港湾関連データ連携基盤」について、特に港湾物流手続の遠隔化・非接触化に資する新たな機能の実装や機能改善及び利用促進を行うとともに、港湾物流分野に加えて、港湾行政手続を電子化する港湾管理分野や、港湾及び港湾施設の情報を電子化する港湾インフラ分野への機能拡張を進める。

サイバーポートの全体像(「港湾関連データ連携基盤」と「ヒトを支援するAIターミナル」)



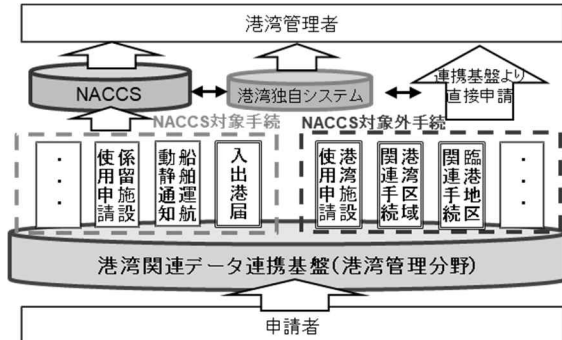
港湾関連データ連携基盤の取組

<スケジュール>

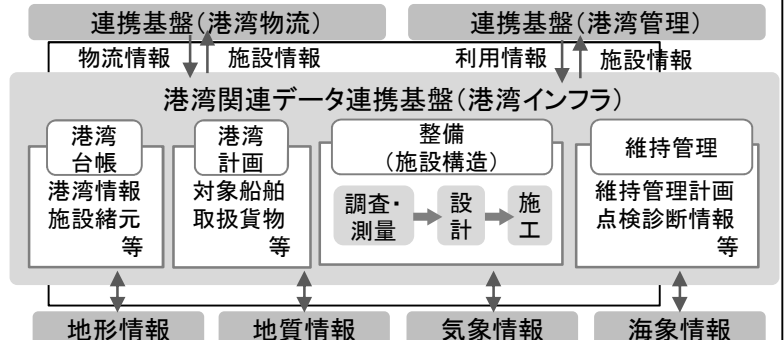


<機能拡張の内容>

○港湾管理分野



○港湾インフラ分野

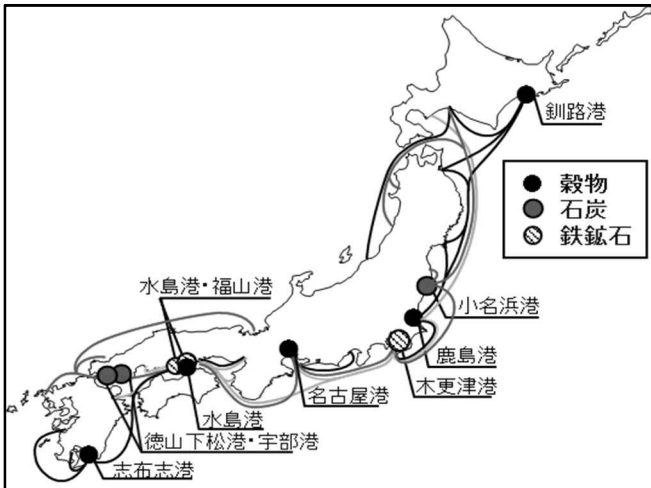


(3) 国際バルク戦略港湾政策の推進 (資源・エネルギー等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成)

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

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

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



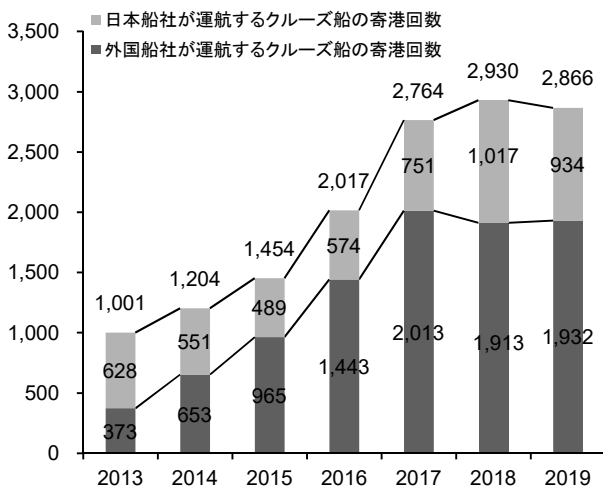
国際バルク戦略港湾の選定港



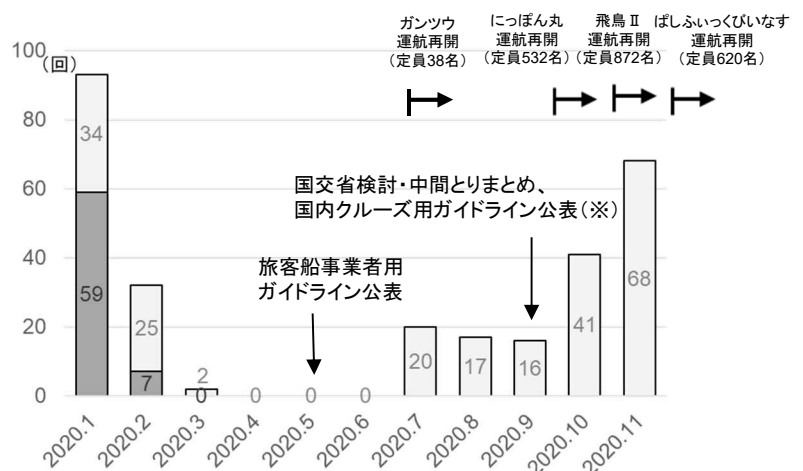
供用開始した釧路港

(4) クルーズを安心して楽しめる環境づくり

旅客ターミナル等における感染防止対策やクルーズ船社と地域の相互理解の促進等、ハード・ソフト両面にわたる支援を実施し、安心してクルーズを楽しめる環境整備を推進する。



クルーズ船寄港回数の推移 (年別)



クルーズ船寄港回数の推移 (月別)

※クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ(国土交通省海事局・港湾局) クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン(公益社団法人 日本港湾協会) 外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン(一般社団法人 日本外航客船協会)

■事例 横浜港でのダイヤモンド・プリンセス号受入対応

○2月1日、1月25日に香港で下船した乗客から新型コロナウイルスの陽性反応を確認。

○2月3日、横浜港内の錨地に到着し検疫開始。2月5日から、乗客・乗員に船内にとどまっていたが、PCR検査で陰性が確認された乗客については、2月19日以降23日にかけて順次下船を実施（計983名）。

○3月1日に、乗員・乗客約3,700人全員の下船が完了。

○3月25日に、横浜港の埠頭から離岸。

【大黒ふ頭での地方整備局の支援体制】

○当該船舶を停泊させる錨地の確保や着岸に関する港湾管理者（横浜市）等の関係機関との調整を実施。

○厚生労働省等の関係機関と連携して、乗員・乗客の下船作業等の支援を実施。

○その他、本省や関東地方整備局の職員が防護服着脱場などの仮設施設の設置調整や現場状況の確認・報告を実施。



感染者の一時待機場所の確保



船内通信用ケーブルの敷設工事の支援

■水際・防災対策連絡会議

災害時の緊急物資の迅速な受入や、感染症発生時の入港船舶の円滑な検疫支援のため、関係官署や民間事業者等の多様な関係者が連携し、港湾の水際・防災対策を推進。全国の重要港湾以上の港湾で、順次設置・開催中。

■クルーズの安全安心な受入れを通じた地域活性化事業
（国際観光旅客税財源充当事業）

安心してクルーズを楽しめる環境を整備するため、クルーズ船受入の相互理解促進や船内等で行う寄港地観光の消費喚起、クルーズ船の安全な寄港再開等の取組みを支援する。

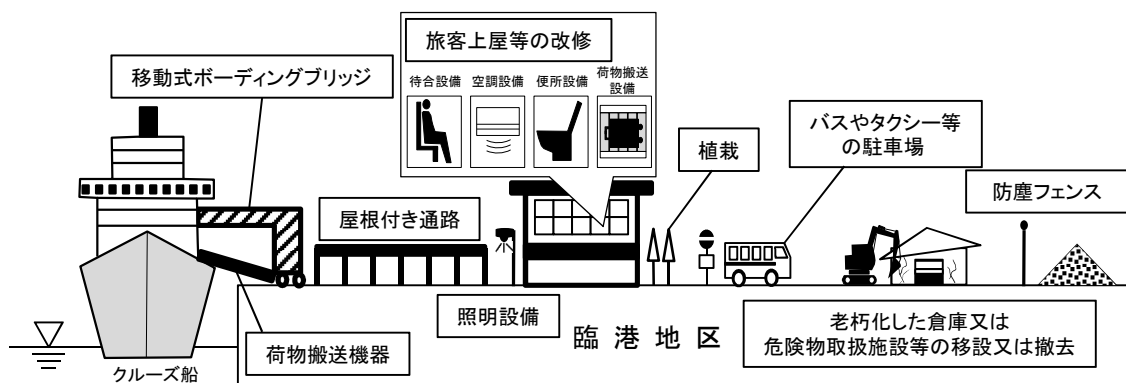


クルーズの安全安心な受入れを通じた地域活性化事業イメージ

■クルーズ旅客の受入機能の高度化

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

うち、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等に要する経費について、再びクルーズを安心して楽しめる環境の早期整備を推進するため、補助率を拡充（1/3→1/2）する。



クルーズ旅客の受入機能高度化に関する補助対象設備等（イメージ）



隔離設備（陰圧テント）



隔離設備（コンテナハウス）

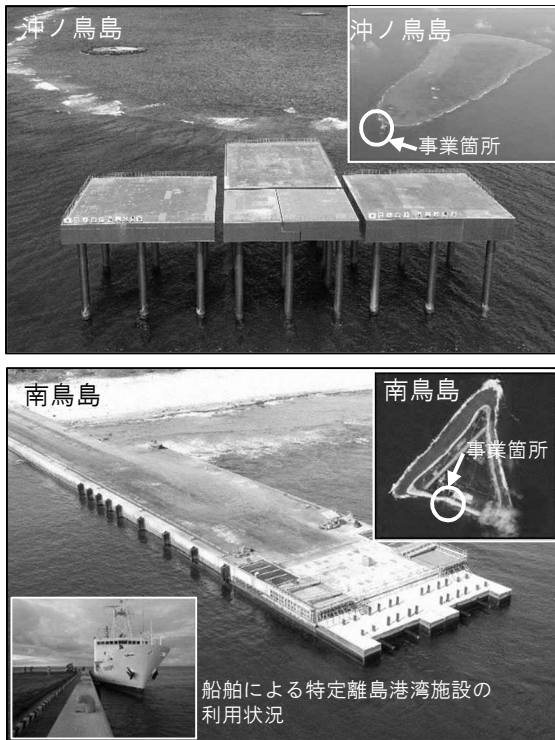


検温設備（サーモグラフィ）

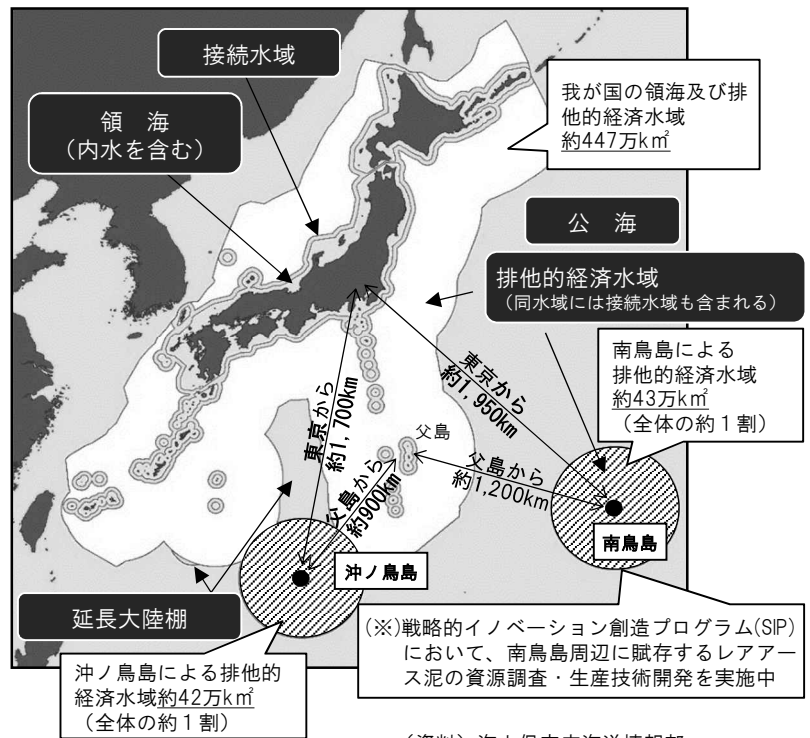
新型コロナウイルス感染症の感染防止対策例（イメージ）

(5) 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理

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



特定離島港湾施設の整備状況



(資料) 海上保安庁海洋情報部
「日本の領海等概念図」より作成

沖ノ鳥島と南鳥島の位置

■衛星画像を活用したモニタリング手法

調査対象の海域の衛星画像をAIにより解析し、海域の異常や特定離島港湾施設の損傷の有無等を自動判別することで、効率的かつ円滑な施設の管理を推進する。

(6) 日本海側港湾の機能別拠点化

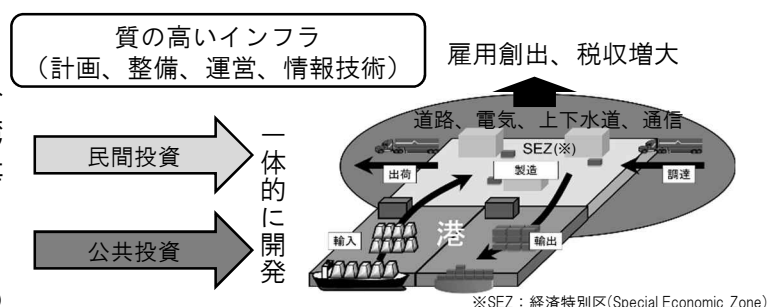
経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに災害に強い物流ネットワークの構築を図る。

