

「港湾の開発，利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針」 の変更について

国土交通省 港湾局 計画課

1 はじめに

平成26年12月に「港湾の開発，利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（以下「基本方針」という）の変更を行いましたので，本稿ではその内容についてご紹介します。

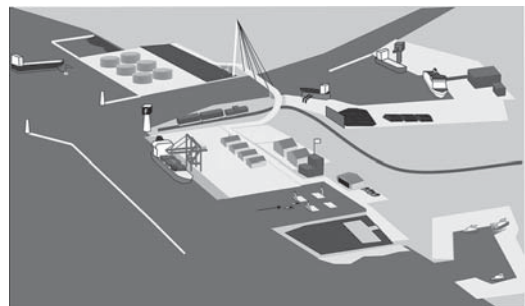
なお，基本方針の本文等については国土交通省ホームページ¹⁾上で閲覧可能ですので，適宜ご参照いただければと思います。

最初に，「港湾」と「開発保全航路」について簡単にご説明します。

周囲を海に囲まれた日本では，輸出入貨物の相当程度（重量ベースで約97%，貿易額ベースで約70%）を海上輸送が担っており，港湾は，製造業をはじめとする企業活動に不可欠な海外とのモノのやりとりを通じて国民生活を支える重要なインフラです。また，港湾は，物流機能のみならず，臨海工業地帯や発電所など産業・地域経済の活性化，津波・高潮対策など沿岸防災やクルーズ客船やマリナーなどレクリエーション，臨海緑地や人工干潟など環境保全といったさまざまな機能を有しています。

開発保全航路は，港湾とは別に，東京湾などの湾口部や関門海峡など海峡部の海上交通の要衝・隘路となっている海域で，船舶の航行の安全を確保するため，国が開発・保全する航路で，全国で

15の航路を指定しています。



図一 1 港湾のイメージ図



図一 2 開発保全航路の例（東京湾中央航路）

2

基本方針とは

(1) 基本方針の位置付け

「基本方針」は、港湾法第3条の2に基づき、交通体系の整備、国土の適正な利用および均衡ある発展ならびに国民の福祉の向上のため果たすべき港湾および開発保全航路の役割を考慮して国土交通大臣が定めるものとされています。

基本方針は、国の港湾行政の指針として、ならびに港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として定められています。港湾管理者が港湾計画を策定する場合には、基本方針に適合するよう計画しなければならず、基本方針の変更を踏まえ、個別の港湾計画もそれに応じて順次策定されていくことになります。

(2) 基本方針の変更経緯

昭和49年に初めて基本方針が定められ、社会経

済情勢等の変化を踏まえ港湾等に求められる役割に対応するよう数次にわたって変更を行ってきました。

当初は、①港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項、②港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項、③開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項について定めることとされていました。その後、平成12年変更により、④港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項、⑤経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項が追加され、また、平成23年港湾法改正による港湾運営会社制度の導入を踏まえ、⑥民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項が追加され、現在、基本方針は6つの事項を定めることとされています。

