

港湾における防災・減災、国土強靱化 に関する最近の情勢について

令和8年2月5日

港湾局 海岸・防災課 小山

1. 港湾法改正について
2. 能登半島地震とそれを踏まえた政策展開
3. 港湾における「協働防護」について
4. 港湾における
国土強靱化に向けた取り組みについて

港湾法等の一部を改正する法律（令和7年法律第25号）

背景・必要性

1. 令和6年能登半島地震で明らかになった課題

- 港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、**港湾の緊急物資等の輸送拠点**としての機能を速やか、かつ**確実に確保**するための体制構築が不可欠。

2. 気候変動に伴う海水面上昇

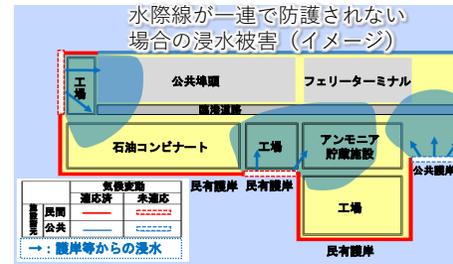
- 気候変動に伴う海水面上昇が予測される中、多様な主体が立地し、水際線に面するという港湾の特性上、官民の関係者の**協働**による備えが不可欠。

3. 港湾管理者の技術職員不足

- 港湾インフラの老朽化・陳腐化が進む中、中小港湾管理者においては、**技術職員不足が深刻化**。地域を支える港湾インフラの機能確保に係る**工事の実施が困難**となっており、必要に応じて**サポートする仕組み**が必要。

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題

- 洋上風力発電の導入が進む中、洋上風車の設置・維持管理に必要な**基地港湾の利用スケジュールがさらに過密**になることが予見。2050年カーボンニュートラルの達成に向けた**洋上風力発電の導入目標を確実に達成**するため、**基地港湾の一時利用の調整を円滑に行うための仕組み**等が必要。



改正の概要

1. 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等

- 災害時やむを得ない場合、**港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）の創設**
- 緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する**私有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用することができる協定制度的創設**
- 倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼす恐れのある**民間の港湾施設（荷さばき施設等）に対する港湾管理者による勧告制度の拡充**
- 災害時における国から**港湾管理者に対する支援船舶の入港需要等の必要な情報の提供** 等



2. 気候変動に伴う海水面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）

- 気候変動に伴う海水面上昇から港湾の保全を図るための護岸の嵩上げ等といった、官民協働の取組を促進するための**協働防護計画制度の創設**
- 港湾管理者・立地企業等からなる同計画の作成・実施に関する**協働防護協議会の設置**
- 協働防護計画に基づく取組を促進するための**協定制度的創設** 等



3. 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

- 港湾管理者の要請に基づく、**国による高度な技術等を要する港湾工事の代行制度の創設** <予算>
- 国が港湾工事を行う場合において、港湾管理者と協議の上で、工事に必要な権限を代行する措置の創設

