

## 1. 港湾行政の最近の動向について



# 港湾行政の最近の動向について

---

令和3年6月29日  
国土交通省 港湾局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 港湾の概要

- 「みなと」の役割
- 港湾所在市区町村の特徴
- 港湾の種類と配置（港湾法）

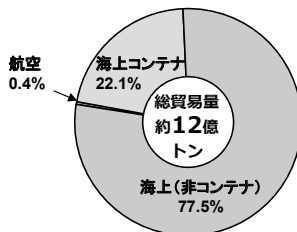
- めし(産業): 製造品出荷額 約147兆円(港湾所在市区町村の割合 約46%)  
臨海部の特性を活かした企業活動の場
- あし(人流)  
国内フェリー・国際フェリー・港内アクセス等や  
離島における安定した住民生活の確保
- あし(物流)  
我が国の経済活動、国民生活に必要な物資の輸送拠点
- くらし(生活)  
海と陸の結節点の特性を活かした親水空間、賑わい拠点
- いのち(防災): 防護人口 約5,962万人(港湾所在市区町村の割合 約47%)  
港湾の背後地を守る役割を担う  
災害時における海上輸送ネットワークの拠点

※港湾所在市区町村の整理は2019.1.1現在



2

## 港湾所在市区町村の特徴(人口・資産が高度に集積)



【出典】  
・総貿易量: 港湾統計(2019年)  
・海上コンテナ・海上非コンテナ比率: 港湾統計(2019年)  
・航空・海上比率: 貿易統計をもとに国土交通省港湾局作成(2019年)

### 全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村	その他(内陸部も含む)
約32% (約12万km <sup>2</sup> )	約68% (約26万km <sup>2</sup> )

(約38万km<sup>2</sup>)

【出典】全国都道府県市区町村別面積調(2021.1.1現在)

### 背後地が大都市やみなとまち



東京港(東京都)



呉港(広島県)

### 我が国の人口に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村	その他(内陸部も含む)
約47% (5,962万人)	約53% (6,752万人)

(12,714万人)

【出典】総務省自治行政住民制度課編  
「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(2020.1.1時点)

### 物流・産業機能が高密度に集積



大阪港(大阪府)



千葉港(千葉県)

### 全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村	その他(内陸部も含む)
約47% (約154兆円)	約53% (約177兆円)

(約332兆円)

【出典】工業統計表(地域別統計表)(値は2018暦年値)

3

## 国土交通省



国土交通省

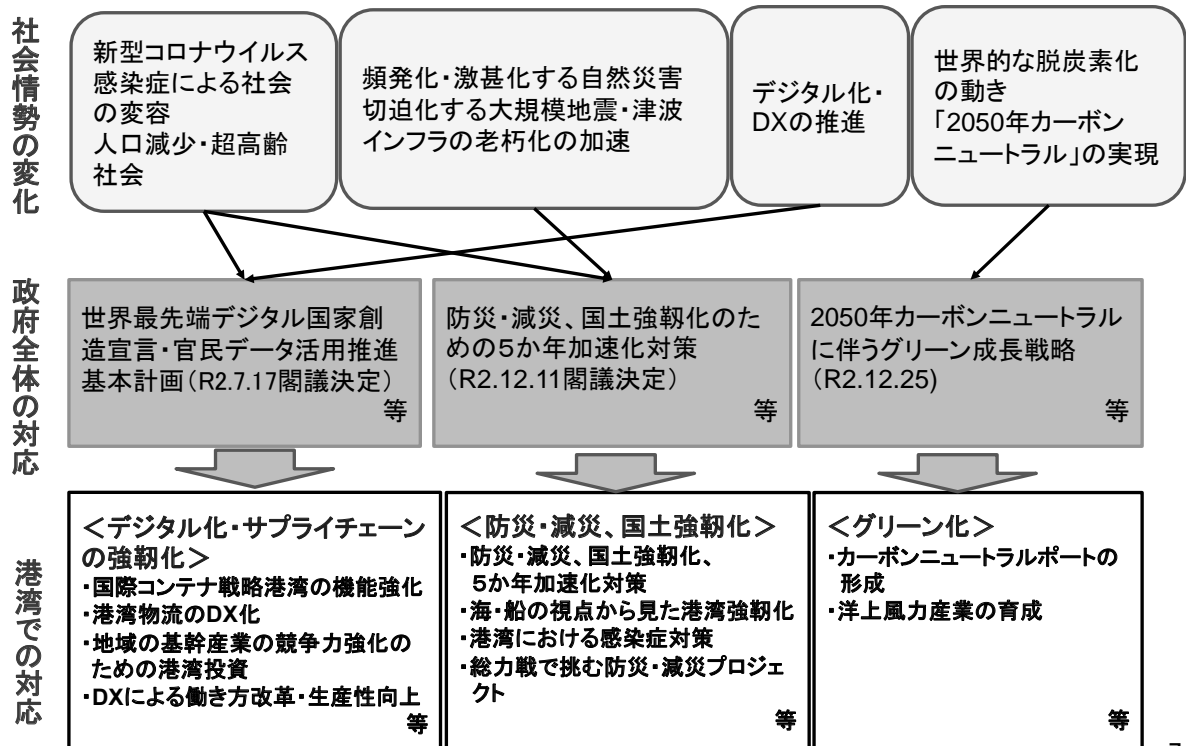


## 経済社会情勢の変化に対応した港湾政策の展開

### <目 次>

1. デジタル化・サプライチェーンの強靱化
2. グリーン化
3. いのちとくらしを守る防災・減災、国土強靱化
4. 豊かで活力ある多核連携型の地域づくり

## 経済社会情勢の変化に対応した港湾政策の展開



# 1. デジタル化・サプライチェーンの強靱化

- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化
- 港湾物流のDX（デジタル・トランスフォーメーション）
- 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾投資
- 国際バルク戦略港湾政策の推進
- 内航フェリー・RORO船を活用した複合一貫輸送ネットワークの構築
- 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

## 国際コンテナ戦略港湾政策を通じた生産性の向上

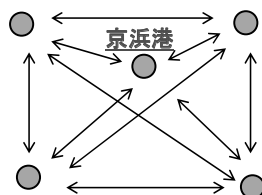
政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

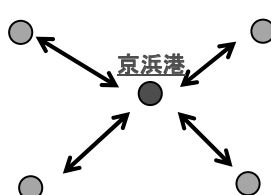
- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する
- 企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化

⇒ 雇用と所得の維持・創出

○ 出発地と目的地を直接結ぶ場合



○ ハブシステムによる輸送の効率化



主な施策

### 「集貨」

#### ○ 国際フィーダー航路網の強化

国際フィーダー航路の寄港便数が  
阪神港で4割、京浜港で3割増加

	事業実施前	事業実施後
阪神港	68便 (2014. 4時点)	95便 (2019. 10時点)
京浜港	39便 (2016. 3時点)	51便 (2020. 1時点)

国内最大内航コンテナ船(670TEU型)も新造され、船舶も大型化。

### 「創貨」

#### ○ 物流施設の整備(無利子貸付)

<横浜港4件、神戸港2件>

#### ○ 物流施設の再編・高度化(補助)

<神戸港2件、博多港1件、清水港1件>



### 「競争力強化」

#### ○ 高規格コンテナターミナルの整備(国負担)

・水深18mの大水深コンテナターミナルの整備(横浜港)  
・2Mアライアンス、サ・アライアンスの2大アライアンスによるMC1～MC4の柔軟かつ一体的な利用(R3. 4～)