(7) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

港湾分野の海外展開については、令和2年12月に円借款事業で建設が進むインドネシア・パティンバン港の一部施設が供用開始された。

引き続き、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2020」等に基づき、産業立地型港湾開発モデルや高度な建設技術及び効率的な運営等の我が国の強みを活かし、質の高い港湾インフラシステムの海外展開を推進する。

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



面的・広域的開発（産業立地型港湾開発モデル）

2 国民の安全・安心の確保

○港湾整備事業：国費 856億円（対前年度比1.01）

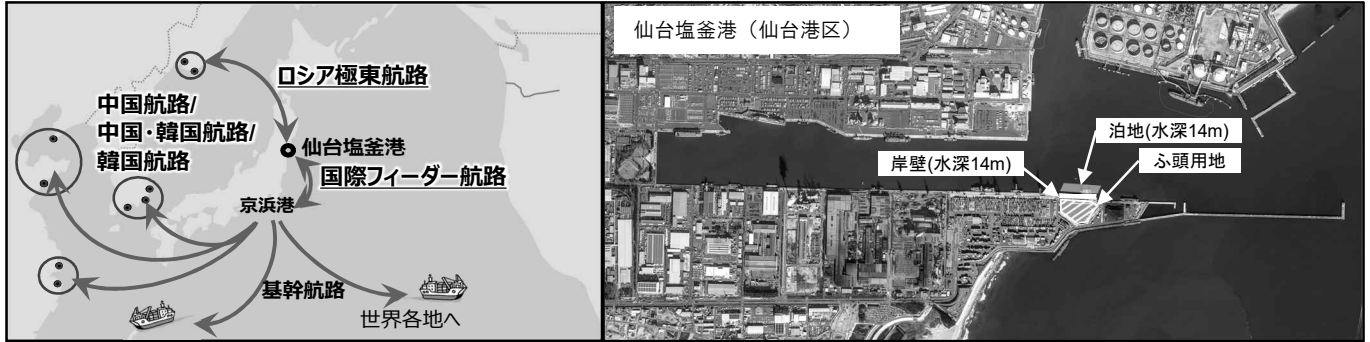
○港湾海岸事業：国費 120億円（対前年度比1.09）

（1）東日本大震災からの復興・再生を支える港湾の整備

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

■仙台塩釜港の事例

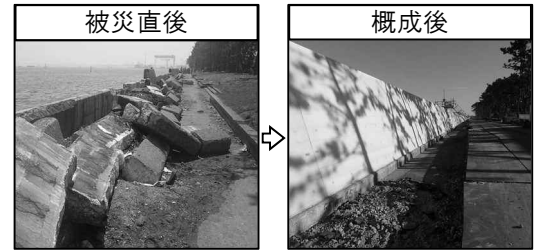
仙台塩釜港のコンテナ取扱貨物量は、被災前の水準を超え、令和元年は過去最高を更新した。このようなコンテナ貨物の増加に対応するため、岸壁の延伸、ふ頭用地の拡張等の機能強化により、東北地域の産業の復興を支える海上輸送ネットワークの充実を図る。



（2）相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

令和元年房総半島台風、令和2年7月豪雨、令和2年台風第9号・第10号などの大規模自然災害により被災した港湾施設等の復旧を引き続き進めるとともに、北海道胆振東部地震や近年の台風災害の被災地の復興に資する港湾施設等の整備を行う。

また原形復旧（災害復旧事業）のみでは再度災害防止の観点から十分な防災機能の発揮を期待できない場合に、被災区間の復旧と併せて港湾施設の改良を行う。



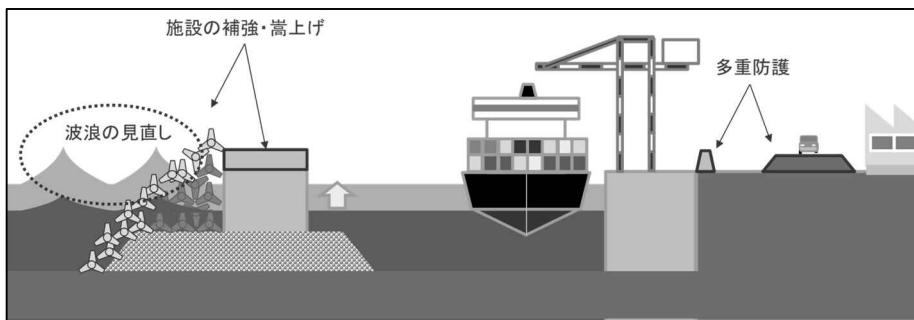
被災後の復旧事例（横浜港金沢地区）

（3）大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化の推進

大規模な自然災害の発生に備え、事前の対策により人命を防護し、資産被害の最小化を図ることは当然として、災害発生時の復旧・復興拠点としての機能強化や、複合災害や発生頻度が低いとされる巨大災害が発生した場合であっても、国民の安全・安心で豊かな暮らしを支える基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持し、経済活動を支えるサプライチェーンへの影響を最低限に抑制する取組を推進する。

①港湾における高潮・高波対策

頻発化・激甚化する台風に伴う高潮・高波による港湾内の被害軽減を図るため、最新の設計沖波等で照査した結果を踏まえ、港湾施設の嵩上げ・補強等を推進する。



対策イメージ



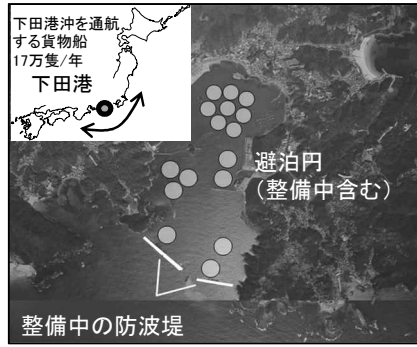
施設の嵩上げの事例（和歌山下津港）

②港湾における走錨対策

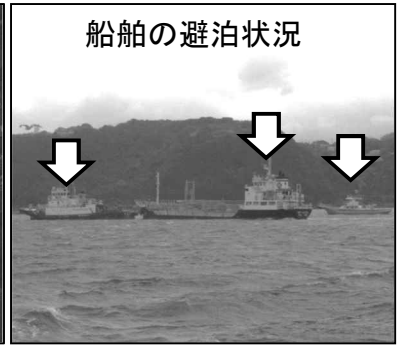
令和元年房総半島台風等で発生した走錨事故を踏まえ、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、避泊水域確保のための防波堤等の整備を推進する。



走錨船舶の衝突による橋梁の損傷
(横浜港)



防波堤内に避泊する船舶
(下田港)



③港湾等の埋塞対策

令和2年7月豪雨において、漂流物により航路が埋塞したことを踏まえ、豪雨による大規模出水時等に船舶が安全に港湾に到達できるよう、浚渫を行うとともに漂流物の回収体制の強化を推進する。



漂流物の回収状況



関係民間団体との連携

海洋環境整備船による漂流物の回収状況

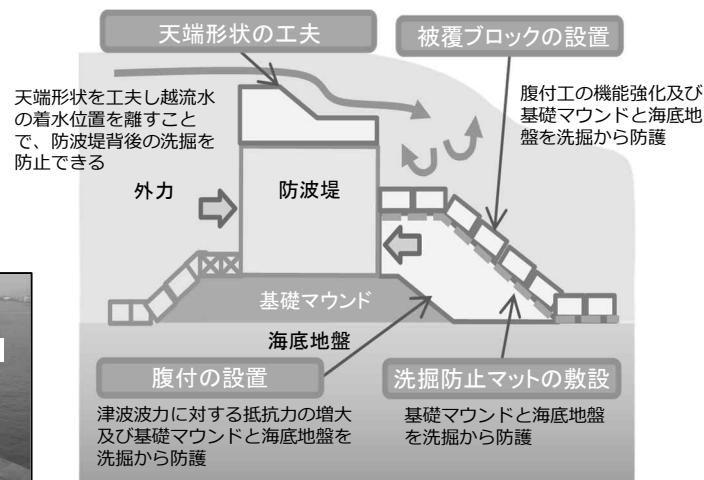
④港湾における津波対策

■防波堤における「粘り強い構造」の導入

設計津波を超える大規模津波発生時に、防波堤が倒壊して、津波の到達時間が早まり被害が拡大する事態や、静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、「粘り強い構造」を導入した防波堤の整備を推進する。



粘り強い構造の防波堤 (清水港)



粘り強い構造の具体的な補強策

■港湾における災害時避難機能の確保

津波発生時等に堤外地で活動する港湾労働者等全員の安全な避難を可能とするため、避難訓練の実施や避難施設の設置等のソフト・ハードを組み合わせた対策を促進する。

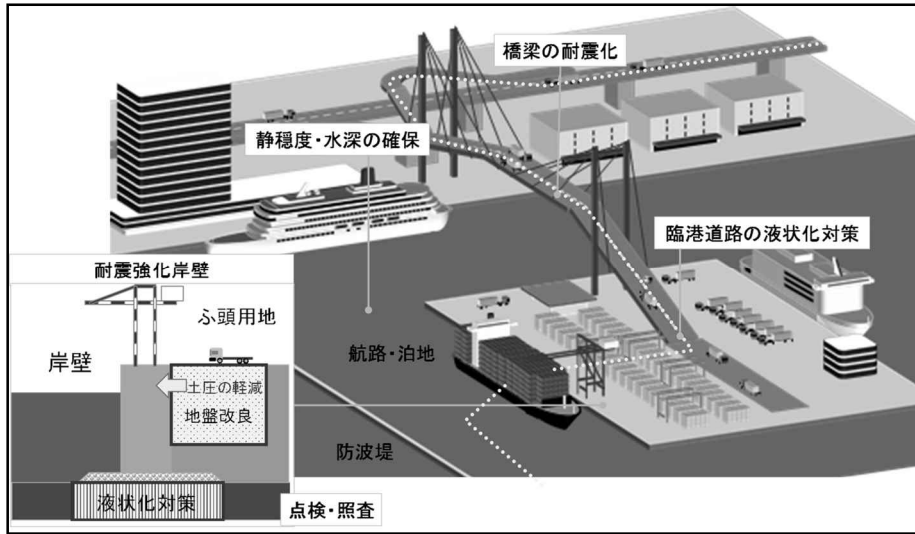
また、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援を行う。



津波避難タワー (船川港)

⑤港湾における地震対策

最新の地震被害想定等を踏まえ、大規模災害の緊急物資輸送、幹線物流機能の確保のため、ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進する。



ネットワークを意識した耐震化のイメージ



東日本大震災における耐震強化岸壁と一般岸壁の被災状況（小名浜港）

⑥港湾における災害情報収集等に関する対策

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

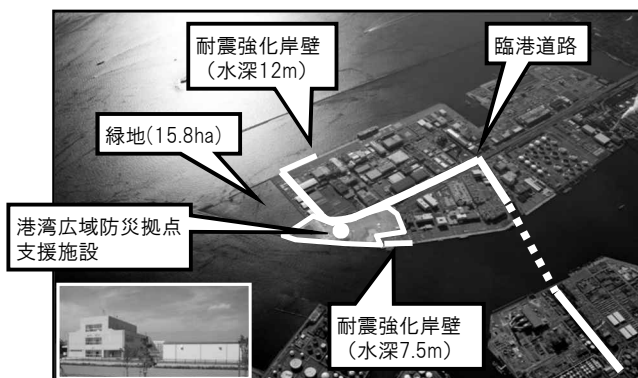


ドローン・衛星・カメラを活用した被災状況把握（イメージ）

⑦港湾の災害対応力の強化

■複合災害や巨大災害の発生も想定した広域的な支援体制の構築

緊急物資輸送等の訓練を通じて、基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図る。



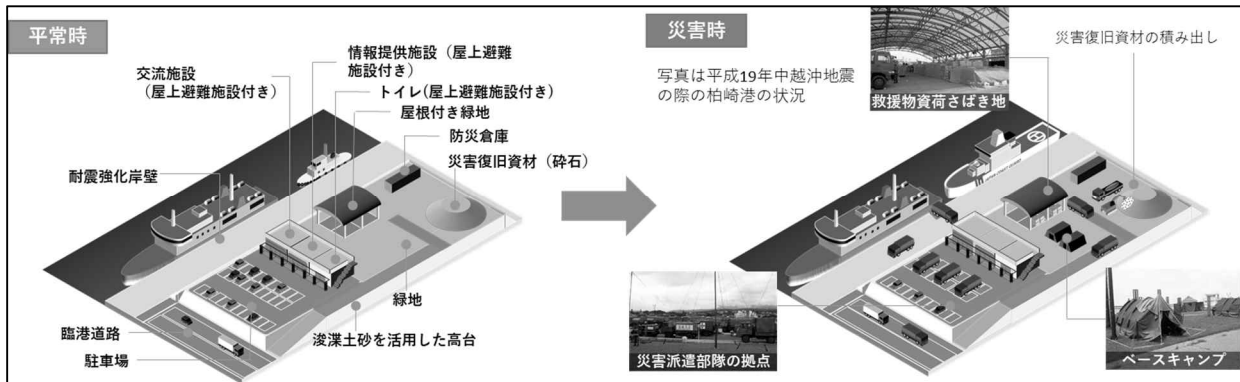
基幹的広域防災拠点（川崎港）



緊急物資輸送訓練（堺泉北港）

■みなとオアシス防災ネットワークの構築

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化の拠点であるみなとオアシスを活用しつつ、一定の条件を満たすみなとオアシスを災害発生時に復旧・復興の拠点として機能する「災害対応型みなとオアシス」として位置づけるとともに、これらをネットワーク化して、広域的な災害に対応可能な「みなとオアシス防災ネットワーク」の構築に向けて検討を行う。