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

- 基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための**協議会制度の創設** 等

※ 3. 4. に関し、北海道港湾工事法・沖振法にも適用するための所要の改正を併せて行う。

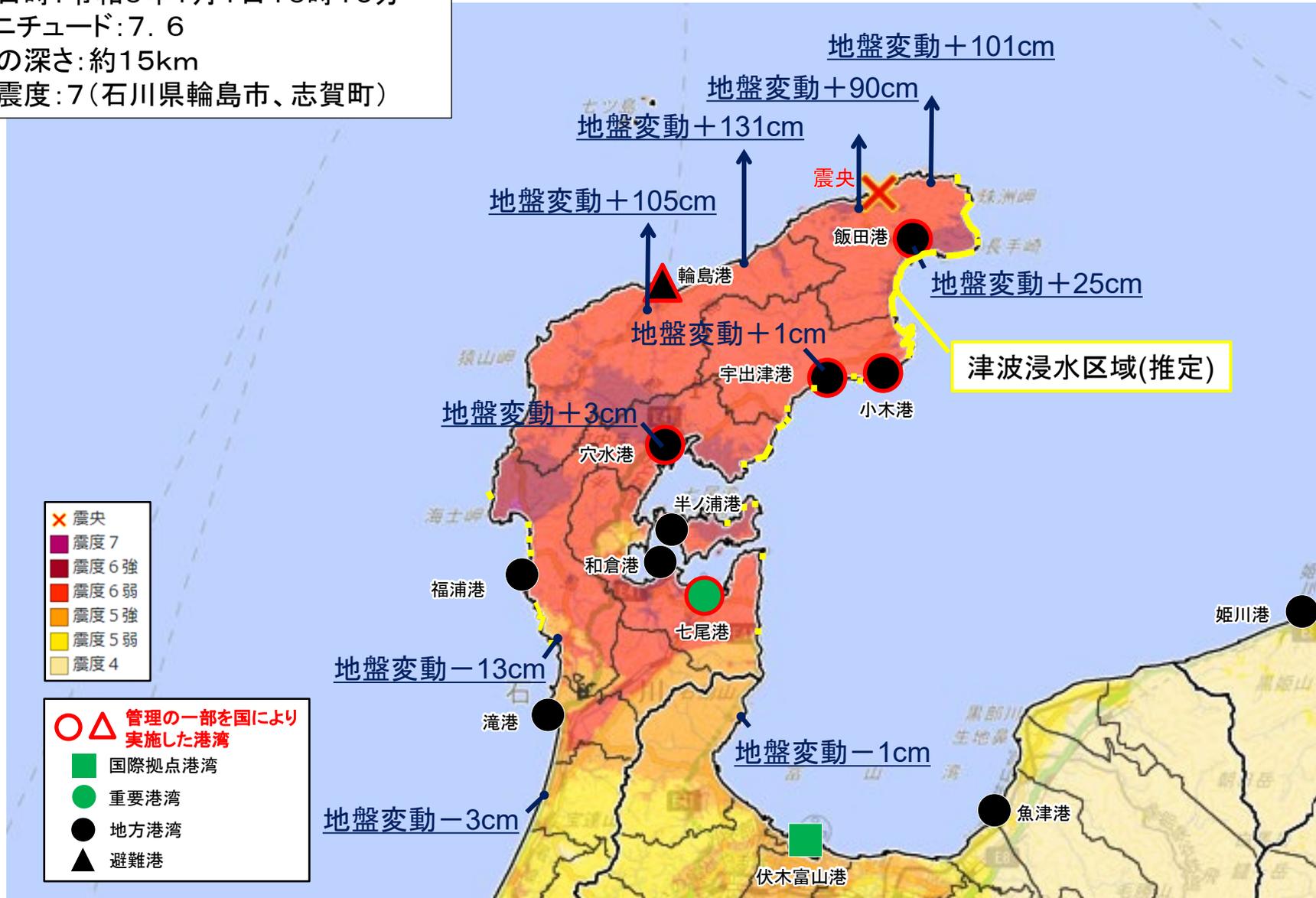
2. 能登半島地震とそれを踏まえた政策展開

- ① 港湾における被害状況
- ② 能登半島地震を踏まえた政策展開
 - ・交通政策審議会答申
 - ・港湾法等の一部を改正する法律
 - ・広域/地域支援ふ頭の指定

① 港湾における被害状況

令和6年能登半島地震の概況

発生日時: 令和6年1月1日16時10分
 マグニチュード: 7.6
 震源の深さ: 約15km
 最大震度: 7(石川県輪島市、志賀町)



※津波浸水区域・地盤変動量は国土地理院情報を基に港湾局において作成

被害状況(地震動によると思われるもの)

○1月1日に発生した「令和6年能登半島地震」により、北陸地方の29港のうち、能登半島地域を中心に22港で被害が発生。
 ○今回の地震では、岸壁自体の損傷に加え、ふ頭用地の沈下・液状化等、岸壁背後の被害も多く発生。

輪島港 (管理者: 石川県)



岸壁背後の沈下

飯田港 (管理者: 石川県)



岸壁の変位

防波堤・消波ブロックの転倒

小木港 (管理者: 石川県)



岸壁背後の沈下



地盤の隆起

被害あり: 赤着色、被害なし: 黒着色
 ■ 国際拠点港湾
 ▲ 重要港湾
 ● 地方港湾 (避難港を含む)



直江津港 (管理者: 新潟県)



ふ頭用地の亀裂

穴水港 (管理者: 石川県)



岸壁の破壊

金沢港 (管理者: 石川県)



ふ頭用地の沈下

七尾港 (管理者: 石川県)



ふ頭用地の液状化

伏木富山港 (管理者: 富山県)