#### ○ 「ヒトを支援するAIターミナル」への支援

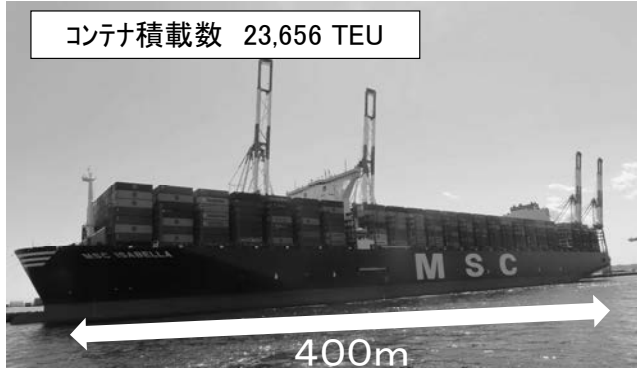


#### ○ とん税・特別とん税等の入出港コストの軽減(令和2年10月施行);56年ぶりの改正

## 大型コンテナ船による大量一括輸送 ～CO2削減にも有効～

### 世界最大級のコンテナ船 「MSC Isabella」

コンテナ積載数 23,656 TEU

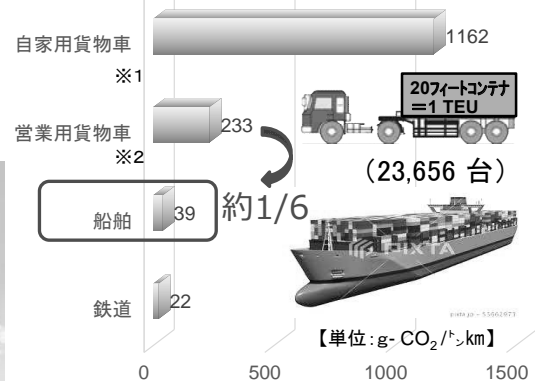


横浜港南本牧ふ頭MC-4

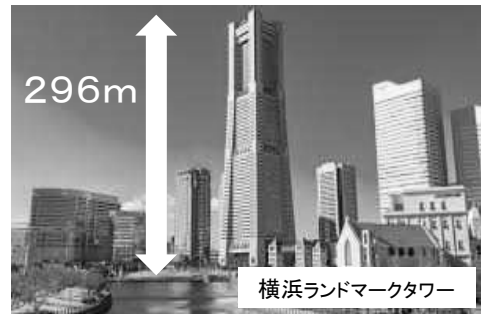
【TEU】Twenty-foot Equivalent Unit  
(20 ft(フィート)コンテナ1個を1TEUとして計算)

### 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量※(2018年度貨物)

※ 1トンの貨物を1km運ぶ(=1トンキロ)時に排出されるCO<sub>2</sub>の量



※1: 自家用貨物車とは、営業用以外の貨物を輸送する自動車  
※2: 営業用貨物車とは、他人の求めに応じて貨物を輸送する自動車



横浜ランドマークタワー

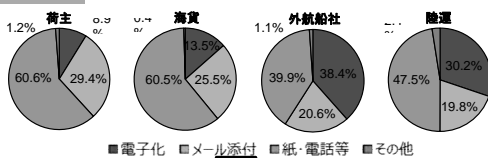
10

## 港湾におけるデジタル化の推進 ～Cyber PortとCONPAS～

○ 港湾物流手続の電子化を図るCyber Portと搬入情報の事前照合等を行うCONPASにより、港湾物流業務の効率化とコンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、港湾物流全体の生産性向上を目指す。

### 現状

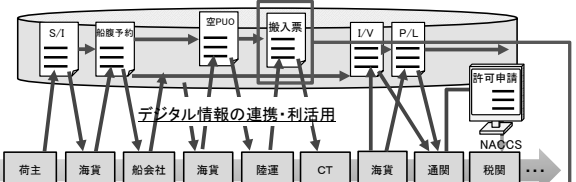
＜業種毎の情報伝達手法＞



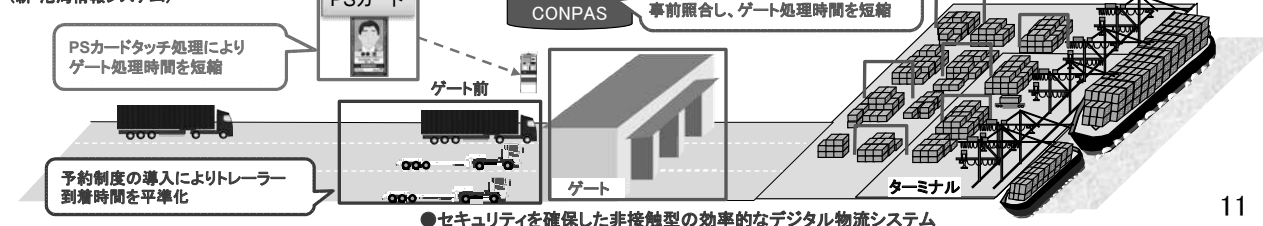
■電子化 ■メール添付 ■紙・電話等 ■その他

### 将来〔Cyber PortとCONPASの連携(イメージ)〕

●Cyber Port (旧 港湾関連データ連携基盤)※令和3年4月1日運用開始



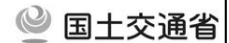
●CONPAS (Container Fast Pass)  
(新・港湾情報システム)



11

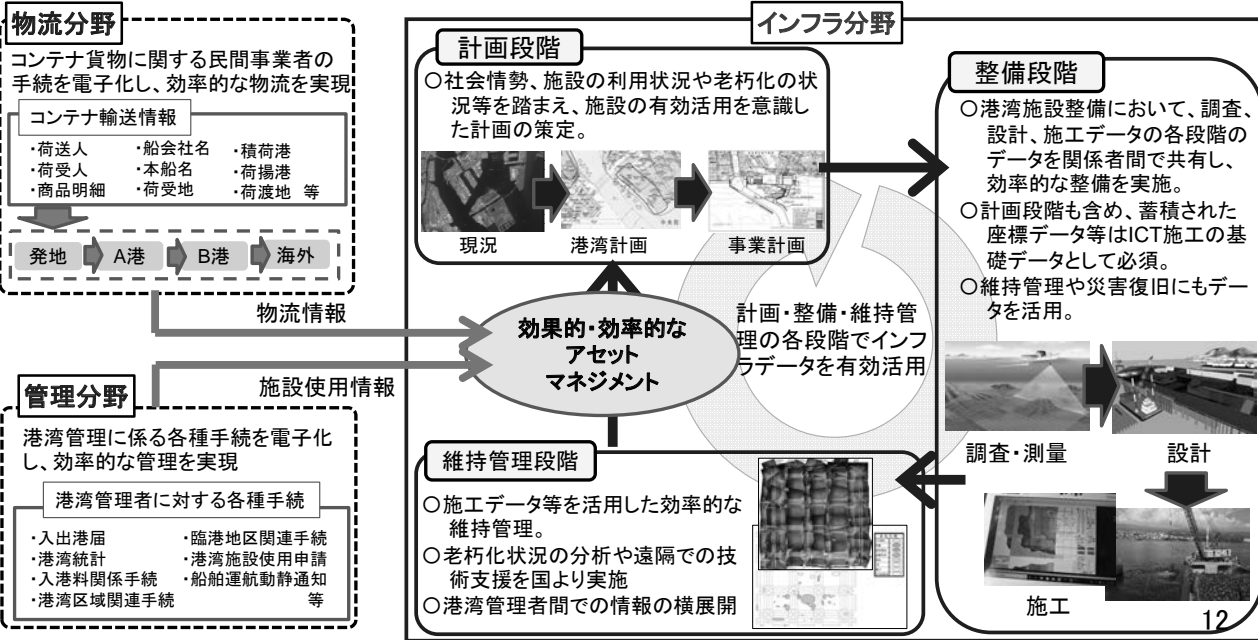


## サイバーポートの活用イメージ(効果的・効率的なアセットマネジメント)



○計画段階から整備・維持管理・利用の段階に至る港湾及び港湾施設に関する様々な情報についてデジタル化し、サイバーポート(港湾インフラ分野)で一元的に管理するとともに、データを有効に活用。