「災害対応型みなとオアシス」のイメージ



■ソフト・ハード一体となった災害対応力の強化

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

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

■島嶼部等の輸送手段の確保

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

■船舶の大量輸送特性を活かした広域的な災害廃棄物の処理

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

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



海上輸送を活用した広域処理（イメージ）

港湾における新たな防災・減災対策

令和2年8月 交通政策審議会答申

今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方

■ 港湾における防災・減災対策の現状と課題

- ・ 災害派遣で使用される大型船舶に対し、延長や水深が不足する耐震強化岸壁が存在。また、令和元年房総半島台風等では、設計波を大きく上回る高波で、施設の損壊等が発生。
- ・ 今後30年で70～80%の確率で発生が予想される南海トラフ地震等で三大湾の主要な港湾が被災すれば、我が国全体の産業・物流活動に甚大な影響。また、IPCC特別報告書（令和元年9月公表）では、2100年の世界平均海面水位は最大1.1m上昇すると予測。

■ 港湾における防災・減災対策の施策方針

1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応
・ 最新の知見で更新した設計沖波等で耐波性能等を照査し、重要かつ緊急性の高い施設の嵩上げや補強を実施。
2. 気候変動に起因する外力強大化への対応
・ 施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を加えて設計等を行うことを基本とし、技術基準等の整備を検討。
3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築
・ ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化。
・ 船舶の沖合退避等を考慮した港湾BCP等を検討。
4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上
・ 防波堤の粘り強い構造化や避難対策など、ハード・ソフト一体となった総合的な津波対策の更なる加速。
・ ライブカメラ・ドローン等を活用した迅速な情報収集。
・ 港湾BCPの実効性を確保。



高波による護岸倒壊の事例 [横浜港]
(令和元年房総半島台風)

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

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

海・船の視点から見た港湾強靱化検討委員会

- ・ 南海トラフ地震等の巨大地震の切迫性を踏まえ、津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化等の検討を行うため、令和2年6月に産学官の関係者から構成される「海・船の視点から見た港湾強靱化検討委員会」を設置。
- ・ 大規模地震・津波発生時に想定される海・船の視点から見たリスクを洗い出し、ソフト・ハード一体となった総合的なリスク軽減策の検討に着手。令和2年度内に提言を取りまとめ予定。

(参考) 東日本大震災における船舶の被害



船舶の岸壁への乗揚げ



船舶の荷役機械への衝突

委員会 開催状況

- ・ 第1回 令和2年6月30日（論点整理）
- ・ 第2回 令和2年12月11日（提言骨子（案））
- ・ 第3回 令和3年3月頃（提言取りまとめ）

水際・防災対策連絡会議

- ・ 災害時の緊急物資の迅速な受入や、感染症発生時の入港船舶の円滑な検疫を支援するため、関係官署や民間事業者等の多様な関係者が連携し、港湾の水際・防災対策を推進。（重要港湾以上の125港で順次会議を設置（令和2年12月末時点で15港湾））

【構成員】関係省庁※、港湾管理者、自治体、民間事業者、医療関係者等

※法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、環境省、防衛省、国土交通省



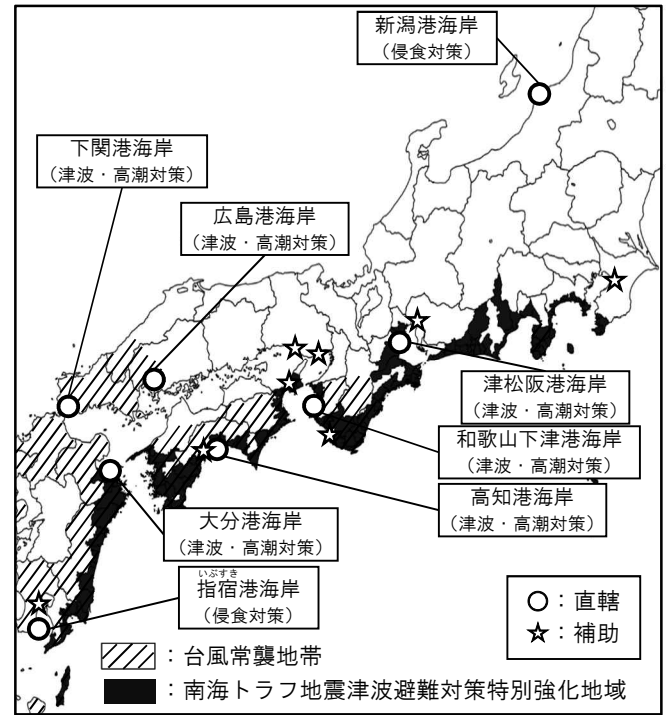
水際・防災対策連絡会議の開催状況（横浜港）
(令和2年7月17日)

(4) 地震・津波・高潮・侵食災害に備えた港湾海岸の整備

港湾海岸は防護が必要な海岸延長全体の約3割であるが、背後の港湾所在市町村には、全国の約半数を占める6,000万人の人口や約150兆円の製造品出荷額等が集中しており、切迫する南海トラフ地震・津波や頻発する台風等に備えた防護機能の確保が特に重要である。

①津波・高潮・侵食対策等の推進

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



海岸保全施設整備事業実施箇所
(令和2年度時点)

<津波・高潮対策>



津波から市街地を防護する水門
(和歌山下津港海岸)

<侵食対策>



海岸整備による砂浜の回復
(新潟港海岸)



高潮から背後地域を守る護岸
(名古屋港海岸)



高波から背後地域を守る離岸堤
(指宿港海岸)

②海岸保全施設の耐震・液状化対策や「粘り強い構造」の導入

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

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



護岸の耐震・液状化対策（大分港海岸）



粘り強い構造の堤防整備（高知港海岸）

③水門・陸閘等の安全かつ確実な運用体制の構築

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



津波等による水位上昇に伴い扉体が浮力により徐々に起立し自動閉鎖

フラップゲート式の陸閘
（津松阪港海岸）



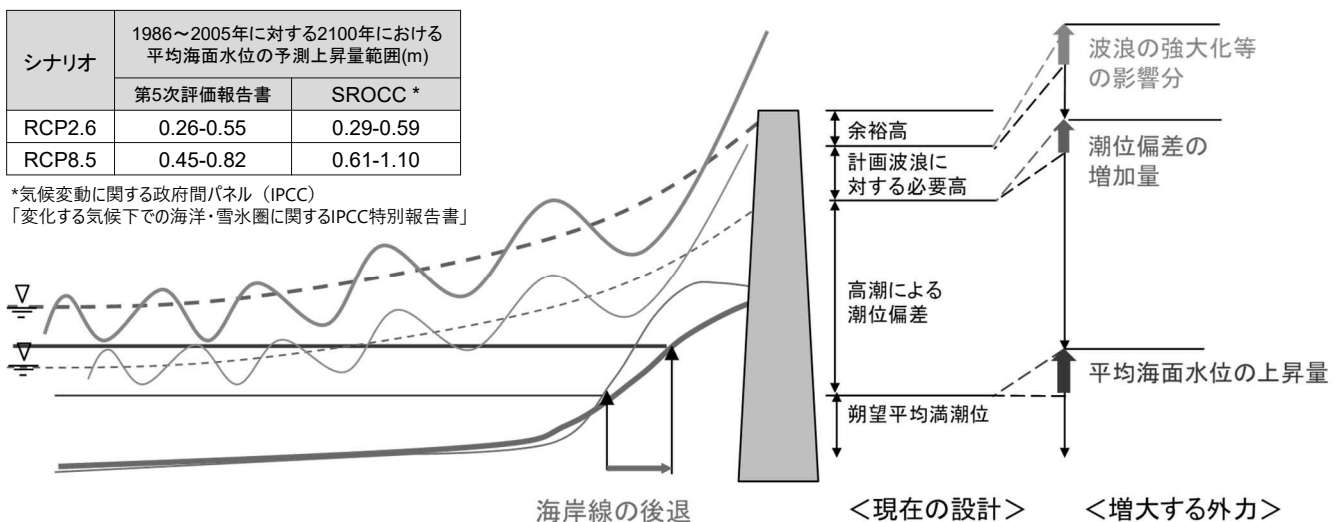
平常時の点検・訓練
（大阪港海岸）



陸閘を廃止し通行用の階段を設置
（中津港海岸）

④気候変動に伴う海面上昇等への対応

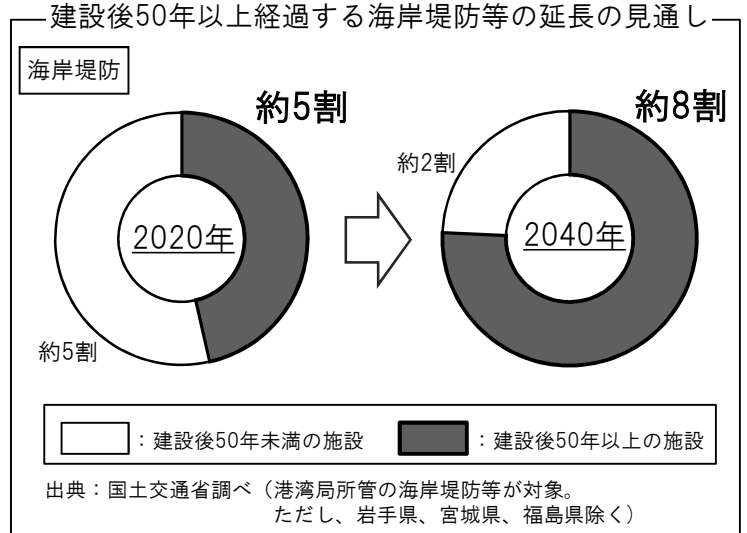
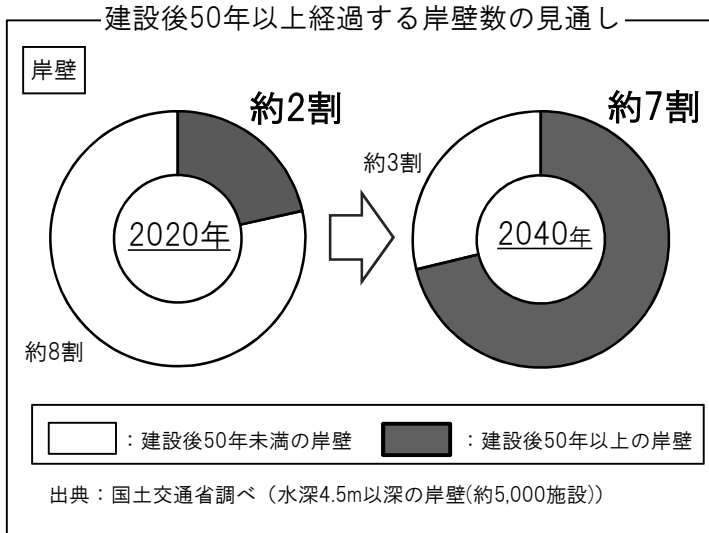
気候変動を踏まえた、海面上昇対策等を推進するため、令和2年11月に変更した海岸保全基本方針に基づき行われる海岸保全基本計画の見直しに対する支援を行う。



気候変動による外力変化イメージ

(5) 将来を見据えた港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

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



① 戦略的な港湾施設の老朽化対策の推進

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

■ 予防保全型維持管理への本格転換

高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの今後の一層の老朽化の進展に対し、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）に基づき、「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」の更なる加速化・深化を図る。