臨港道路の亀裂

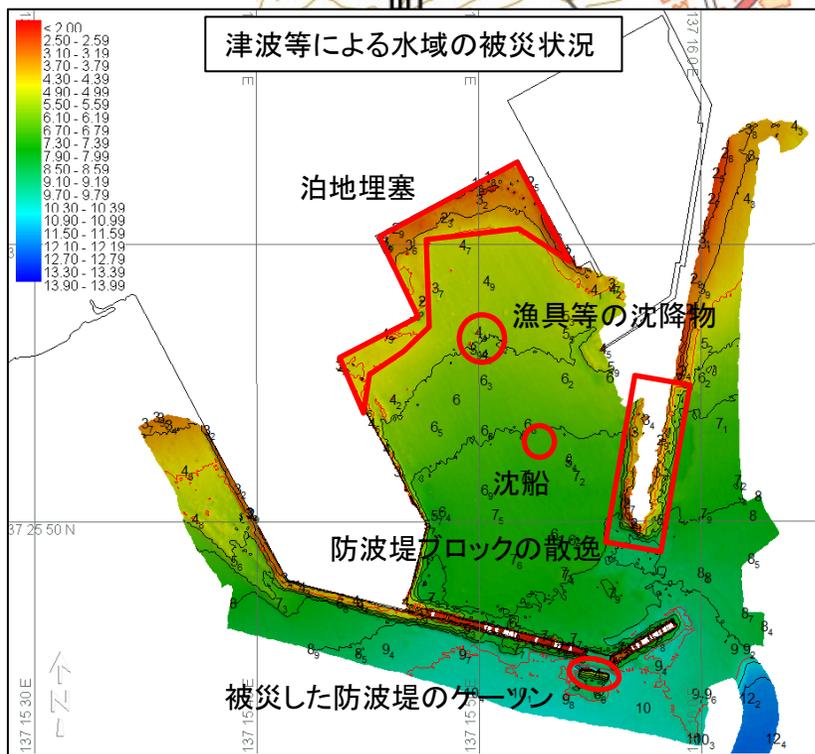
宇出津港 (管理者: 石川県)