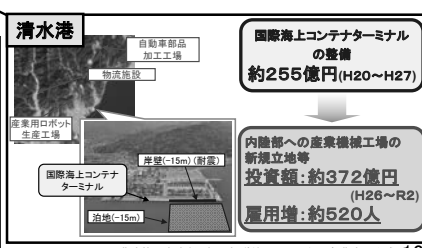
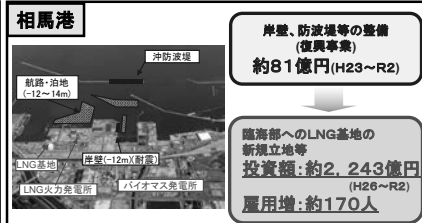
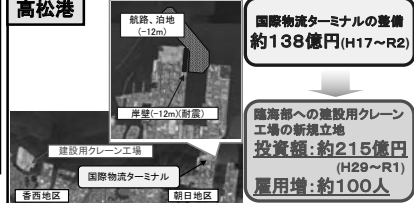
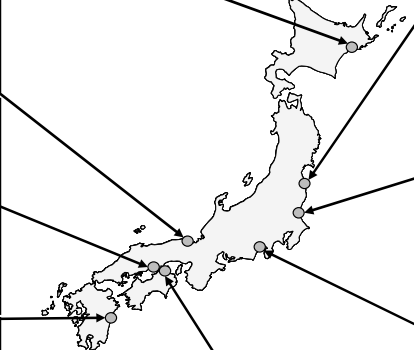
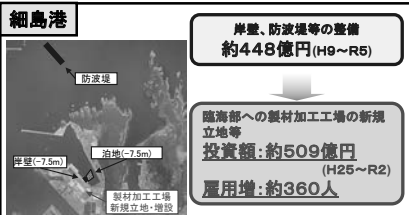
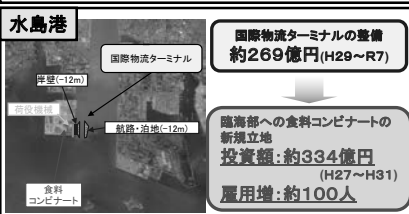
○物流分野や管理分野と連携することで施設の日々の利用状況や施設需要を把握・分析するとともに、施設の健全度や施設の利用状況、全国的な物流ネットワークの効率化等の観点から、タイムリーな更新投資を行う。(効果的・効率的なアセットマネジメント)



## 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾投資



公共の港湾投資に伴い、  
地域への新規の民間投資が促進、  
雇用が創出されている。

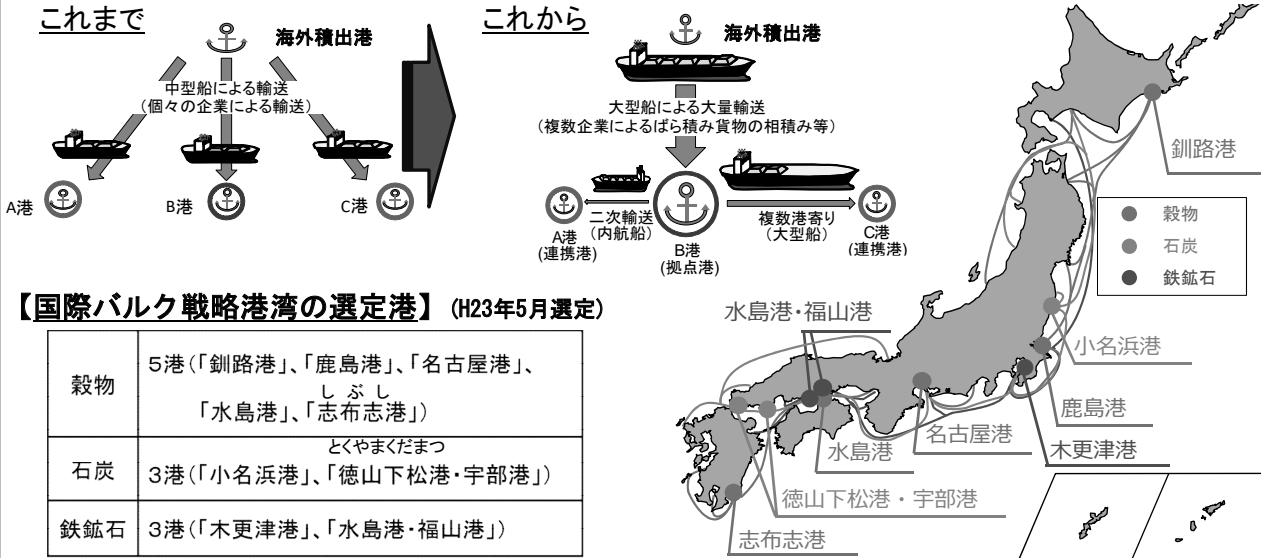


2020年5月現在、港湾整備に対応した民間投資と新規雇用の例を記載(なお、主に公表情報を元に記載しているため、計上されていない民間投資額、雇用人数もある一部、将来分を含む)。

港湾管理者資料、新聞報道等より国土交通省港湾局作成 13

○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。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整備年が古く、水深も浅い傾向にあり、各港湾毎に中型船による非効率な海上輸送が行われている。

○このため、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として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。

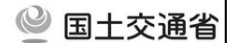


14

<p>小名浜港(石炭) 小名浜港実施中プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船による共同輸送を促進: 海上輸送コスト約4割削減※</li> <li>公共投資に合わせた民間投資: 最新鋭石炭火力発電所の建設計画が進展</li> </ul> <p>⇒ 民間投資 約3,000億円</p>	<p>釧路港(穀物) 釧路港実施中プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船による共同輸送を促進: 海上輸送コスト約4割削減※</li> <li>公共投資に合わせた民間投資: サイロ増設や飼料製造工場の新規立地が進展</li> </ul> <p>⇒ 民間投資 約207億円</p>	<p>徳山下松港・宇部港(石炭) 徳山下松港実施中プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船による共同輸送を促進: 海上輸送コスト約2割削減※</li> <li>公共投資に合わせた民間投資: 貯炭場において出荷設備の増強や発電設備の建設計画が進展</li> </ul> <p>⇒ 民間投資 約1,056億円</p>
<p>水島港(穀物) 水島港実施中プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船による共同輸送を促進: 海上輸送コスト約2割削減※</li> <li>公共投資に合わせた民間投資: 新たな穀物関連企業の進出</li> </ul> <p>⇒ 民間投資 約334億円</p>	<p>志布志港(穀物) 志布志港実施中プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船による共同輸送を促進: 海上輸送コスト約1割削減※</li> <li>公共投資に合わせた民間投資: 飼料製造工場等への設備投資が進展</li> </ul> <p>⇒ 民間投資 約120億円</p>	<p><b>政策の目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆生産性の向上 大型船が入港できる岸壁等の整備に加えて、企業間連携による共同輸送を実現することで、海上輸送コスト削減を目指し、飛躍的な生産性の向上を図る。</li> <li>◆国際競争力強化 産業インフラの機能強化を図ると共に、公共投資に合わせて民間投資の動きも活性化させ、経済の好循環に繋げる。</li> </ul> <p>※印は、国土交通省港湾局試算 民間投資額は、新聞報道等より国土交通省港湾局作成</p>

15

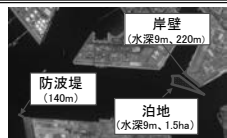
# 内航フェリー・RORO船を活用した複合一貫輸送ネットワークの構築



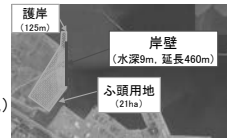
トラックドライバー不足への対応や災害に強い効率的な輸送ネットワークの構築を図るため、フェリー・ROROターミナルの機能強化を図る。

## ○ 現在実施中の事業例

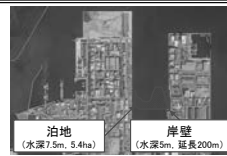
**千葉港 千葉中央地区**  
複合一貫輸送ターミナル整備事業  
・総事業費 76億円  
・整備期間 R2年度～R6年度  
・航路 千葉～三島川之江(大王海運)



**大分港 大在西地区**  
複合一貫輸送ターミナル整備事業  
・総事業費 156億円  
・整備期間 R2年度～R11年度  
・航路 大分～東京(商船三井フェリー他)  
清水(川崎近海汽船)



**高松港 朝日地区**  
複合一貫輸送ターミナル整備事業  
・総事業費 73億円  
・整備期間 R2年度～R7年度  
・航路 高松～神戸(ジャンボフェリー)



## ○ フェリー・ROROの就航状況※1・新規就航の例

□ 苫小牧～東京～清水～大阪～清水/東京～仙台  
新規RORO航路(栗林商船) 平成30年5月就航  
・総トン数 : 約13,000トン



北海道胆振東部地震後のフェリーによる緊急車両の輸送(苫小牧港 H30.9.8撮影)