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



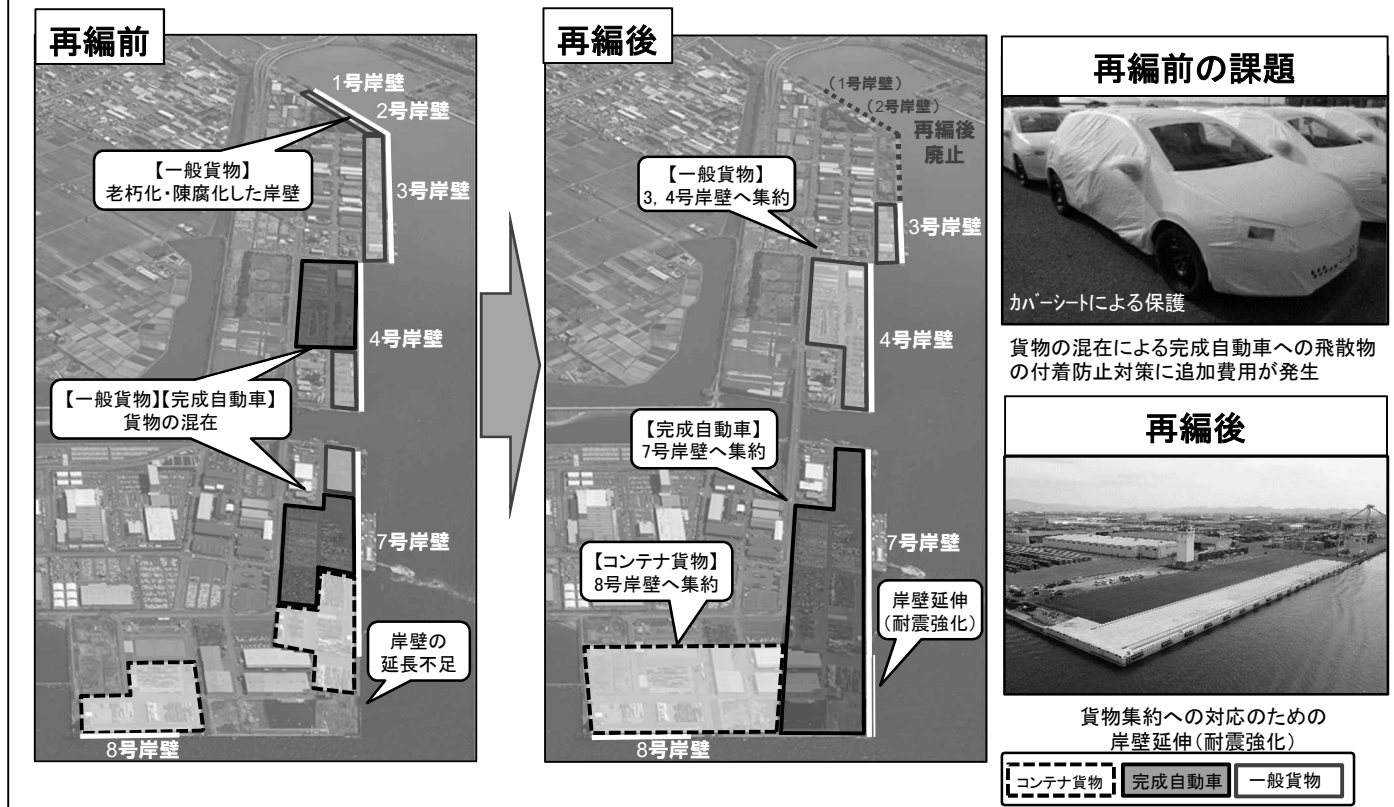
老朽化の進行の事例（新潟県）



■将来の維持管理コストの縮減の推進

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。

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



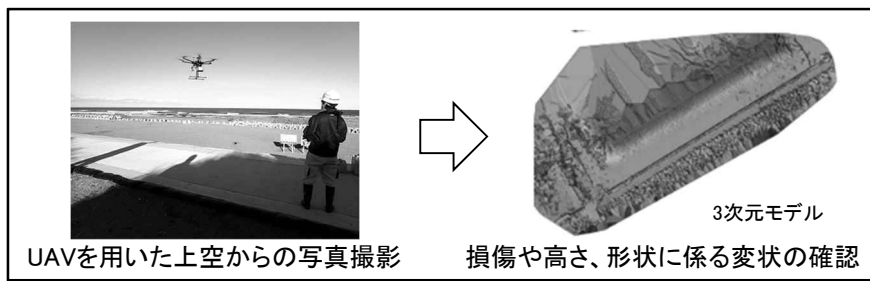
既存ストックを活用したふ頭再編（三河港）

②海岸保全施設の適切な維持管理の推進

令和2年6月に改訂された「海岸保全施設維持管理マニュアル（令和2年6月改訂版）」に新たに位置づけられた内容に基づく長寿命化計画の見直しに対して支援を行う。



離岸堤の老朽化が進行しているイメージ



点検に関する技術の例（UAV搭載型カメラによる空中写真測量）

（6） 港湾における特定外来生物の定着防止対策の推進

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

港湾・海岸における「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」

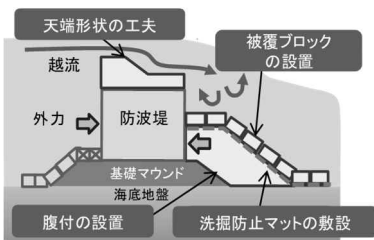
近年、気候変動の影響により気象災害は激甚化・頻発化するとともに、南海トラフ地震・首都直下地震などの大規模地震の発生も切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が今後加速度的に進行し、適切に対応しなければ、中長期的なトータルコストの増大を招くのみならず、我が国の行政・社会経済システムが機能不全に陥る懸念がある。

平成30年度より「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として、特に緊急に実施すべき施策について取組を集中的に実施しており、取組による効果も発現しているところであるが、これらの課題についての備えは未だ十分ではない。

このため、港湾・海岸において取組の更なる加速化・深化を図るため、「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、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



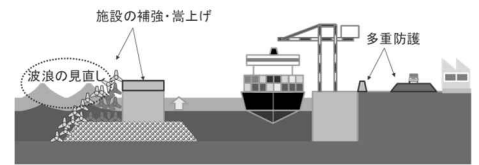
「粘り強い構造」を導入した防波堤や津波避難施設の整備を実施

港湾における地震対策



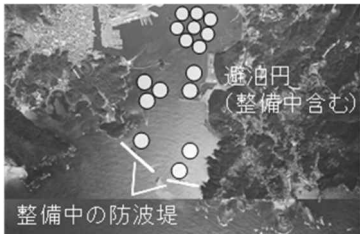
海上交通ネットワーク維持のための耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を実施

港湾における高潮・高波対策



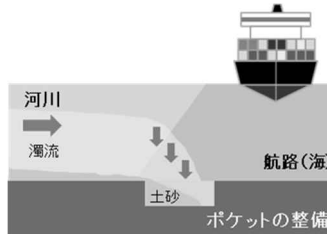
港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施

港湾における走錨対策



船舶の避泊水域確保のための防波堤等の整備を実施

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

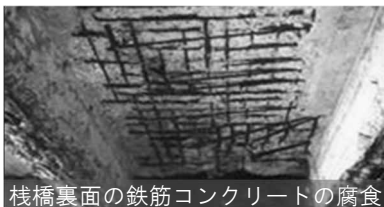
港湾海岸の整備



切迫性・緊急性の高い自然災害に備えた港湾海岸の整備を実施

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

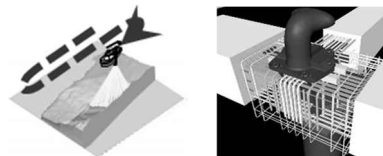
港湾・港湾海岸における老朽化対策



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

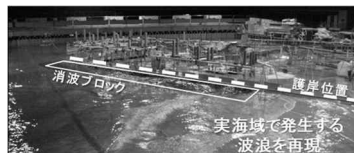
III. 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

港湾におけるデジタル化に関する対策



i-Construction等の推進や、港湾関連データ連携基盤の構築

港湾における研究開発に関する対策

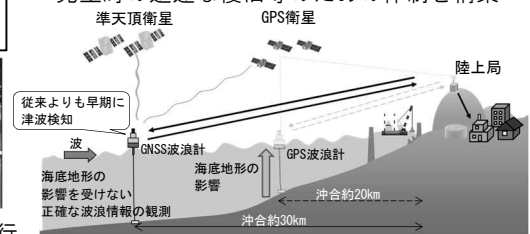


国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制を構築

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ための体制を構築



災害関連情報の分析結果を施設整備に反映

3 豊かで活力ある地方の形成と多核連携型の国づくり

(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

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

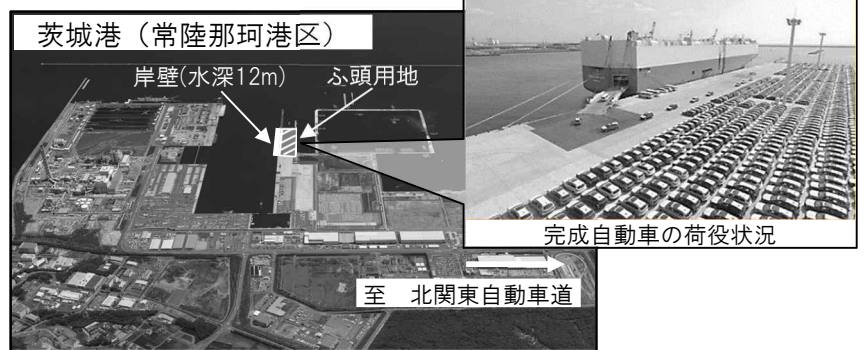
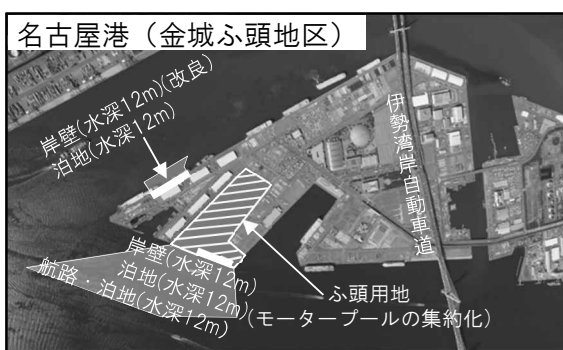
また、ドライバー不足等に対応し、国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網の構築のための港湾整備に取り組む。

① サプライチェーンの強靱化

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

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

さらに、港湾労働者・トラックドライバー不足の深刻化による貨物輸送力の減少への対応が急務となっていることから、労働環境の改善とともに、貨物輸送力を維持するための取組を行っていく必要がある。このため、準天頂衛星によるRTK測位（※）を活用し、港湾の貨物ターミナルにおけるトラック自動運転技術の安全性検証を行う。※RTK測位：衛星を活用したリアルタイムの高精度測位方式（Real Time Kinematic）

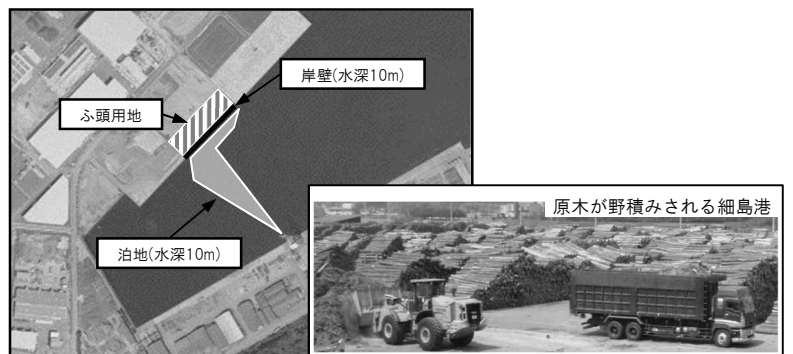
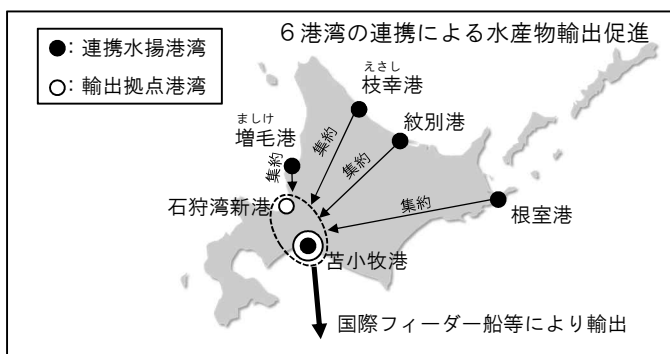


② 農林水産物・食品の輸出促進

我が国の農林水産物・食品の輸出は、平成25年から6年連続で増加しており、令和元年輸出実績は過去最高額となる9,121億円を記録するなど、農林水産物・食品の更なる輸出拡大が期待されている。

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

また、産地と連携して農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、平成29年度に創設した農水産物輸出促進基盤整備事業により輸出促進に資する港湾施設として屋根付き岸壁や冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備等の整備を推進する。



農水産物輸出促進基盤整備事業の例（北海道）

国産原木の輸出増に対応した港湾整備（細島港）

■産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進

2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする政府目標の達成に向け、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の対象を民間事業者に拡充するとともに、関連する予算の重点化を行う。