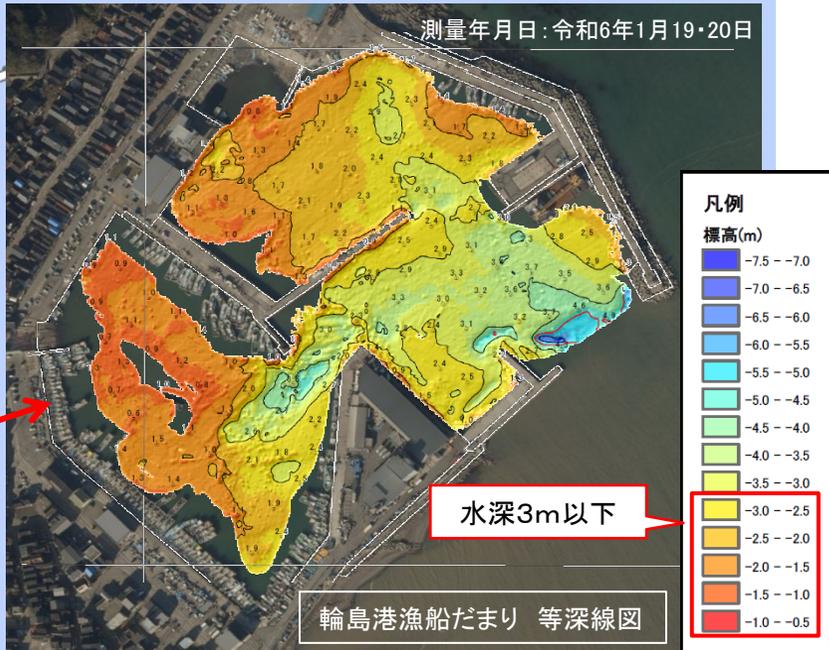
岸壁背後の沈下

被害状況(津波によると思われるもの)【飯田港】

津波浸水域



被害状況(地盤の隆起によると思われるもの)【輪島港】



船だまりの被害状況



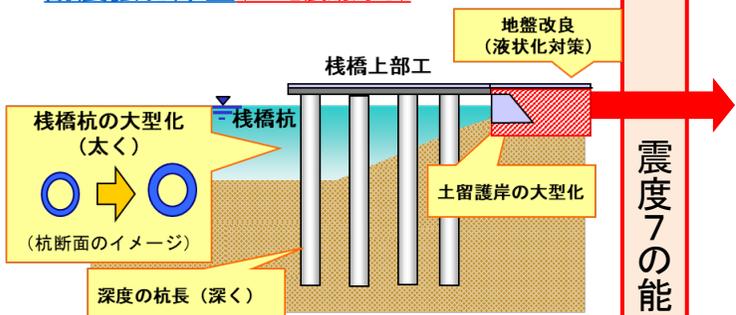
○耐震強化岸壁の整備により、地震発生時に港湾機能を維持し、海上からの物資輸送や救援部隊の輸送、被災者の救援輸送、基幹的な海上物流ネットワークの確保等の重要な役割を果たすことが可能。

災害時の港湾の役割

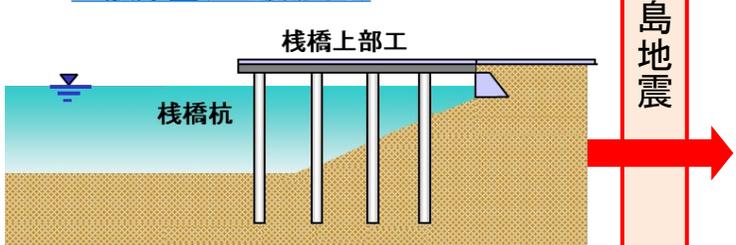


令和6年能登半島地震(震度7)の事例(七尾港、矢田新さん橋)

耐震強化岸壁(L2地震動対応)



一般岸壁(L1地震動対応)



震度7の能登半島地震



早期の利用再開に寄与

○耐震強化岸壁では地震発生直後より条件付きでの利用可能と判断され、支援物資輸送等の船舶による支援活動に貢献した。



- 支援物資輸送や給水支援等の支援船は、能登半島地域(七尾港、輪島港、飯田港)で支援活動を実施。
- 支援船は、周辺の金沢港、伏木富山港などにおいて支援物資の積み込みや燃料の補給を実施し、能登半島地域との間を頻りに往復。
- 国による一部管理に関して支援船運航者等から、良かった点や今後の課題等の指摘があった。

被災者休養施設としての船舶の活用



七尾港に、防衛省の契約するPFI船「はくおう」が着岸し、延べ約2,600人が利用した。

給水支援



七尾港、輪島港に海上保安庁の巡視船が着岸し、1月3日～3月1日まで毎日、延べ97隻約8,000トンの給水支援が実施された。

支援物資輸送



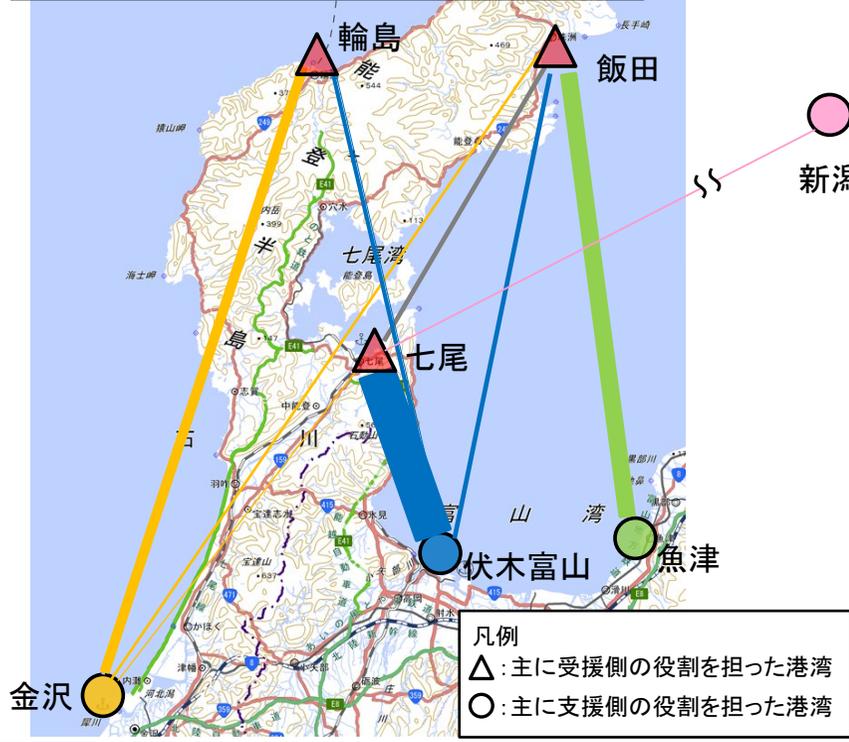
輪島港、飯田港、七尾港において、官公庁や民間の船舶により、食料・飲料水、燃料等の支援物資輸送が実施された。