● 苫小牧港における取組  
岸壁の改良、ふ頭用地を整備し、複合一貫輸送ターミナルを機能強化

□ 北九州～横須賀  
新規フェリー航路  
(SHKグループ新会社)  
令和3年7月 就航予定  
・総トン数 : 約15,400トン  
・所要時間 : 約21時間



● 北九州港における取組  
新たに岸壁、ふ頭用地を整備し、複合一貫輸送ターミナルを機能強化

□ 博多～敦賀 新規RORO航路  
(近海郵船) 令和元年4月就航  
※13年ぶりに復活  
・総トン数 : 約9,800トン  
・所要時間 : 約19時間



※1 フェリーについては、300km以上の長距離航路のみ記載

## ○ フェリー・RORO船の大型化の動向

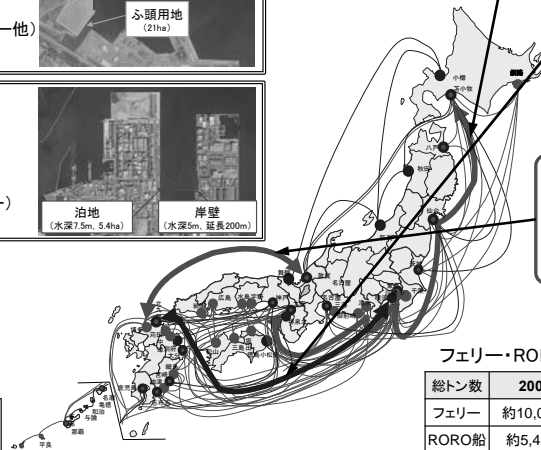
フェリー・RORO船の平均船型※2

	2000年	2020年
総トン数		
フェリー	約10,000トン	約11,000トン
RORO船	約5,400トン	約11,000トン

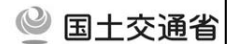
※2 フェリーについては、100km以上の中長距離航路を航行する船舶を対象。フェリー・RORO船とも離島航路を除く。

出典: 海上定期便ガイド、内航船舶明細書、日本船舶明細書を基に国土交通省港湾局作成

—— RORO船  
—— フェリー

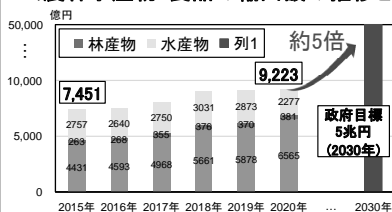


# 産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進



○ 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を拡充するとともに、関連する予算の重点化を行う。

## <農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>



出典: 農林水産省資料、貿易統計に基づき国土交通省港湾局作成

## <農林水産省の取組と国土交通省が連携して推進する取組>

**農林水産省**  
輸出先国の政府機関等との協議の加速化  
輸出に必要な施設認定等の輸出手続の円滑化  
輸出先国の規制に関する情報提供等による事業者の支援

### 国土交通省

- 関係者が連携した計画を策定
- 実証事業の実施
- 民間事業者による温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備【拡充】
- 関連する予算の重点化

## <具体的な取組イメージ>



コールドチェーンの確保など、輸出の川上から川下までの連携を強化

17

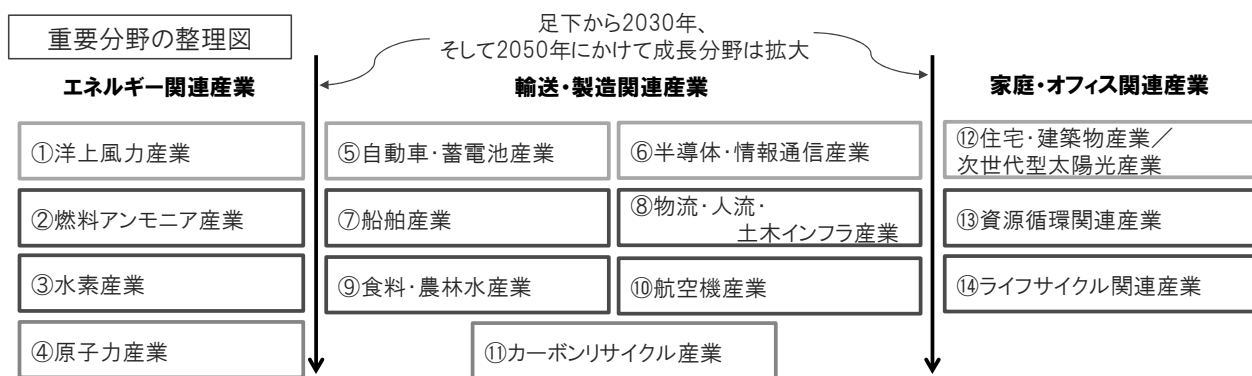
## 2. グリーン化

- 2050年カーボンニュートラル ～2030年温室効果ガス△5割の高みに挑戦～
- カーボンニュートラルポートの形成
- 洋上風力発電の導入促進 ～2040年最大4500万kW～
- 離島における港湾・海洋空間の活用

### 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25日 関係省庁調整の上、成長戦略会議において経済産業大臣報告)

- 令和2年12月25日に開催された第6回成長戦略会議において、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表された。
- 同戦略においては、今後の産業として成長が期待される重要分野として、下記14産業につき、2050年までの「実行計画」が策定されている。



#### (8)物流・人流・土木インフラ産業

##### ①カーボンニュートラルポートの形成

カーボンニュートラルを目指す上で不可欠な重要分野である水素は、発電、運輸、産業等幅広い分野における脱炭素化に貢献できるエネルギーであり、IEA(国際エネルギー機関)のレポート(2019年)では、多様なエネルギー課題を解決する水素の利用拡大のため、工業集積港を水素利用拡大の中枢にすることが提言されている。

我が国の輸出入の99.6%を取り扱う物流拠点であり、かつ様々な企業が立地する産業拠点である国際港湾において、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵・利活用等、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等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、2050年の港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す。

日米首脳会談（概要から抜粋）

## 日米競争力・強靱性(コア)パートナーシップ

概要

①競争力・イノベーション（特にデジタル分野）  
②コロナ対策・グローバルヘルス・健康安全保障  
③気候変動・クリーンエネルギー及びグリーン成長・復興

日米両国は、

- ICT技術(スマートシティ、省エネルギーICTインフラ、インフラ管理のためのデジタルソリューション等)、カーボンニュートラルレポート及び持続可能で気候に優しい農業を含め、気候変動緩和、クリーンエネルギー及びグリーン成長・復興に貢献する他の分野について協力する。

20

(出典)外務省作成資料を基に国土交通省港灣局作成

国土交通省

- 洋上風力発電は、①**大量導入**、②**コスト低減**、③**経済波及効果**が期待され、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札。
- **欧州を中心に全世界で導入が拡大**。近年では、中国・台湾・韓国を中心に**アジア市場の急成長**が見込まれる。**(全世界の導入量は、2018年23GW→2040年562GW（24倍）となる見込み)**
- 現状、洋上風力産業の多くは国外に立地しているが、日本にも潜在力のあるサプライヤーは存在。