①生産者、卸売事業者、物流・港湾事業者が連携した計画を策定



②高機能コンテナやRORO船を活用した実証事業の実施



③民間事業者による物流施設の整備

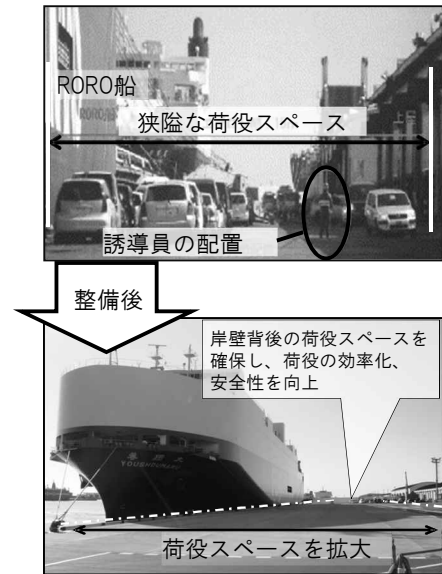


④関連する予算の重点化

③高効率ユニットロードターミナルの形成

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

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



RORO船が利用するターミナルの機能強化（苫小牧港）

（2）カーボンニュートラルポート形成に向けた取組

①カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

令和2年10月、第203回国会冒頭の菅内閣総理大臣の所信表明演説において、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言された。

また、我が国の輸出入貨物の99.6%を取扱う国際物流の結節点であり、二酸化炭素排出量の約6割を占める製油所、発電所、鉄鋼、化学工業等の多くが立地する産業拠点である港湾は、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの輸入を含め二酸化炭素排出量削減の取組を進める上で、重要な役割を果たすことが求められている。

このため、港湾において、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量かつ安価な輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現へ貢献する。

■カーボンニュートラルポート（CNP）検討会の開催

○対象港湾：コンテナターミナル、バルクターミナルのうち、多様な産業が集積する以下の6地域の港湾を事例として抽出し、CNP検討会を各地域で開催。

➢ 小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港

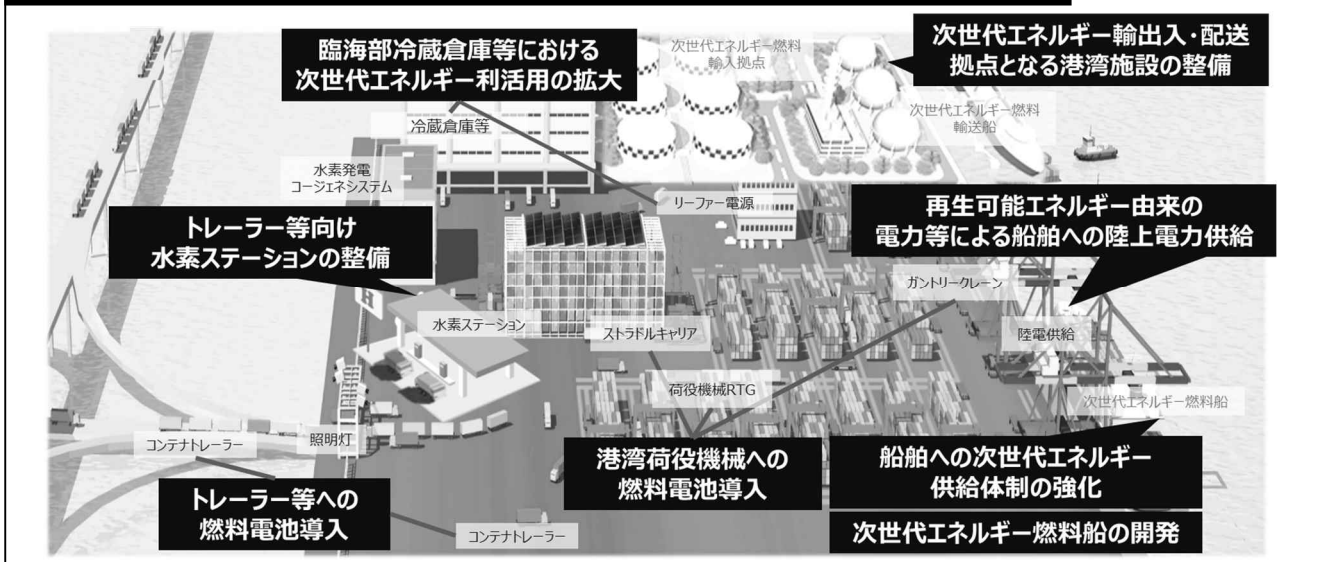
○構成：地方整備局、港湾管理者、地元自治体、民間事業者等

※そのほか、地方運輸局等と連携しながら検討。

○今後のスケジュール： ・各地域において、令和2年度内に3回程度の検討会を開催

・検討結果を踏まえ、CNP形成のためのマニュアル（初版）を作成

コンテナターミナル等におけるカーボンニュートラルポートのイメージ

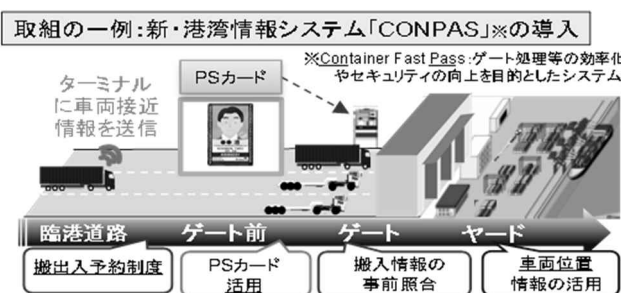


バルクターミナル等におけるカーボンニュートラルポートのイメージ



外来トレーラーのゲート前待機の解消

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

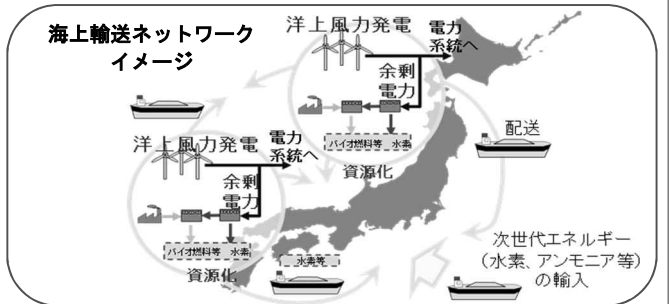
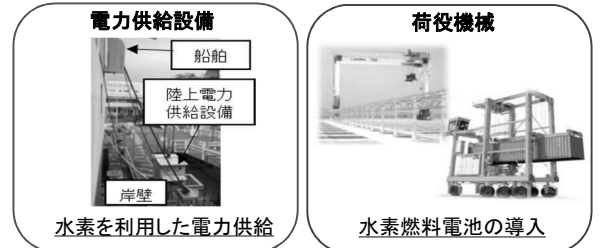


LNG燃料船への転換を見据えたLNGバンカリング拠点の整備



水素活用に向けた技術開発・実証

接岸中の船舶が必要とする電力（陸電）を、化石燃料による船内発電から陸上からの水素を利用した電力供給に切り替えること、荷役機械への水素燃料電池を導入することや、洋上風力発電の余剰電力を活用して生成した水素等の次世代エネルギーを海上輸送ネットワークで輸送・活用することによりCO2を削減。水素活用に向けた技術開発・実証を行う。

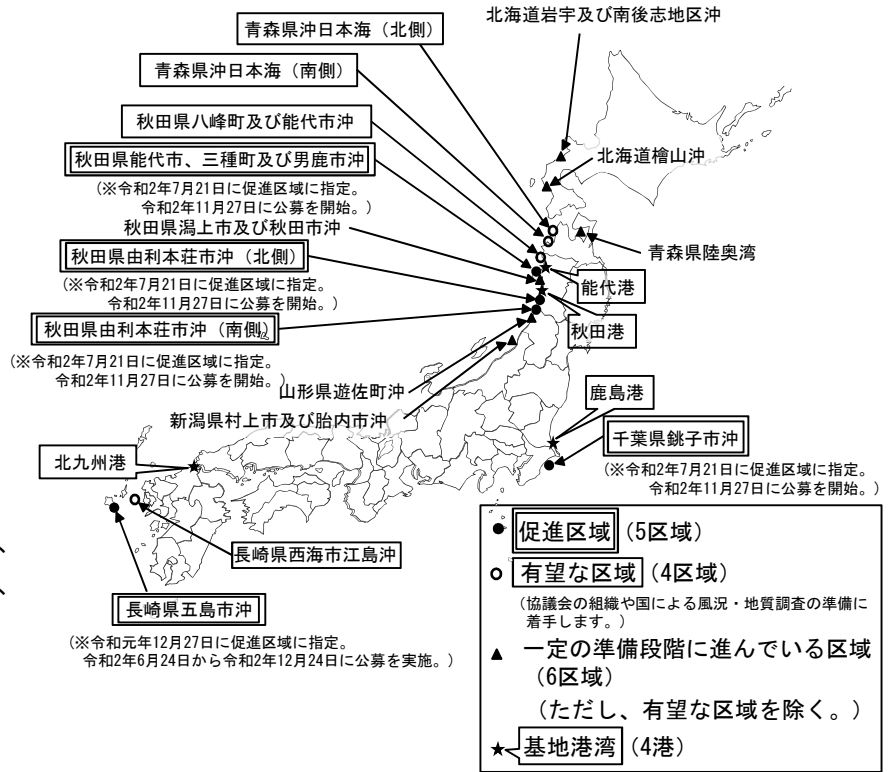


②洋上風力発電の導入促進

洋上風力発電は再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札であり、官民が一体となって作成した「洋上風力産業ビジョン（第1次）（令和2年12月策定）」や「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和2年12月策定）」において2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件を形成することが示された。

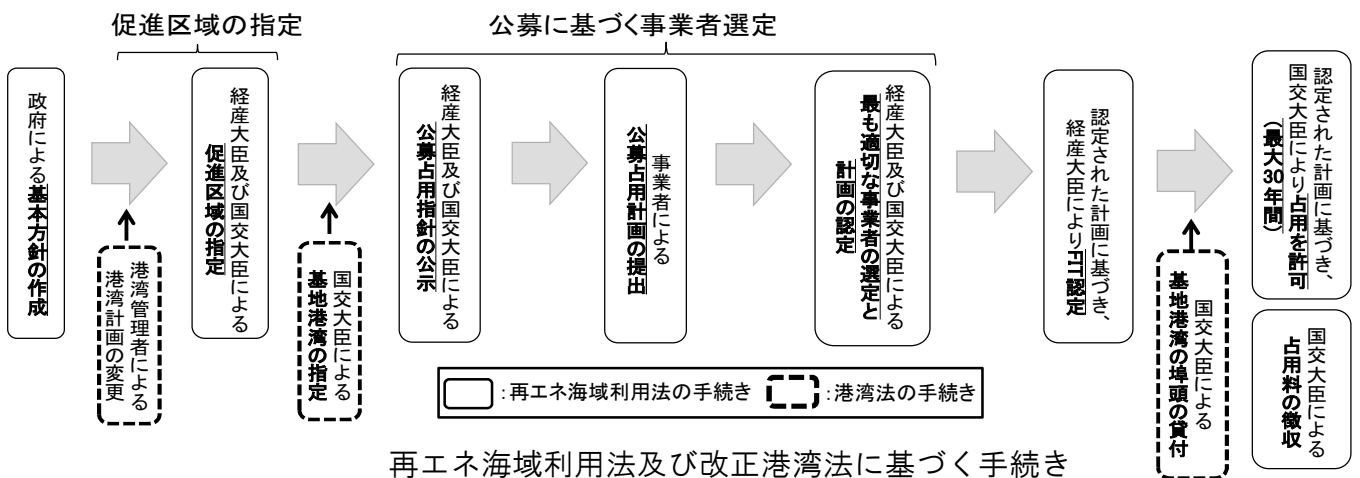
この実現に向けて、再エネ海域利用法※1に基づく促進区域※2の発電事業者の公募手続きを進めるとともに、有望な区域の地盤調査等を実施により、促進区域の指定を加速させる。

基地港湾※3においては、重厚長大な資機材を扱うことが可能な地耐力を有する岸壁や荷さばき地等の港湾施設を整備する。



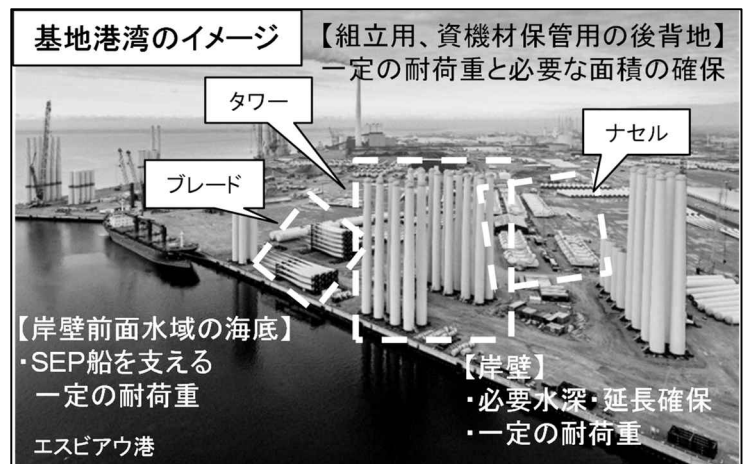
洋上風力発電の導入予定区域等

- ※1 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律
- ※2 海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域
- ※3 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾



[基地港湾]

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



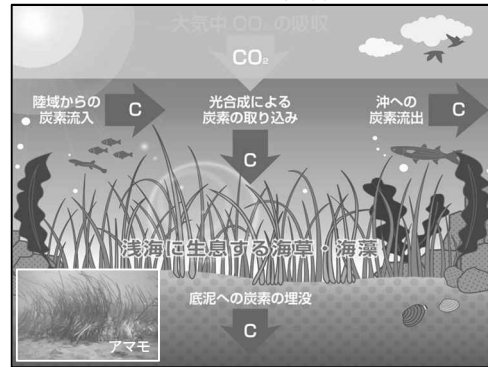
③ブルーカーボン生態系を活用した脱炭素化の推進

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

四方を海に開かれた我が国沿岸域はブルーカーボン生態系のポテンシャルが高いことから、このブルーカーボンによるCO₂吸収量を国連気候変動枠組条約に基づくインベントリ※¹やパリ協定に基づくNDC※²への位置づけを目指すとともに、浚渫土砂等の資源を有効活用し、ブルーカーボン生態系の生息の場となる藻場等を造成・保全することにより、良好な海域環境の創出を図る。

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

ブルーカーボン生態系によるCO₂吸収のしくみ（JBE資料）



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

※1 インベントリ：国連気候変動枠組条約に基づき、温室効果ガスの排出量及び吸収量の実績を、排出源・吸収源ごとに示した目録。

※2 NDC（Nationally Determined Contribution）：パリ協定に基づく、温室効果ガス削減目標についての「自国が決定する貢献」。

（3）離島交通の安定的確保

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

■荒天が発生した際の離島への影響例



台風後のコンビニ（石垣市）



定期船入港前のスーパー（宮古島市）



荒天時の定期船の入港（神湊港）

■就航率の向上や人流・物流の安全確保のための整備例



香深港(礼文島)



神津島港(伊豆諸島)



巖原港(対馬)

（4）廃棄物の適正処理のための海面処分場の整備及び海域環境の保全

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

(5) 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

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

■ みなとオアシスの施設事例



大磯港賑わい交流施設（大磯港）

■ みなとオアシスにおける活動事例



イベント開催状況（下関港）



イベント開催状況（浜田港）

シンボルマーク



■ みなとオアシスの概要

「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録【登録数：147箇所（令和2年12月末時点）】

■ みなとオアシスの利点

緑地整備等に対する社会資本整備総合交付金の重点配分、みなとオアシスSea級グルメ全国大会への参加・開催資格、各種地図への掲載等

■ 港湾協力団体制度の概要

官民が連携したよりきめ細やかな港湾管理を実現するため、港湾管理者が適正な民間団体等を「港湾協力団体」に指定【指定数：41団体（令和2年12月末時点）】 ※港湾管理者への聞き取りを基に港湾局集計

観光の拠点 いわき小名浜みなとオアシス「アクアマリンパーク」



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

おなほま海遊祭



いわき花火大会



緑地等施設整備事業（避難スロープ等）

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



緑地等施設整備事業（駐車場等）

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

統合補助事業（ボードウォーク改良）

多くの観光客で賑わうパーク内の安全対策として経年劣化した施設を改良。



緑地等施設整備（効果促進）事業（総合案内板）

増加する駐車場利用者に対応するため総合案内板及び駐車場サインを整備。



「環境水族館」アクアマリンふくしま

平成12年オープン。平成31年2月には来館者累計1,400万人を突破。



いわき市観光物産センター「いわき・ら・ら・ミュウ」

平成9年オープン。地元産の魚市場とレストラン。



「小名浜さんかく倉庫」

平成20年オープン。既設倉庫2棟を改良した市民活動の拠点。



2号ふ頭

1号ふ頭

凡例

● 交付金事業
◆ 集客施設

■ 安心して訪日観光ができる海洋周辺地域の観光魅力向上事業（国際観光旅客税財源充当事業）

海洋周辺地域への訪日観光を促進し、地域の活性化を図るため、ツアーやイベント等の観光コンテンツの磨き上げや関連する受入環境整備、災害からの訪日観光客の安全確保等の取組を支援する。

IV. 新規事項等

1 新規制度

事項	概要	備考
1. 自然災害に対する港湾施設の再度災害防止【災害復旧等】	原形復旧（災害復旧事業）のみでは再度災害防止の観点から十分な防災機能の発揮を期待できない場合に、被災区間の復旧と併せて港湾施設の改良を実施する制度を創設する。	新規(公共)
2. 津波対策緊急事業【海岸】	大規模地震の発生リスクが高く、津波到達までの時間が短い一定の地域について、海岸堤防の嵩上げ等のハード対策と警戒避難体制の整備等のソフト対策を計画的かつ集中的に実施するための個別補助制度を創設する。	海岸省庁共同要求
3. 気候変動を踏まえた海面上昇対策等の推進【海岸】	気候変動対策等を推進するため、令和2年11月に変更した海岸保全基本方針に基づき行われる海岸保全基本計画の見直しに必要な経費の一部を交付金で支援する制度を創設する。	海岸省庁共同要求
4. 海岸保全施設の長寿命化対策の促進・高度化【海岸】	令和2年6月に改訂された「海岸保全施設維持管理マニュアル」に新たに位置づけられた内容に基づき実施する長寿命化計画の見直しに対する支援制度を創設する。	海岸省庁共同要求
5. 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進【港湾】	港湾を通じた農林水産物・食品の輸出をこれまで以上に促進するため、生産関係者や港湾関係者が連携して策定する実施計画を農林水産省及び国土交通省が共同して認定した場合に、施設整備に係る支援の拡充を行う。	拡充(公共)
6. 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業【港湾】	クルーズの再興に向け、再びクルーズを安心して楽しめる環境の早期整備を推進するため、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等に要する経費について、補助率を拡充する。	拡充(非公共)

2 税制改正

事項	概要
1. 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 ＜2年間延長＞	【固定資産税・都市計画税の特例】（取得後10年間） ・課税標準額 1/2 国際戦略港湾（京浜港、阪神港） ・課税標準額 2/3 コンテナ取扱量等が一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港） 【対象】 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が、国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等
2. 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置 ＜2年間延長＞	【固定資産税・都市計画税の特例】（取得後10年間） 課税標準額 2/3 特定貨物輸入拠点港湾 【対象】 特定貨物取扱埠頭機能高度化事業を実施する者が、国の補助を受けて取得した荷さばき施設等
3. 軽油引取税の課税免除の特例措置 （港湾運送業の用途） （港湾整備等に従事する作業船の用途） ＜3年間延長＞	【軽油引取税の特例】 課税免除 【対象】 ・港湾で港湾運送に使用される船舶及び自動車登録を受けていない機械の動力源に供する軽油 ・港湾整備等に従事する作業船の動力源に供する軽油
4. 緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための特例措置 ＜2年間延長＞	【固定資産税の特例】（取得後5年間） 南海トラフ地震防災対策推進地域などにおいて、 ・課税標準額 1/2 南海トラフ地震防災対策推進地域又は首都直下地震緊急対策区域にあり、開発保全航路又は緊急確保航路の区域に隣接する港湾 ・課税標準額 5/6 その他の港湾 【対象】 国の無利子貸付を受けて改良された特別特定技術基準対象施設（護岸、岸壁及び物揚場）
5. 中小企業投資促進税制 （港湾局共管）＜2年間延長＞	【所得税・法人税の特例】 特別償却 30%又は税額控除 7%（税額控除は資本金3千万円以下の法人のみ） 【対象】 中小企業者が荷役機械等を取得した場合
6. 中小企業経営強化税制 （港湾局共管）＜2年間延長＞	【所得税・法人税の特例】 即時償却又は税額控除 10%（資本金3千万円超1億円以下の法人は7%） 【対象】 中小企業者が中小企業等経営強化法の認定を受けた計画に基づき荷役機械等を取得した場合
7. 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除 （港湾局共管）＜2年間延長・拡充＞	【所得税・法人税の特例】 税額控除 試験研究総額の2～14%（コロナ禍により売上が一定程度減少したにもかかわらず研究開発投資を増加させた企業については、税額控除の上限を法人税額の25%から30%に引き上げ）等 【対象】 企業が試験研究を行った場合（令和3年度からは自社利用ソフトウェアの制作を対象に追加）

港湾・海岸におけるストック効果・生産性革命

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

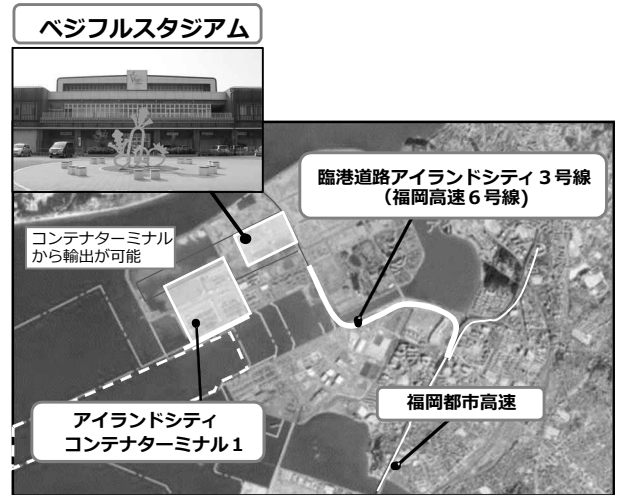
港湾及び海岸の整備にあたっては、「経済財政運営と改革の基本方針2020」等に基づき、既存ストックの最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、老朽化対策等に取り組む。

博多港の事例

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

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

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



東予港の事例

東予港では、愛媛・大阪を結ぶフェリーが大型化。

大型化に対応したフェリーターミナル整備事業を2014年に着手した後、臨海部において民間企業が約690億円の設備投資を実施しており、背後圏の製造品出荷額が約20%増加。

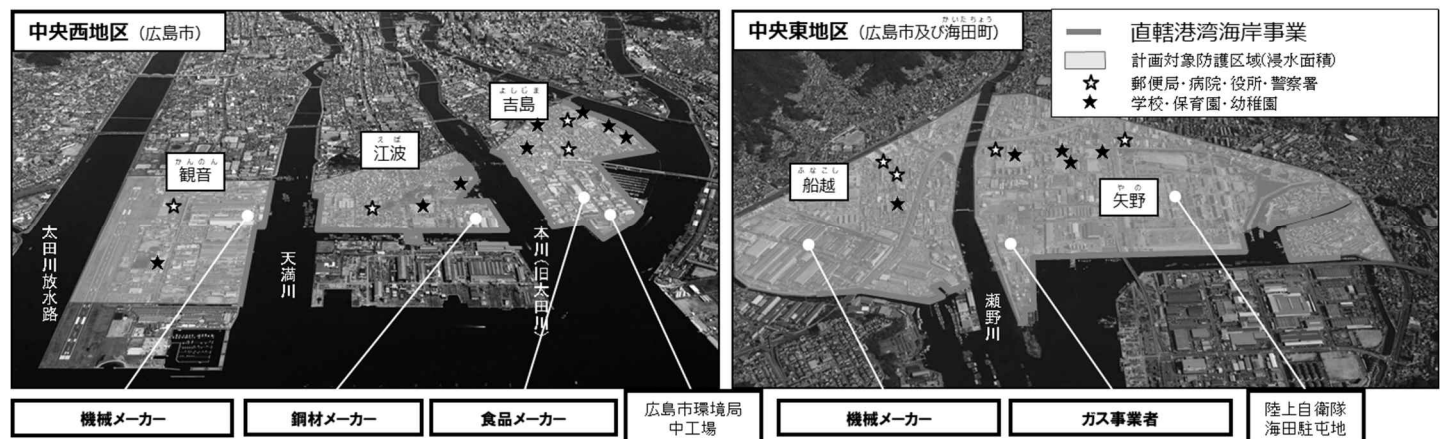
これに伴い、東予港から大阪港向けのフェリーによるコンテナ輸送個数が約20%増加。

- 東予港の港湾周辺地域の新たな民間投資
2014年～2019年：約690億円（製造プラント等）
- 背後圏※の製造品出荷額（※西条市と新居浜市）
(2013年：1兆4,578億円 → 2018年：1兆7,404億円)
- 大阪港向けコンテナ輸送個数
(2013年：1万7,781TEU → 2019年：2万1,205TEU)



広島港海岸の事例

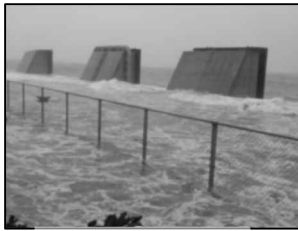
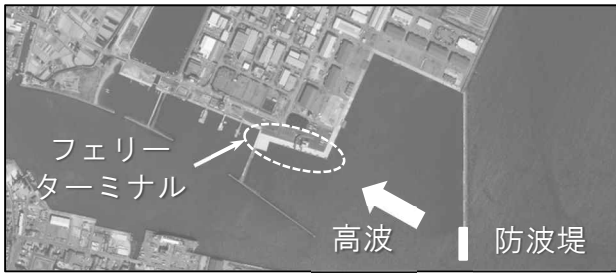
直轄港湾海岸事業により高潮対策や老朽化対策を推進し、約2万2千人の住民への被害、約3,800億円の資産の浸水被害を軽減するとともに、広島県を代表する製造業のサプライチェーンを強靱化。