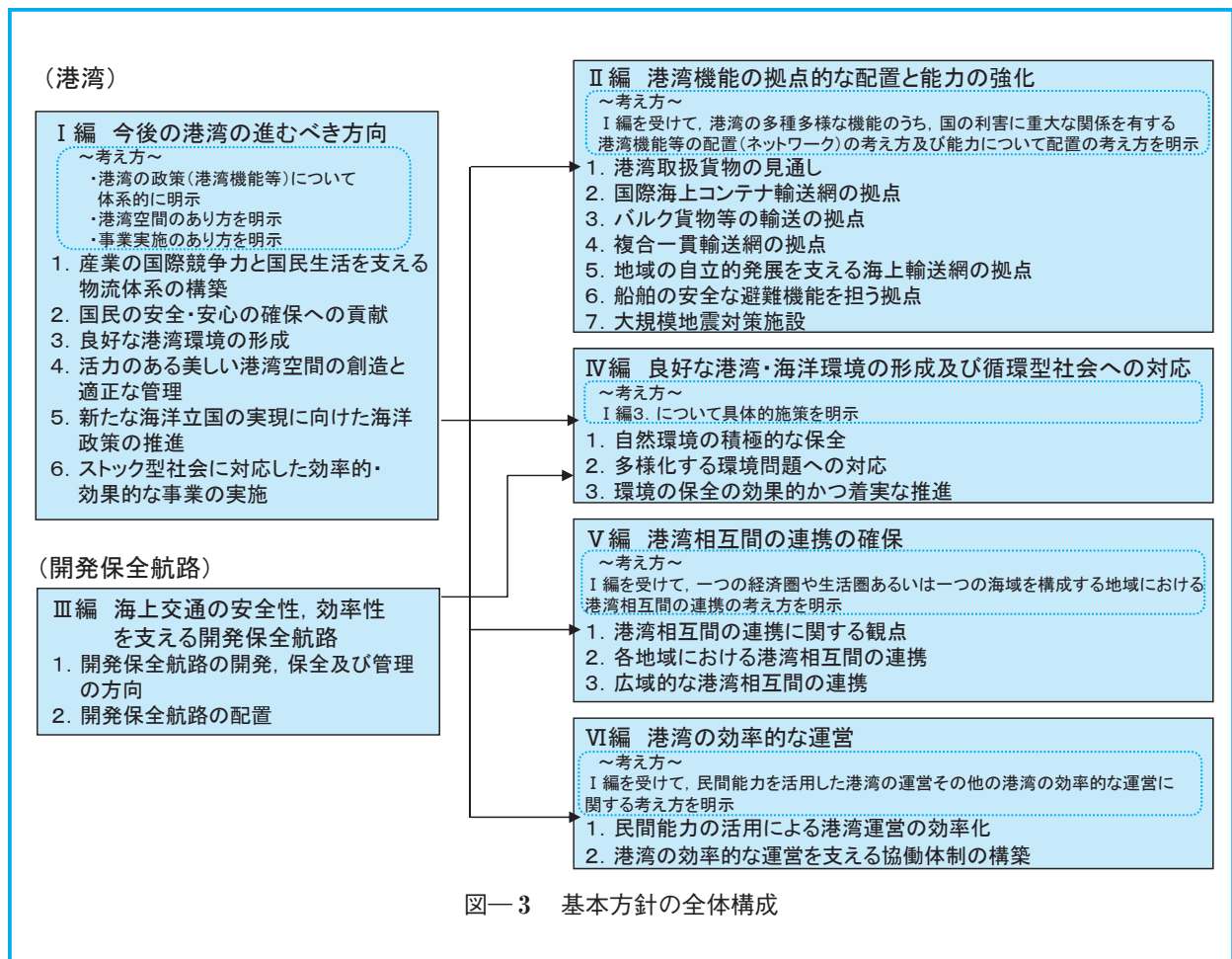


図-3 基本方針の全体構成

3

平成26年度「基本方針」 変更概要

港湾法の改正内容やインフラの維持管理・更新の取り組み等を踏まえた、平成26年度における基本方針の変更について、背景やポイントは以下のとおりです。

(1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

コンテナ船のさらなる大型化の進展や国際基幹航路の再編等、港湾を取り巻く情勢が大きく変化する中、港湾局では平成26年1月に公表した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の「最終とりまとめ」²⁾に基づき、欧米基幹航路の維持・拡大を図るため「集貨」「創貨」「国際競争力」の3本柱の施策に取り組んでいるところです。平成26年5月には港湾法が改正³⁾され、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う埠頭群の運営事業に対し政府出資を可能とするほか、国際戦略港湾の背後に立地する物流施設の整備に対する無利子貸付制度の拡充を行いました。

今回、基本方針の変更においては、このような基幹航路の維持・拡大によるわが国の産業立地競争力の強化という政策目的を明記し、港湾法改正の背景である船会社同士の連携の進展等の社会情




勢変化について記載しました。さらに、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による全国的、国際的視点で取り組むべき課題への対応、港湾運営会社の財務基盤の強化を通じた設備投資の促進、それから、コンテナ貨物需要の創出に資するロジスティクス・ハブ機能の強化に向けた物流施設の埠頭近傍への誘致、集積という内容を追記することで変更しています。

また、パブリックコメントのご意見に対応し、国際コンテナ戦略港湾推進委員会「最終とりまとめ」を踏まえ、港湾計画上の取り扱いとして『外内貿コンテナふ頭計画』を導入する旨を本年3月港湾管理者に対して通知したことから、基本方針にも明記することとしました。