### 3.アジア展開も見据えた 次世代技術開発、国際連携

#### (4) 洋上風力人材育成プログラム

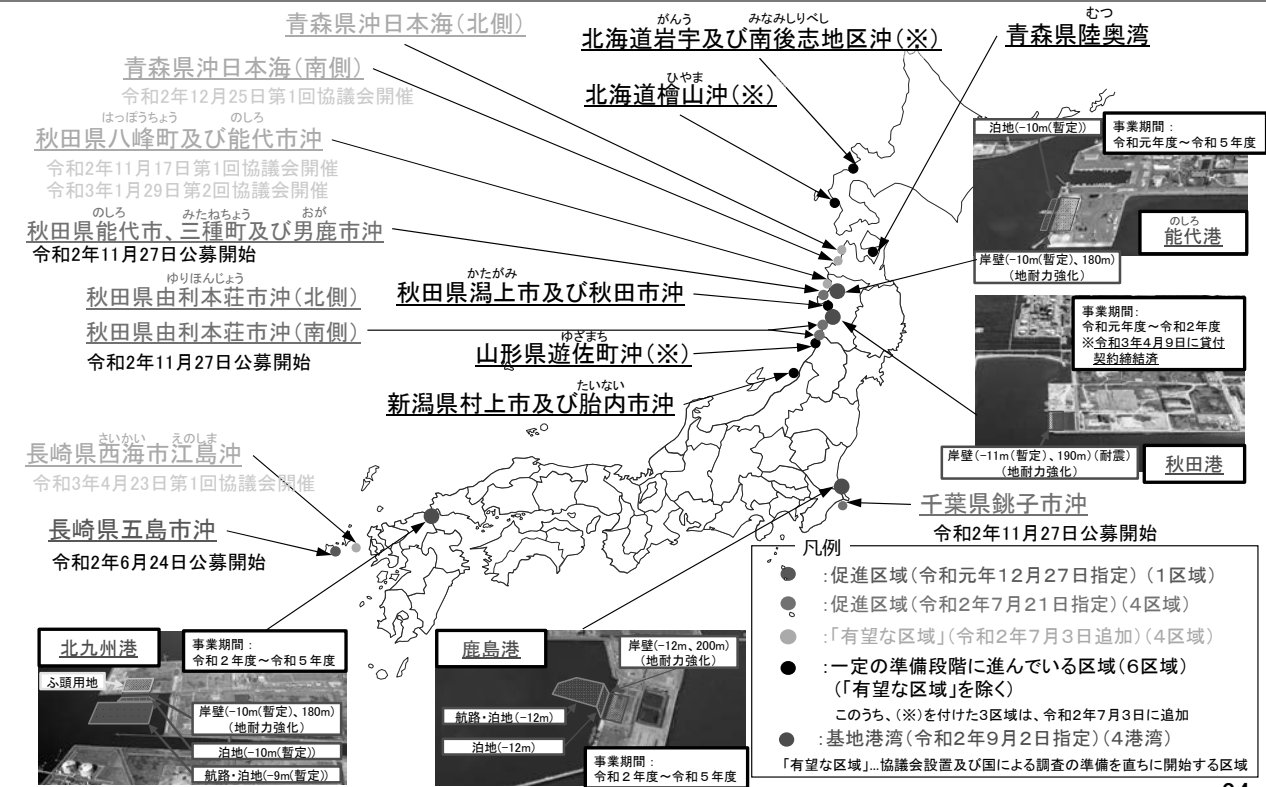
22

	洋上風力発電 (8MW級)	(参考) ジャンボジェット機
全長	ブレード: 約80m タワー: 約90m	約76m
重量	ブレード: 約390トン タワー: 約410トン	約200トン

※ブレード重量: 約35トン  
※ジャンボジェット機はR747-8

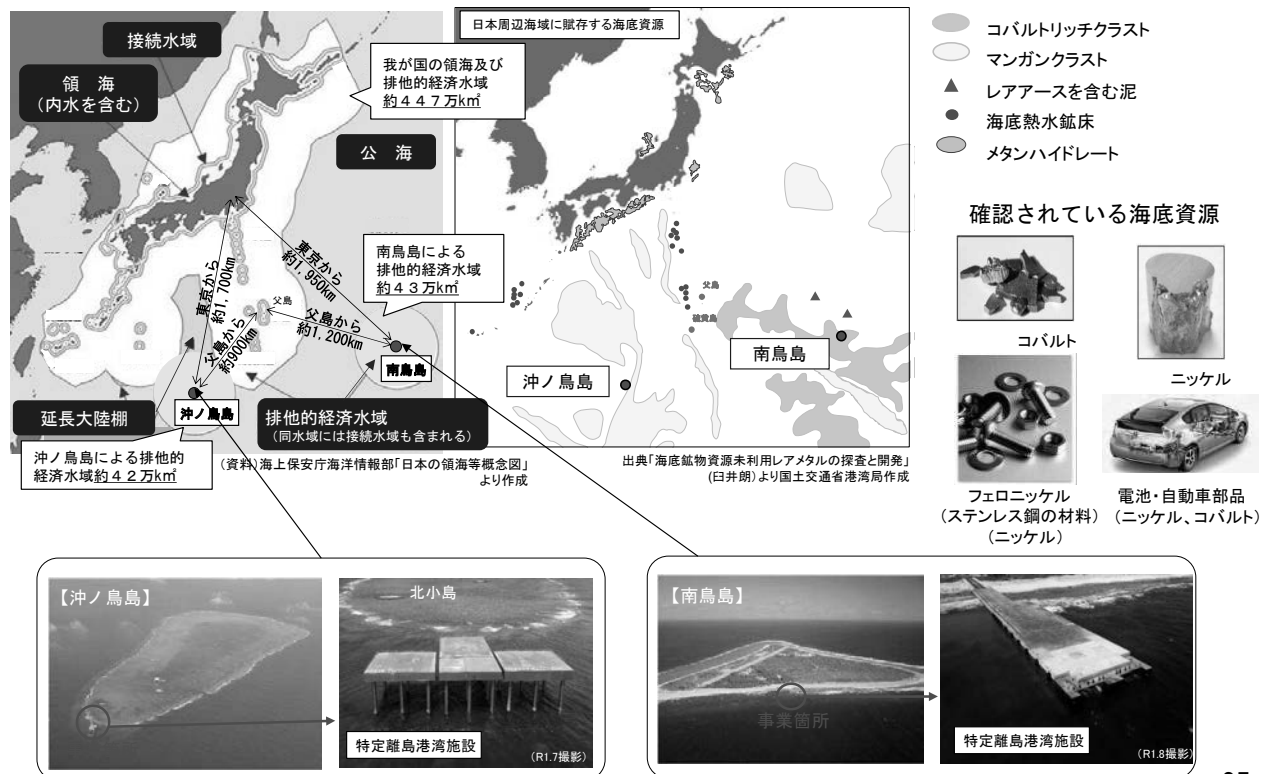
23

## 洋上風力発電に係る基地港湾及び促進区域の位置図



24

## 離島における港湾・海洋空間の活用～資源小国から資源大国へ～



25

### 3. いのちとくらしを守る防災・減災、国土強靱化

- 増大する臨海部の災害リスク
- 港湾における防災・減災、国土強靱化
- 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
- 海・船の視点から見た港湾強靱化の推進
- 加速する港湾施設の老朽化
- 港湾における戦略的ストックマネジメント

#### 増大する臨海部の災害リスク

○ 背後に人口や資産が集積し、国際貿易・海上物流の拠点である港湾において、大規模自然災害や複合災害に対しても、人命や資産の防護・被害の軽減を図るとともに、基幹的な海上交通ネットワークの機能を維持し、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ため、高潮・高波対策や地震・津波対策の加速化など臨海部の安全性向上が不可欠。

##### 切迫する南海トラフ地震

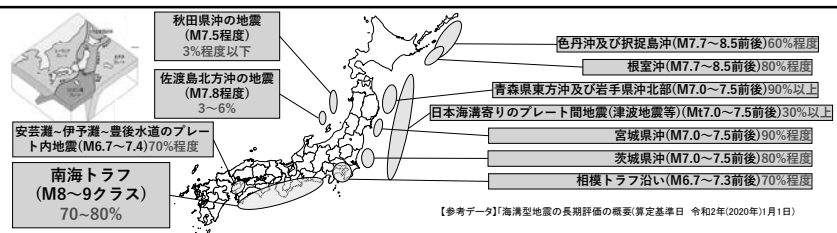
南海トラフ巨大地震の被害想定  
＜陸側ケース＞

資産等被害・・・171.6兆円

経済被害・・・36.2兆円

港湾機能の機能停止による経済活動

損失額・・・20.1兆円



##### 平成30年台風第21号 大阪湾周辺の被害



支払保険金1兆円(台風被害額の総計)

##### 神戸港



##### 令和元年房総半島台風、東日本台風 東京湾の被害



房総半島台風 支払保険金約5千億円  
東日本台風 支払保険金約6千億円  
(台風とも台風被害額の総計)