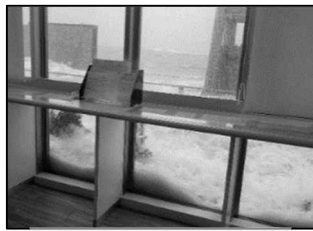
「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」における効果の事例

徳島小松島港における防波堤の嵩上げによるフェリーターミナルの浸水防止

対策前



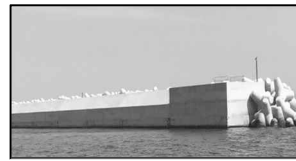
高波で浸水したフェリーターミナル



ターミナルビルに迫る波

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

対策前



上部工の嵩上げ



消波ブロックの嵩上げ



台風通過後のフェリーターミナルにおける荷役の様子

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

個別補助化の更なる推進

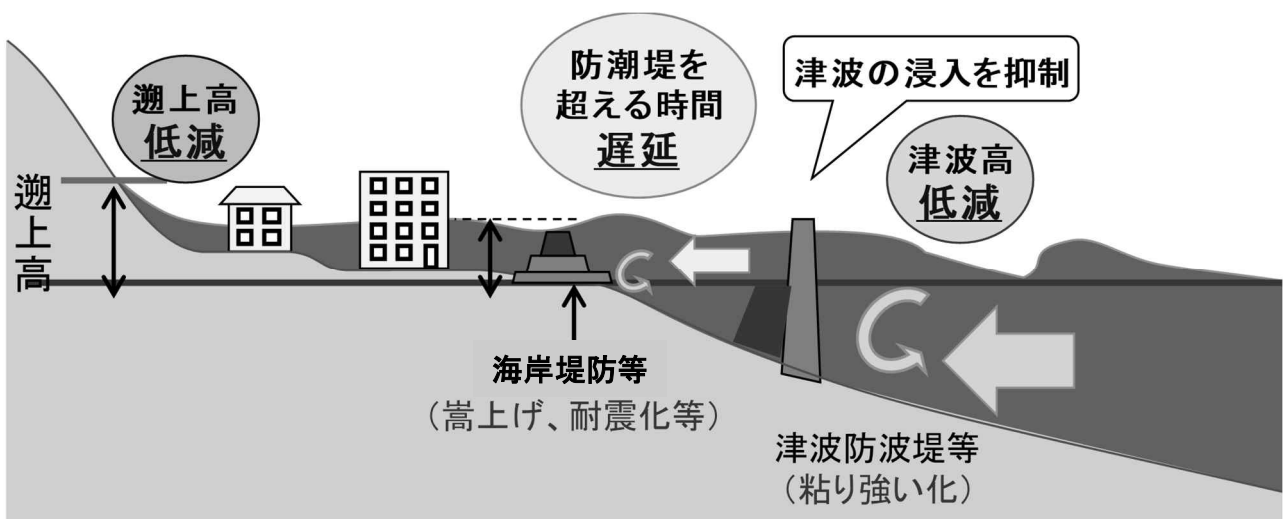
〈海岸事業〉

○津波対策緊急事業

切迫する南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震においては、それに伴う津波の来襲が想定されるとともに、津波到達までの予想時間が短い地域が存在することから、警戒避難体制の整備等のソフト対策とともに、避難にも資するハード対策が急務。

津波到達までの予想時間が短い地域において、計画的かつ集中的に海岸堤防等の海岸保全施設の地震・津波対策を行うことにより、津波高さを抑制するとともに、津波の到達時間を遅らせ、避難時間を効果的に確保するため、個別補助制度を創設する。

対策による効果イメージ



交付金制度を活用した地方創生支援

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

地域のみなとの利用者の困り事

<h3>使いにくく、危ない</h3> <p>王潮時陸揚に苦慮 荷揚げスペース幅が狭く危険</p>  <p>潮位差 長島港(鹿児島県)</p>  <p>狭い 角島港(山口県)</p>		<h3>越波、施設の冠水</h3> <p>港内への越波 港湾施設の冠水</p>  <p>松崎港(静岡県) 有川港(長崎県)</p>  <p>越波と老朽化による沈下で冠水 久美浜港(京都府)</p>	
<h3>緊急的に工夫で凌ぐ</h3> <p>防舷材の劣化を人員動員で対応 防舷材の応急措置</p>  <p>船の損傷防止のためにその都度設置していたベルト 樹脂板の劣化 小名浜港(福島県)</p>  <p>タイヤを代用として緊急措置 加茂港(山形県)</p>		<h3>老朽化で利用者が危険</h3> <p>港湾施設の老朽化 利用者の安全性低下</p>  <p>老朽化によるエプロン沈下、陥没 伏木富山港(富山県)</p>  <p>老朽化により利用者の安全性が低下 富岡港(熊本県)</p>	
<h3>狭い空間で危険性が高い</h3> <p>物流と人流が混在する狭隘な棧橋 狭隘な輸送路</p>  <p>貨物船側 旅客船側 伊東港(静岡県)</p>  <p>青方港(長崎県)</p>		<h3>観光振興を図る上での課題</h3> <p>離島定期船の混雑状況 狭隘なオープンスペース</p>  <p>乗降の際に道路にはみ出 呼子港(佐賀県)</p>  <p>呼子港(佐賀県)</p>	

社会資本整備総合交付金(国土交通省)

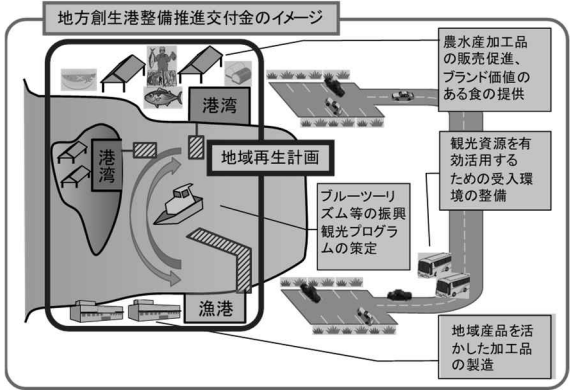
成長力強化や地域活性化等につながる事業を支援する。

防災・安全交付金(国土交通省)

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

地方創生港整備推進交付金(内閣府)

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。



観光振興の基盤となる緑地等の整備(神戸港)

津波対策として防波堤嵩上げ(湯浅広港)

老朽化した岸壁の補修(東播磨港)

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

第2章 国民の生命・生活・雇用・事業を守り抜く

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

(4) 消費など国内需要の喚起

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

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

2. 防災・減災、国土強靱化 — 激甚化・頻発化する災害への対応

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

第3章 「新たな日常」の実現

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

(デジタルニューディール)

(2) デジタルトランスフォーメーションの推進

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

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

② 農林水産業の活性化

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

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

19 令和元年12月5日閣議決定。

20 平成30年12月14日閣議決定。

21 平成30年12月14日閣議決定。

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

5. 新たな世界秩序の下での活力ある日本経済の実現

(3) サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築

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

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

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

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

103 令和2年1月21日統合イノベーション戦略推進会議決定。

成長戦略フォローアップ（令和2年7月17日閣議決定）抜粋

5. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

vi) 陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革

③ 海のデジタル時代に対応した産業構造の転換

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

6. 個別分野の取組

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) エネルギー・環境

① 強靱かつ持続可能な電気の供給体制の確立

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

⑤ 産業・運輸分野での取組

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

ii) 海洋・宇宙

① 海洋

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

iii) スマート公共サービス

③ 世界で一番企業が活動しやすい国の実現

エ) 貿易手続・港湾物流等の改善

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

・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、2020年度中の横浜港におけるCONPAS⁵⁰の本格運用の開始等を行う。

50 新・情報港湾システムContainer Fast Passの略。

iv) 次世代インフラ

① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る。また、激甚化・頻発化する水災害、切迫化する大規模地震災害、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務であるため、防災・減災、国土強靱化について、デジタル化・スマート化を図りつつ、国・地方自治体をはじめ関係者が一致団結し総力を挙げ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進する。

ウ) 交通・物流の課題の解決

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

v) 農林水産業全体にわたる改革とスマート農林水産業の実現

② 輸出の促進

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

ix) 観光・スポーツ・文化芸術

① 観光立国の実現

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

令和2年度革新的事業活動に関する実行計画 抜粋

「陸海空の様々なモビリティの推進、物流改革」

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

「強靱かつ持続可能な電気の供給体制の確立」

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

「産業・運輸分野での取組」

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

「海洋」

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

「世界で一番企業が活動しやすい国の実現」

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

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

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

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

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

「インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決」

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

「輸出の促進」

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

「観光立国の実現」

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

「観光立国の実現」

2020年度		2021年度	2022年度	2023～2025年度	KPI
<p>予算編成 税制改正要望</p> <p>秋～年末</p> <p>通常国会</p> <p>港湾</p>	<p>クルーズの再興に向けて、クルーズを安心して楽しめる環境を整えつつ、係船柱等の整備やターミナル等におけるインバウンド対応といった受入環境整備を進めるとともに、安全安心かつ上質で多様な寄港地観光の造成等を促進</p>	<p>更なる取組を推進</p>			<ul style="list-style-type: none"> ・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旨す ・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旨す ・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旨す ・2030年にはアジアNo.1の国際会議開催国として不動の地位を築く
	<p>クルーズの再興に向けて、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める仕組みを活用し、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を促進</p>	<p>更なる取組を推進</p>			

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

第1部 世界最先端デジタル国家創造宣言

Ⅱ. デジタル技術の社会実装

(2) スマートフードチェーン構築及び農業データ連携基盤の利活用促進

① WAGRIの機能拡張及びスマート農業の社会実

(略) なお、スマートフードチェーン構築に際しては、港湾における農水産品の輸出拠点機能強化の取組との連携を図る。

(4) サイバーポートによる港湾の生産性革命

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

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

① 港湾関連データ連携基盤を核とした港湾の事業環境(サイバーポート)の実現

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

② ヒトを支援するAIターミナルの実現

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

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

国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策 (令和2年12月8日閣議決定) 抜粋

第2章 取り組む施策

Ⅱ. ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現

1. デジタル改革・グリーン社会の実現

(1) デジタル改革

④デジタル分野における新技術の開発や利活用の環境整備

(略) これらの革新的な新技術をはじめとしたデジタル分野の研究開発に対して積極的な支援を行うとともに、インフラ、交通、物流分野等におけるデジタル化等も進める。

・ インフラ、交通、海事・港湾分野におけるデジタル・トランスフォーメーションの推進 (国土交通省)

(2) グリーン社会の実現

①カーボンニュートラルに向けた新技術の開発

2050年までのカーボンニュートラル目標に向け、我が国の温室効果ガス排出の約85%をエネルギー起源CO₂が占めていることを踏まえ、エネルギー分野の変革や、製造業等の構造転換を図る。特に、①電化と電力のグリーン化(次世代蓄電池技術等)、②水素社会の実現(熱・電力分野等を脱炭素化するための水素大量供給・利用技術等)、③CO₂固定・再利用(CO₂を素材の原料や燃料等としていかすカーボンリサイクルなど)等の重点分野について、2兆円の基金を創設し、具体的な目標年限とターゲットへのコミットメントを示す企業の野心的な研究開発を、今後10年間、継続して支援することで、電力、製鉄・化学などのものづくり、自動車などの運輸部門等各分野において革新的技術の早期確立・社会実装を図っていく。上記を含め、カーボンリサイクルやCCUS、再生可能エネルギーをはじめとしたグリーン分野における様々な新技術の実用化や研究開発の取組に対して積極的な支援を行っていく。

・ 海事・港湾分野のカーボンニュートラルの推進 (国土交通省)

2. 経済構造の転換・イノベーション等による生産性向上

(3) サプライチェーンの強靱化と国際競争力の向上

①サプライチェーン強靱化の実効性向上

今回の感染症の影響により、我が国のサプライチェーンについて、海外における生産拠点の集中度が高い製品等の供給途絶など、その脆弱性が顕在化したことを踏まえ、国内外でサプライチェーンの強靱化支援を継続する。

(略)

加えて、サプライチェーン強靱化や生産性向上に資する観点から、空港や港湾へのアクセス道路の整備や、国際コンテナ戦略港湾の機能強化等を進める。

・ サプライチェーンの強靱化や物流の生産性向上に資する道路ネットワークや港湾の整備等の推進等 (国土交通省)

3. 地域・社会・雇用における民需主導の好循環の実現

(1) 地方への人の流れの促進など活力ある地域創り

④地域における民需主導の成長を支えるインフラ整備

ワイズスペンディングの下、民間需要の誘発や、歩行者・自転車通行空間などのゆとりある公共的空間の確保による多様な交流・活動の創出、地域の基幹産業の競争力の底上げ、生産性の向上など効果の大きいインフラ・プロジェクトについて、財政投融資の手法も活用しつつ、重点的・集中的に推進する。