平成26年10月には阪神港において神戸港と大阪港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立されました。その後同社を港湾運営会社として指定し、国からの出資を行ったところです。引き続き、国際コンテナ戦略港湾の機能強化・利用促進を通じて、わが国の産業競争力および雇用と所得の維持・創出に強力に取り組んでまいります。

(2) 港湾インフラの老朽化・長寿命化対策

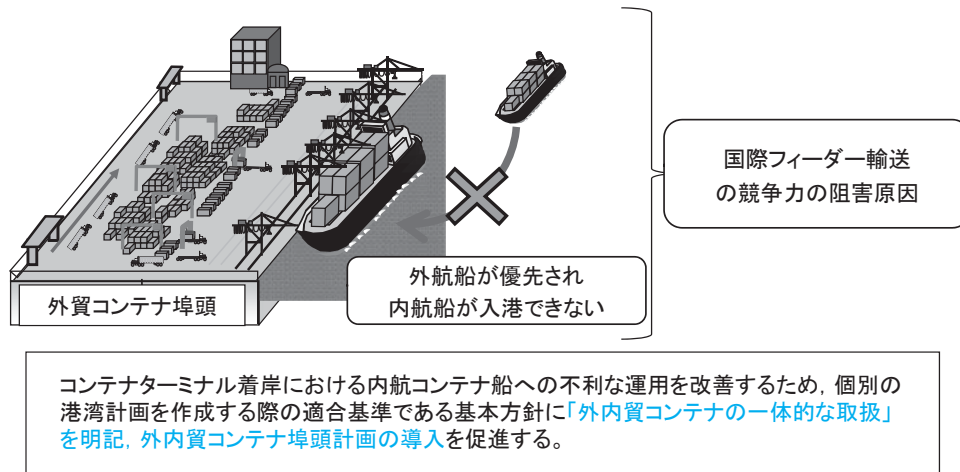
平成25年6月の港湾法改正において、大規模地

<p>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設 ○国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証 	<p>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充 	<p>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化 ○国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組みの推進 ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設
--	---	---

図一4 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

【外貿コンテナ埠頭と位置づけられることによる不利な運用例】

内航船が外貿コンテナターミナルに直付けする際、着岸・荷役順で外航船に劣後する等、不利な運用が存在。



図一五 外内貿コンテナ埠頭計画の導入

震が発生した際にも港湾機能を維持するための港湾施設の適切な維持管理の促進等が規定された後、政府全体の取り組みとして、国民生活や社会経済活動を支えるインフラを対象に、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議）がとりまとめられました。これを受け、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取り組みの方向性を明らかにする計画として、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を平成26年5月に策定しました。

今回、基本方針の変更においては、このような港湾インフラの老朽化・長寿命化対策において、施設単位でなく、港湾全体で、施設の必要性を検討・確認するという主旨を明確にするため、戦略的な維持管理・更新等の取り組みについて追記しました。