##### 川崎港





ソフト

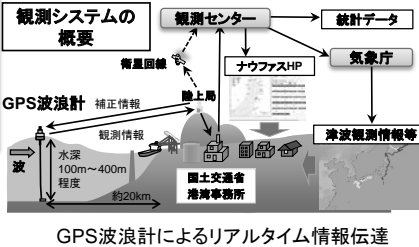
ハード

■港湾の観測計を活用した情報提供  
沖合の波浪や潮位などのリアルタイム情報を提供し、高潮・津波からの避難に活用。

■水門・陸隔等の統廃合、自動化等の推進  
津波来襲時の安全・確実な水門等の閉鎖のため、統廃合・常時閉鎖により管理対象施設を削減し、残る施設も自動化・遠隔操作化を推進。

■防波堤・防潮堤の「粘り強い構造」の導入  
大規模津波が堤体を越流する場合でも、避難時間の確保や浸水範囲の低減などの減災効果を発揮できる粘り強い構造に強化。

港湾・背後地を守る

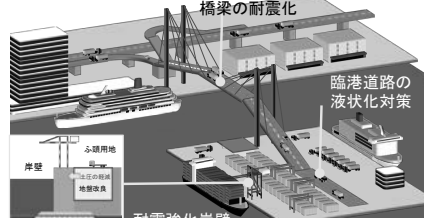


海上輸送ネットワークを維持する

■港湾BCP、水際・防災対策連絡会議による連携体制の強化  
発災後の港湾機能の維持、早期回復を図るため、港湾BCPを定め、水際・防災対策連絡会議の開催等により、港湾の災害対応力を強化。

■災害時の基幹的海上交通ネットワークの確保  
災害時の陸上交通網分断に対応したリダンダンシーの確保、緊急確保航路の航路啓開及び港湾施設の管理の代行等の国の実施体制を強化。

■ネットワークを意識した岸壁・臨港道路等の耐震化  
大規模地震発生後の緊急物資輸送、幹線物流機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等を推進。



（平成30年北海道胆振東部地震）

物流網のリダンダンシー確保

国による港湾施設の一部管理

（令和2年7月豪雨・八代港）

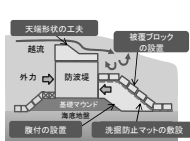
28

## 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（港湾・海岸）

- 我が国の輸出入貨物量の99.6%を取り扱う港湾は、人口や資産が集中する島国日本の生命線であり、人命防護、資産被害の最小化は当然として、災害に強い海上輸送ネットワーク機能の構築に向けて、速やかに対策を講じることが必要。
- 港湾・海岸において、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の柱に基づき、取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から7年度までの5か年で重点的かつ集中的に対策を講ずる。

### I. 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

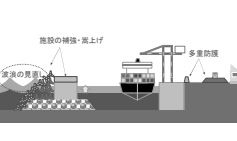
#### 港湾における津波対策



#### 港湾における地震対策



#### 港湾における高潮・高波対策



#### 港湾における走錨対策



#### 港湾等の埋塞対策



#### 海岸の整備



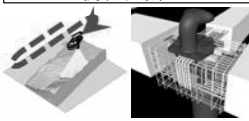
### II. 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策

#### 港湾・海岸における老朽化対策



### 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



#### 港湾における災害情報収集等に関する対策



#### 港湾における研究開発に関する対策

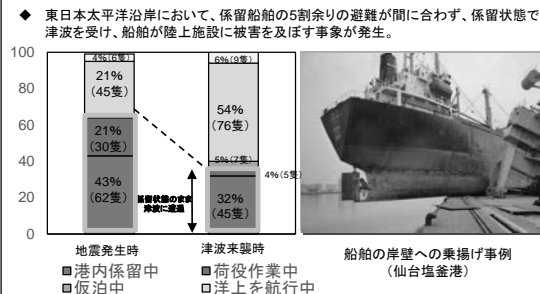


29

## 海・船の視点から見た港湾強靱化の推進

- 東日本大震災の際、地震時に係留中だった船舶の5割余りが係留状態で津波を受け、船舶が陸上施設に被害を及ぼす事象などが発生。
- 震災の教訓や巨大地震の切迫性等を踏まえ、津波発生時の港湾施設の被害軽減等に向け、令和2年6月に「海・船の視点から見た港湾強靱化検討委員会」を設置し、令和3年3月、津波来襲時に船舶に起こり得るリスクの軽減に向けた対策を公表。
- 今後、本とりまとめに基づき、津波を想定した港湾BCPの更なる充実化や、船舶の沖合退避の迅速化・係留避泊の安全性向上・衝突・乗揚げの抑制の観点から、水域施設・係留施設に関する「港湾の施設の技術上の基準」の改訂等を行うことにより、港湾における更なる津波対策を推進。

### 東日本大震災の際の船舶の被災状況 海事局資料を参考に港湾局作成



### 海・船の視点から見た港湾強靱化に向けた主な施策

#### 沖合退避の迅速化

- 出船係留の推奨
- 津波・引き波から退避しやすい水域施設(航路・泊地等)の導入
- 係留索解放の自動化(クイックリリース型係船柱等)等

#### 係留避泊の安全性向上

- 津波を考慮した係船柱・防舷材の導入
- 津波エネルギーを減衰する防波堤の延伸・嵩上げ
- 船員等の人命を守る津波避難タワー等の整備等

#### 衝突・乗揚げの抑制

- 民有護岸の耐震化等による航路等の安全性確保
- 防衝施設や乗揚げ・流出防止施設の整備

### NHK「おはよう日本(全国版)」による報道 ※令和3年4月5日(月)07時30分頃放送

#### ◆報道内容

- 東日本大震災では、係留中の船の5割余りの避難が間に合わず、岸壁に衝突して施設を損傷させたほか、陸上に乗り上げるなど大きな被害が発生。
- 国交省では、震災後、地震の揺れに強い岸壁の整備などを進めてきたが、新たに船による港への二次的な被害を軽減する対策をとりまとめた。
- とりまとめによると、津波警報が出たら船がすぐに港の外に避難できるよう、ふだんから港の外に向けて係留することが有効とのこと。
- また、船がぶつかることを想定し、岸壁や護岸に衝撃を和らげる設備や、岸壁に船の乗り上げを防ぐための柵を整備するべきとしている。
- 国交省は設備面の対策には時間とコストがかかるとして、港のBCP(事業継続計画)の改定など、ソフト対策にも力を入れることとしている。

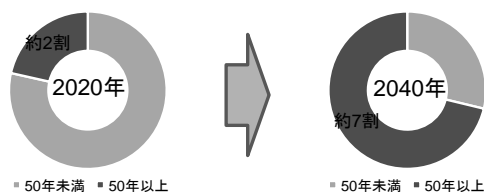


30

## 加速する港湾施設の老朽化

- ◆ 港湾管理者が管理する施設、民有施設ともに港湾施設の老朽化が急速に進行。海岸管理者が管理する海岸保全施設についても同様。

### 供用後50年以上経過する公共岸壁の割合(施設数)

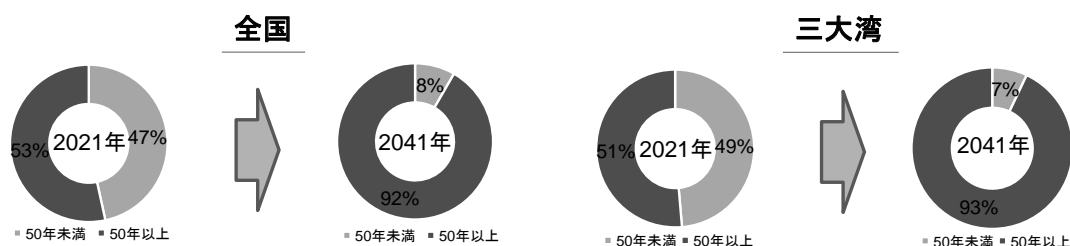


※ 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深): 国土交通省港湾局調べ  
※ 竣工年不明施設は約100施設については上記の各グラフには含めていない