支援側港湾の活用状況



金沢港、伏木富山港などは、支援物資の積み込みや船舶への給油・給水等の支援側拠点として、多数の支援船に利用された。

港湾間の支援船の動き(線の太さは往来隻数を表す)



支援船運航者等からの声

- ・主に受援側となった能登半島地域での国による一部管理では、切れ目のない対応等で助かった。
- ・主に支援側となった金沢港などでは、輻輳する支援船同士の調整を運航者が行う必要があり、入港まで時間を要した。
- ・支援船の運航者が政府機関、民間等多岐に渡ることなどから、国で一元的に対応してもらえるのはありがたい。

○ 求められる港湾機能は応急復旧により一定程度確保し、被災地の復旧及びなりわいの再建に資する災害廃棄物や建設資材等の輸送を優先しながら、被災施設の本格的な復旧を現在実施中。

- ▶ 5港(七尾港、輪島港、伏木富山港、金沢港、直江津港)において、国有港湾施設の災害復旧事業を実施。
- ▶ 8港(七尾港、輪島港、伏木富山港、飯田港、穴水港、宇出津港、小木港、和倉港)において、港湾管理者等の災害復旧事業の一部を国土交通省が代行。

○ 引き続き、被災地の復旧及びなりわいの再建を支援する港湾利用を確保するため、段階的な復旧工事に取り組むとともに、完成した係留施設を最大限活用することにより、令和7年度末には被災前の取扱い貨物量への回復を目指す。

①被災地の復旧・復興を支援する災害廃棄物・建設資材の輸送

- ・応急復旧した岸壁を利用して災害廃棄物を県外(新潟県姫川港等)に輸送
- ・岸壁利用を優先しつつ、利用者との調整の上、可能な箇所から本復旧工事を実施



13号物揚場



岸壁(-4.5m)

②産業活動のための貨物輸送等

- ・応急復旧した岸壁を利用したクルーズ船やセメント船等の着岸
- ・係船を継続して確保するため、段階的に岸壁の本復旧工事を実施



大田3号岸壁(奥側) 大田物専岸壁(手前)



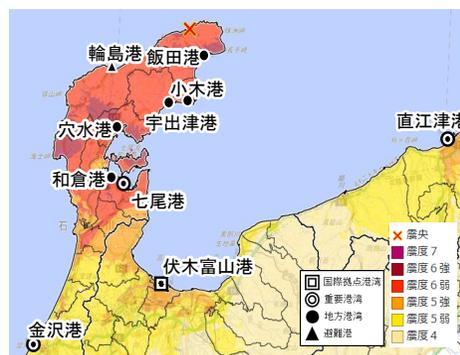
御供田1号岸壁(手前) 戸水岸壁(奥側)

③漁業活動やにぎわい再生のための部分供用の促進

- ・岸壁利用者が希望する箇所から優先的に復旧



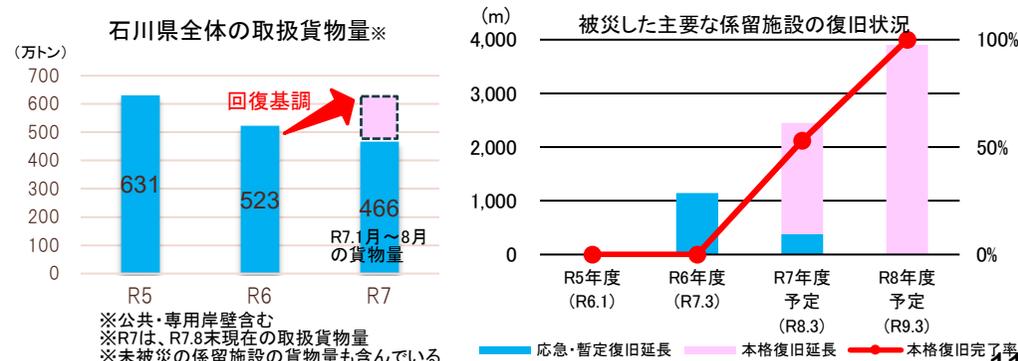
岸壁(-4.5m)