・ 産業の活性化、雇用の創出等に資する港湾整備 (国土交通省)

Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保

1. 防災・減災、国土強靱化の推進

気候変動の影響により激甚化・頻発化する風水害や、南海トラフ巨大地震など切迫化する大規模地震災害は、まさに「いつ起こるともわからない」危機であり、国民の命と財産を守り、持続的な成長基盤の構築にも資する防災・減災、国土強靱化の推進は引き続き喫緊の課題である。また、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラは老朽化が進行しており、災害等を機にこれらのインフラが毀損すれば、我が国の行政や社会経済システムが機能不全に陥る懸念がある。来年度から令和7年度までの5年間において、時々の自然災害等の状況に即した機動的・弾力的な対応を行うこととし、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(仮称)」を取りまとめる。本対策は、激甚化する風水害や巨大地震等への対策、予防保全に向けた老朽化対策の加速、デジタル化等の推進に係る対策を柱とする。特に加速化・深化させべき施策のために追加的に必要となる事業規模は15兆円程度を目指すこととし、初年度については、令和2年度第3次補正予算において措置する。

府省庁や自治体、官民の垣根を越えて、防災・減災、国土強靱化に一体的に取り組み、災害に屈しない国土づくりを進めることとし、府省庁・官民連携による「流域治水」の推進など自然災害に対し、人命・財産の被害を防止・最小化するための対策や、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、経済・国民生活を支えるための対策を講ずるとともに、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向け、インフラの老朽化対策を加速する。同時に、国土強靱化を円滑・効率的に進めるためのi-Constructionなどデジタル化の推進や降雨予測精度向上、防災のデジタル・トランスフォーメーション等に強力に取り組む。

- ・ 南海トラフ巨大地震や首都直下地震等を見据えた住宅・建築物、学校、漁港の耐震化、津波対策（文部科学省、農林水産省、国土交通省）
- ・ 陸海空ネットワークの耐災害性の強化（鉄道、港湾・航路、空港等）（国土交通省）
- ・ 河川・ダム、道路、鉄道、空港、港湾、ため池、農業水利施設、学校等の重要インフラに係る老朽化対策（文部科学省、農林水産省、国土交通省）
- ・ 3次元モデルやカメラ画像等を活用したインフラの整備、管理などデジタル化の推進（国土交通省）

2. 自然災害からの復旧・復興の加速

令和2年7月豪雨等の自然災害による被災者の生活・生業なりわいの再建や復旧・復興に向けて、引き続き全力で取り組む。公営住宅の再建・補修、保育所等の利用者負担減免、医療・介護保険の一部負担金等の減免、債務整理支援57等により被災者の生活再建を後押しするとともに、感染症による影響もある中で、厳しい状況に置かれている中小・小規模事業者等に対する施設復旧のための補助金等による生業の再建に向けた支援を行う。また、被災したインフラや学校等の公共施設等について、速やかに本格的な復旧を図る。

- ・ 河川、道路、鉄道等のインフラ災害復旧（国土交通省）

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (令和2年12月11日閣議決定) 抜粋

第2章 重点的に取り組むべき対策

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

気候変動の影響により激甚化・頻発化する気象災害や、切迫する南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の発生を見据え、洪水・高潮、土砂災害、地震・津波等による人命・財産の被害の防止・最小化のための防災インフラ等の強化を推進するとともに、災害に際し、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、迅速な復旧復興と国民経済・生活を支えるための取組を推進する。

(1) 人名・財産の被害を防止・最小化するための対策

- ・ 流域治水対策（河川、下水道、砂防、海岸、農業水利施設の整備、水田の貯留機能向上及び国有地を活用した遊水地・貯留施設の整備加速）（国土交通省、農林水産省、財務省）
- ・ 港湾における津波対策（国土交通省）

(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策

- ・ 港湾の耐災害性強化対策（地震対策、高潮・高波対策、走錨対策及び埋塞対策）（国土交通省）

2 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

高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化する中、人命を守り、必要な行政・社会経済システムが機能不全に陥らないようにしつつ、中長期的なトータルコストの縮減等を図るため、早期に対策が必要な施設の修繕を集中的に実施し、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換を図る。

- ・ 海岸保全施設の老朽化対策（農林水産省、国土交通省）
- ・ 港湾における老朽化対策（国土交通省）

3 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

国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるため、国土強靱化に関する施策のデジタル化を推進するとともに、災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化を図る。

(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化

- ・ 港湾におけるデジタル化に関する施策（国土交通省）

(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化

- ・ 港湾における災害情報収集等に関する対策（国土交通省）
- ・ 港湾における研究開発に関する対策（国土交通省）

国内外の社会経済情勢の展望

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

港湾政策の基本的理念

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

【2030年の港湾が果たすべき役割】

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

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

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

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

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

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

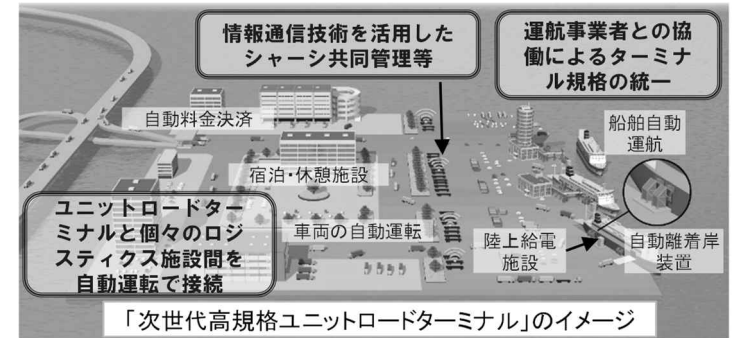
【中長期政策の方向性(8本柱)】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築



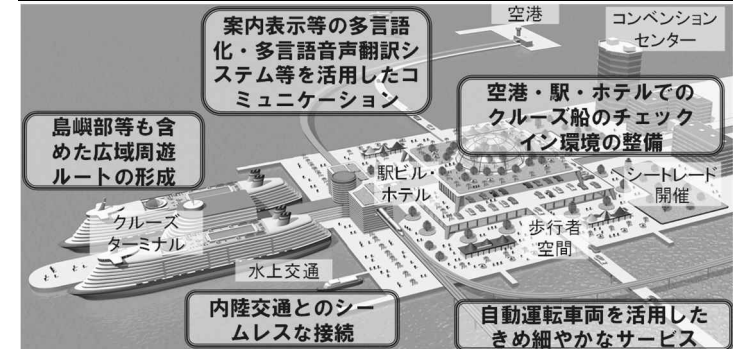
- ・ 東南アジア等へのシャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- ・ 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- ・ 国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築



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

3. 列島のクルーズアイランド化



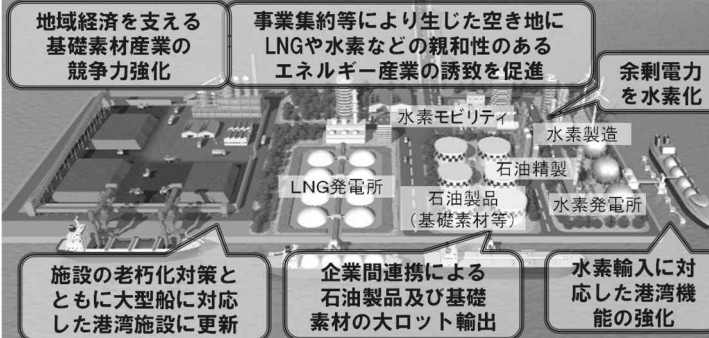
- ・ 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開

4. ブランド価値を生む空間形成



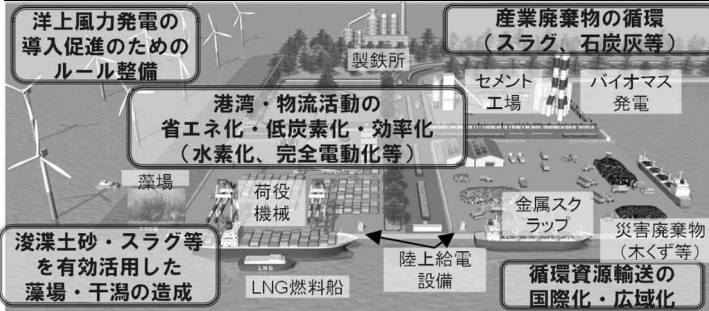
- ・民間資金を活用したマリナー開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成



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

6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～



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

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化



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

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

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



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

※CIM：Construction Information Modeling / Managements

港湾位置図

■ 港湾数一覧

(令和2年4月1日現在)

区分	総数	港湾管理者					56条港湾
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	-	-	5	
国際拠点港湾	18	11	4	-	3	18	
重要港湾	102	82	16	1	3	102	
地方港湾	868	504	303	-	-	807	61
計 (うち避難港)	993 (35)	598 (29)	327 (6)	1 (-)	6 (-)	932 (35)	61 (-)

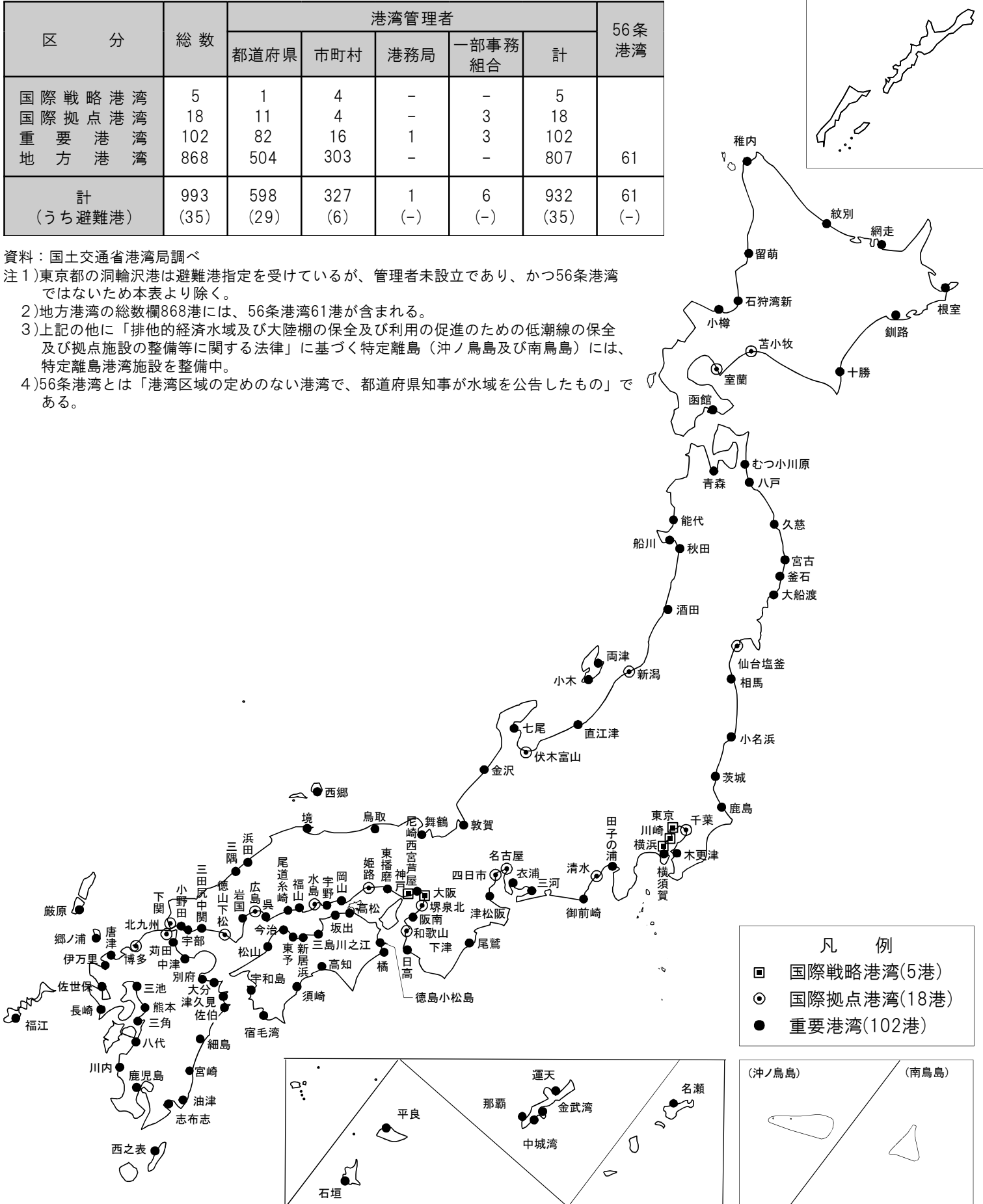
資料：国土交通省港湾局調べ

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

2) 地方港湾の総数欄868港には、56条港湾61港が含まれる。

3) 上記の他に「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」に基づく特定離島（沖ノ鳥島及び南鳥島）には、特定離島港湾施設を整備中。

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



(この冊子は、再生紙を使用しています。)



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



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