### 老朽化の進行により被災した岸壁のイメージ



### 供用後50年以上経過する専用岸壁の割合(施設数)

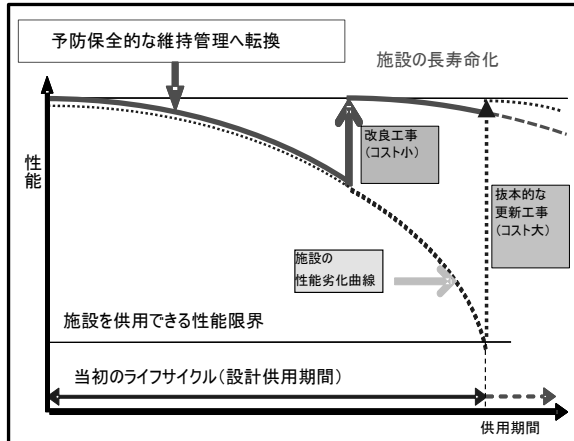


※ 南海トラフ地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域における建設年を確認できた施設に限る。  
※ 国土交通省港湾局調べ(R2.8時点)

31

### (1) 予防保全型維持管理への転換

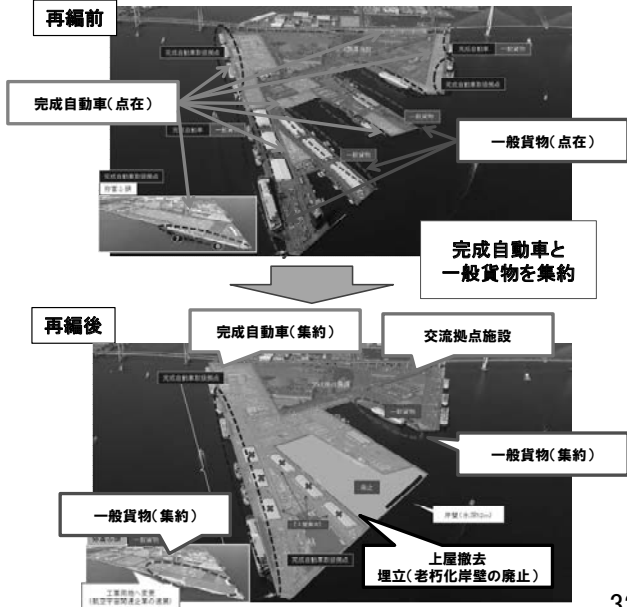
施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮したうえで、港湾単位で予防保全計画を策定し、これに基づいて計画的かつ効率的に改良工事を行うことにより、ライフサイクルコストを抑制しつつ、個々の施設の延命化を図る。



### (2) 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見直し等を図ることにより、効率的なふ頭へ再編する。

(名古屋港金城ふ頭の例)



32

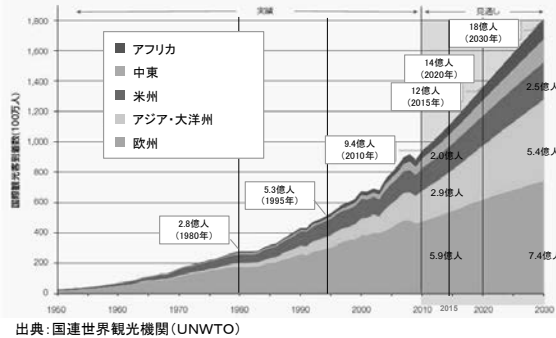
## 4. 豊かで活力ある多核連携型の地域づくり

- クルーズを安心して再び楽しめる環境づくり
  - ・ 訪日外客数
  - ・ クルーズの安全・安心の確保に係る中間とりまとめ
  - ・ 新型コロナウイルス感染症への対応（クルーズ・物流）
  - ・ 水際・防災対策連絡会議の開催
- 「みなと」を核とした魅力ある地域づくり
  - ・ みなとオアシスの概要
  - ・ みなとオアシス防災ネットワーク

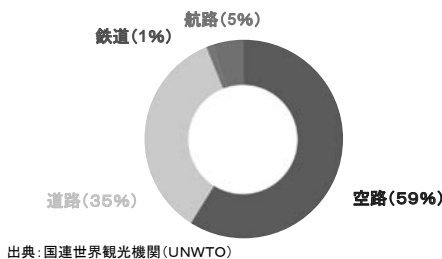
## 国際観光客到達数と訪日外客数の動向

- 2030年における国際観光客到達数は、全世界で約18億人（欧州は約7.4億人）まで増加する見込み。
- 2020年における各地域の訪日外客数の全体（412万人）に占める割合は、東アジアが約63%、東南アジア・インドが約17%、欧米豪がわずかに約14%（59万人）。

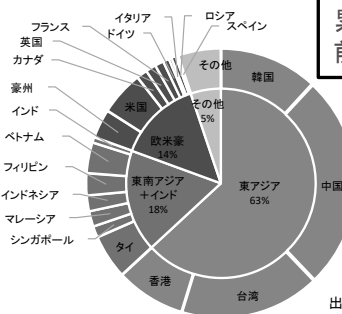
### ◆国際観光客到達数の実績と見通し



### ◆交通手段別インバウンド・ツーリズム2019シェア



### ◆訪日外客数（2020年）：412万人



2020年1月～12月までの  
累計は**412万人**  
前年比**87.1%**減少

東アジア	260万人
東南アジア+インド	72万人
欧米豪	59万人
その他	21万人
合計	412万人

### ◆「明日の日本を支える観光ビジョン（2016年3月30日）」

	2020年 (2015年の約2倍)	2030年 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行者数	4,000万人	6,000万人
訪日外国人旅行消費額	8兆円 (2015年の2.2倍)	15兆円 (2015年の4.4倍)
地方部での外国人延べ宿泊者数	7,000万人泊 (2015年の3倍)	1億3,000万人泊 (2015年の5.5倍)
外国人リピーター数	2,400万人 (2015年の約2倍)	3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

34

## 「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」の概要

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、世界中で船内感染の発生例が相次ぎ、我が国においても、横浜（ダイヤモンド・プリンセス号）及び長崎（コスタ・アトランティカ号）において、多くの乗船者が感染する事案が発生
- 国土交通省では、クルーズ船の利用者、寄港する港湾の関係者等の安全・安心の確保に向け、感染症、危機管理等の専門家を含む有識者※からの意見を踏まえ、関係業界によるガイドライン整備、その実効性を担保するための措置等について検討・整理
- 令和2年9月18日（金）の中間とりまとめの公表に合わせて、クルーズ船及び受入港の感染症対策に関するガイドラインも公表

### ※有識者

赤井伸郎（大阪大学大学院国際公共政策研究科教授）  
河野真理子（早稲田大学法学学術院教授）  
須野原豊（日本港湾協会理事長）  
高松正人（観光レジリエンス研究所代表（危機管理））  
森隆行（流通科学大学教授）  
森重俊也（日本外航客船協会理事長）  
和田耕治（国際医療福祉大学大学院医学研究科教授）

### I. ダイヤモンド・プリンセス号等事案の検証について

- 船内の感染拡大について、ダイヤモンド・プリンセス号及びコスタ・アトランティカ号事案において、国土交通省が課題、教訓とする事項を整理
- 再発防止に向けて、船側に求められる措置、受入港湾側の措置、国土交通省に求められる措置を整理

### II. クルーズの再開にあたって

- 第一段階：第三者認証取得等準備の整ったクルーズ船と受入港から、国内のショートクルーズをトライアルとして実施【短期的措置】
- 第二段階：上記トライアル結果等を踏まえ、得られた知見をガイドラインに逐次反映した上で、本格的に国内クルーズを実施【短期的措置】
- 国際クルーズについては、水際対策や他国の安全・安心対策との調和に留意し、ガイドラインの検討等所要の準備を進める【継続検討】

### III. 関係者の役割分担について

- クルーズ船の受入判断や有症者・感染者等への対応が求められる際には、クルーズ船事業者、検疫等の国の関係機関、港湾管理者や保健所等を含む地方自治体との間で、課題の把握と対応を迅速かつ適切に行える体制を構築
- クルーズ船の寄港に関わる関係機関間の対応訓練を実施
- 国際クルーズにおける関係国、クルーズ船事業者が果たすべき役割分担のたたき台を提示【継続検討】