「維持管理計画」や「予防保全計画」の策定を進め、維持管理状況を把握し、適切な維持管理がなされるよう取り組みを進めてまいります。

(3) 港湾における大規模地震・津波対策関連

東日本大震災の際にはコンビナートを有する港

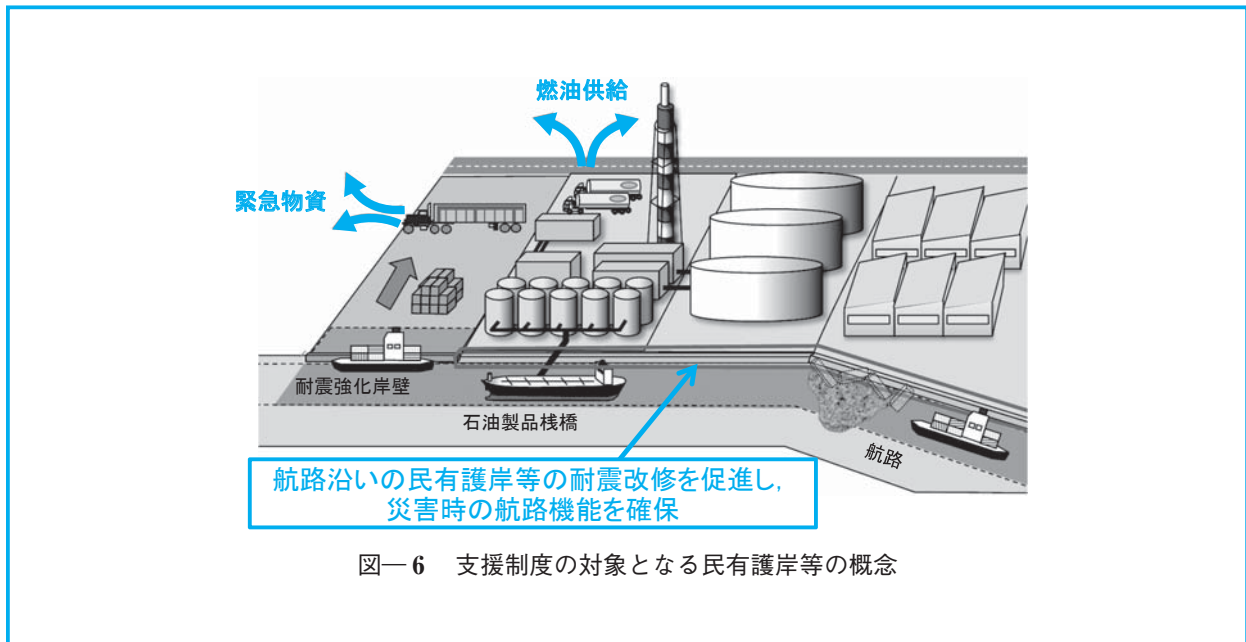


写真一 東日本大震災における私有護岸の被災

湾において、老朽化した護岸が崩れて航路を閉塞してしまっただけでなく、港湾の利用に支障を来したことがありました（写真一）。こうした防災上の課題に対応するべく、平成26年5月港湾法改正において、民間企業が所有する護岸の耐震改良に対する無利子貸付制度という財政面での支援を創設しました。

今回、基本方針の変更においては、こうした大規模地震対策として、燃油供給用民間係留施設の耐震強化の必要性と大規模地震対策施設に係る私有護岸等の耐震改良促進の2点に関して追記しています。

1点目は、災害に強い港湾の構築に向けて、災害時における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組むこと、また、特に大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、そのような恐れのある



図一六 支援制度の対象となる民有護岸等の概念

港湾施設の改良を促進するという方向性を記載しています。

2点目は、具体的な取り組みとして、石油製品を取り扱う必要のある係留施設を港湾計画上の大規模地震対策施設に適切に位置付けること、それから、非常災害が発生した場合に、長期間にわたり船舶の交通に支障を及ぼす恐れのある港湾施設の改良を促進することを記載しています。

このほか、現在の基本方針は災害対応に関してハード対策に重点を置いた記述になっており、津波避難対策等のソフト対策にも力を入れるべき、という交通政策審議会港湾分科会での指摘を受け、平成25年度国土交通省において、港湾の津波避難対策に関するガイドライン等を取りまとめ、その周知、普及に取り組んでいることから、「港湾における津波避難対策策定の促進」を追記しています。

今後の港湾における防災・減災対策への対策として、港湾の特殊性等を考慮した避難対策や事業継続計画等の取り組みについて検討してまいります。

4 おわりに

基本方針の変更に当たっては、交通政策審議会港湾分科会にて委員の方々のご審議、パブリックコメントにより広くご意見の募集、関係行政機関に対する協議や港湾管理者への意見照会を経まして、12月19日付で告示に至りました。今後は、新たな基本方針に基づきまして、国、港湾管理者、企業等が互いに連携しつつ、わが国産業競争力の強化、地域経済の活性化、老朽化対策、事前防災・減災対策等に取り組んでまいりたいと考えています。

最後になりましたが、ご指導・ご協力を賜りました皆様にご場をお借りして厚く御礼申し上げます。今後とも港湾局の取り組みにご意見がございましたら、お寄せいただければ幸いです。

- 1) 国土交通省ホームページ「報道発表資料『港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針』の告示について」http://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000161.html
- 2) 国土交通省ホームページ「国際コンテナ戦略港湾政策について」等をご参照ください。<http://www.mlit.go.jp/common/001024500.pdf>
- 3) 港湾法の一部を改正する法律（平成26年法律第33号）