### IV. 安全・安心確保に向けた具体的措置について

- 国内クルーズの再開にあたり、「船舶ガイドライン」及び「港湾ガイドライン」に盛り込むべき措置
- 港湾管理者等は、クルーズ船の寄港受入に際し、船舶及び港湾ガイドラインへの適合を確認するとともに、都道府県等の衛生主管部局を含む地域の関係機関で構成される協議会等における合意を得た上でクルーズ船を受け入れる
- 船内で感染者が確認された場合には、次の寄港地での陸上隔離等を実施後、速やかに下船港（発着港を基本）に向かう

### V. 実効性担保のあり方について

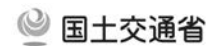
- クルーズ船事業者（邦船社）が策定する手順書（マニュアル）の船舶ガイドラインへの適合状況について、（一財）日本海事協会（NK）が認証を行う【短期的措置】
- 邦船社については、海上運送法に基づく安全管理規程に感染症対策（衛生管理規程（仮称））を追加すること、また、衛生管理規程を遵守することを義務づけ【短期的措置】

### VI. 国際的なルール作りを含む主導的役割のあり方

- 外務省等関係機関と連携し、国際海事機関（IMO）における国際ルール作りも視野に、クルーズ船の安全確保に向けた国際的な議論を我が国が主導【継続検討】

35

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



国土交通省では、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補助事業を実施しています。令和2年9月に策定された「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)」及び「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)」等を踏まえ、再びクルーズを安心して楽しめる環境整備を推進するため、令和3年度の公募を実施します。

## 事業概要

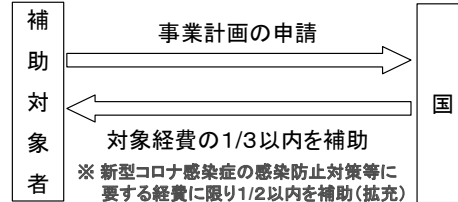
### ■補助対象経費

- ・クルーズ旅客の移動又は手荷物等の搬出入の円滑化に要する経費
- ・クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費
- ・クルーズ旅客の安全性の向上に要する経費

### ■補助対象者

地方公共団体(港務局を含む。)又は民間事業者

## ■事業スキーム



## 補助対象経費のイメージ

- 〇クルーズ旅客の移動又は手荷物等の搬出入の円滑化に要する経費
- 〇クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費
- 〇クルーズ旅客の安全性の向上に要する経費

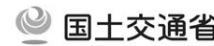


## 感染防止対策(例)※イメージ



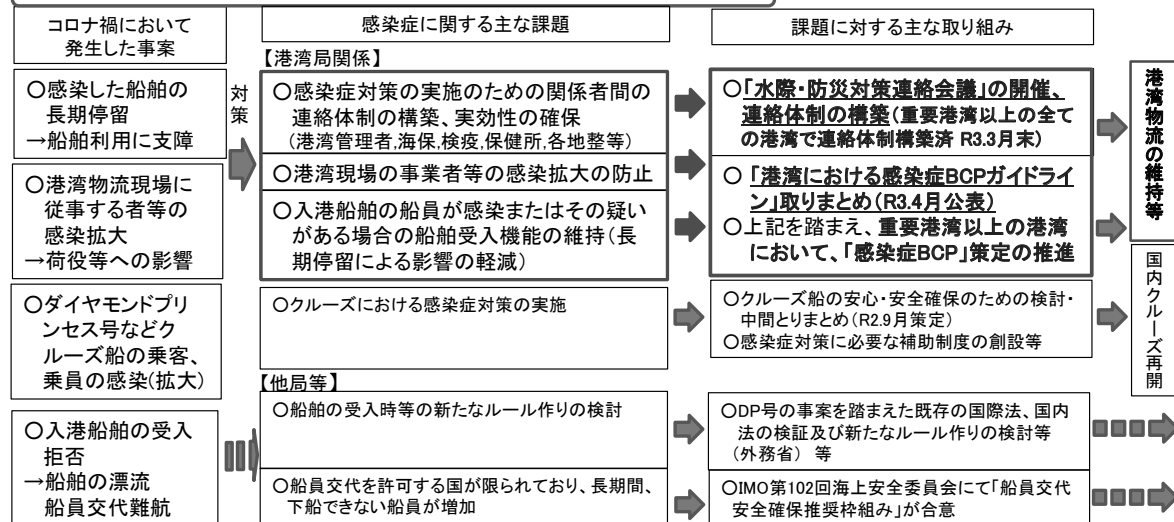
36

# 港湾物流機能の維持のための新型コロナウイルス感染症に対する取り組み



- 我が国の港湾は、貿易量の99.6%を取り扱う海上物流ネットワーク拠点として、新型コロナウイルス感染症がまん延している状況下でも、港湾物流機能を維持することが重要。
- しかしながら、港湾において、感染症の流入により、船舶の長期停留、船舶の利用等への支障、感染拡大による港湾荷役への影響等が懸念(令和2年3月~令和3年3月まで40件の事例)。
- そこで、港湾物流機能の維持等のため、「水際・防災対策連絡会議」の開催による関係者間の情報共有、連絡体制の構築、港湾管理者が感染症BCPを作成する際に参考となる「港湾における感染症BCPガイドライン」のとりまとめを行い、公表(令和3年4月8日)

## 新型コロナウイルス感染症で生じた事案による主な課題とその取り組み一覧



※ 今後、必要に応じ上記以外の取り組みについても検討していく予定 37

# 「水際・防災対策連絡会議」の開催について

## 1. 趣 旨

- 港湾の水際・防災対策等について、平時より 関係者で情報を共有・連携し、事前準備を進めるとともに、非常時には関係者が連携して即座に対処するため、各港で連絡会議を開催。

### ＜主な議題＞

- ①感染症の疑いのある外航貨物船の来航時の対応
- ②感染症まん延下における今後のクルーズ船への対応
- ③港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策
- ④ヒアリ対策に関する情報提供
- ⑤港湾における感染症BCPガイドラインの策定

## 3. 会議の様子（令和2年9月7日開催 神戸港での様子）



【会議開催状況】



【議事・議題説明】

## 2. 主な構成メンバー

### 【国】

財務省 税関  
出入国在留管理庁  
出入国在留管理局  
厚生労働省 検疫所  
厚生労働省 地方労働局  
農林水産省 動物検疫所  
農林水産省 植物防疫所  
環境省 地方環境事務所  
陸上自衛隊  
海上自衛隊  
国土交通省 地方整備局  
国土交通省 地方運輸局  
海上保安庁

### 【都道府県】

防災・危機管理部局  
港湾関係部局  
保健医療部局  
警察署

### 【市・町】

危機管理部局  
港湾関係部局  
保健福祉部局・医療部局  
環境部局  
消防局

### 【港湾関係団体】

港運協会  
倉庫協会  
船社  
水先人会  
トラック協会  
港湾関係建設団体 等

### 【医療関係者】

医師会  
大学病院 等

※事務局は地方整備局等、港によっては港湾管理者と共同。

## 4. 開催状況

（令和3年3月末現在）

- 重要港湾以上の港湾97港及びクルーズ船を利用した地方港湾4港において、同会議の開催。（計101港開催）
- 重要港湾以上の全港湾及び上記の地方港湾計129港において関係者間の連絡体制構築済み。

38

# 「みなとオアシス」の概要 ～みなとを核とした魅力ある地域づくり～

## ○みなとオアシスとは

- 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、平成15年に制度を設立
- 国土交通省港湾局長が住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設を登録するもの

## ○みなとオアシスの担う役割

- 地域住民、観光客、クルーズ旅客等の交流及び休憩
- 地域の観光及び交通に関する情報提供
- その他（災害時の支援、商業機能 など）

## ○みなとオアシスの構成施設

- 旅客施設、展望施設、多目的ホール
- 観光案内施設
- 駐車場、トイレ、津波避難タワー
- 産地直売施設、レストラン など



## ○みなとオアシスの設置者・運営者

- 地方公共団体（港湾管理者含む）
- NPO団体、協議会 など



構成施設のイメージ



地域振興イベントの開催状況

## みなとオアシス所在港湾の一覧



○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」を構築することで、港湾の防災機能の更なる向上を図る。

## 災害対応型みなとオアシスのイメージ