※新潟県、富山県、石川県、福井県の計20港において、災害復旧事業等を実施し、被災地の復旧・復興を支援。
※代行復旧する施設は、対象港湾の一部の施設に限る。

④石川県全体の取扱貨物量及び被災した主要係留施設の復旧状況

- ・貨物量は令和7年末には被災前の取扱貨物量と同程度まで回復の見込み
- ・令和7年度末時点で被災した主要係留施設延長の6割強が利用可能となる見込み
- ・令和8年度末に主要係留施設全ての本格復旧が完了する見込み



② 能登半島地震を踏まえた政策展開

令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方 概要①(ハード面の施策)

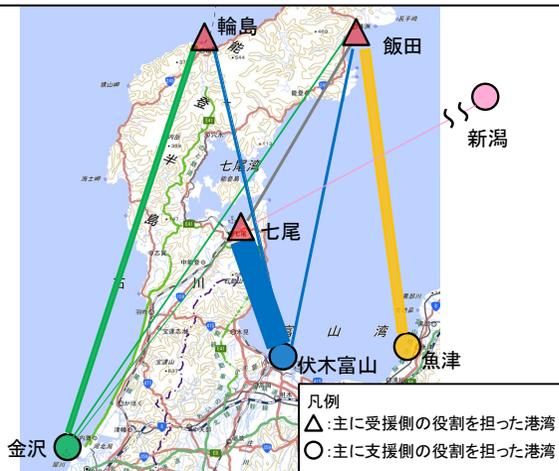
- 能登半島地震では、岸壁自体の損傷に加え、ふ頭用地の沈下・液状化等、岸壁背後の被害も多く発生。
- 支援活動の円滑化のため、海上支援ネットワーク形成のための防災拠点の確保や迅速な施設復旧の体制構築が重要。

岸壁背後の被災状況



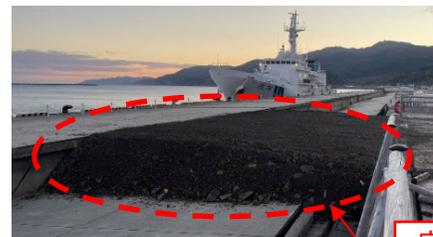
岸壁自体の損傷に加え、岸壁背後の沈下・液状化により支援活動に制限。

港湾間の支援船の動き(線の太さは往来隻数を表す)



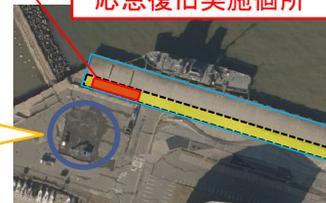
支援船は、能登半島地域近傍の港湾で補給等を行い、被災地の港湾との間を往復。

応急復旧の事例



応急復旧実施箇所

隣接駐車場の路盤材を砕石として流用することで、早期に応急復旧



岸壁への車両アクセス経路確保等のため、沈下した岸壁背後を砕石により埋め戻し。

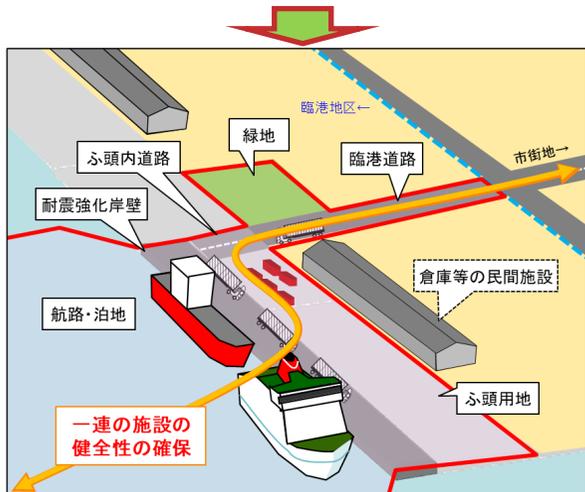


砕石・敷鉄板やバックホウ等、復旧に必要な資機材をあらかじめ備えておくことで、迅速な応急復旧を実現。

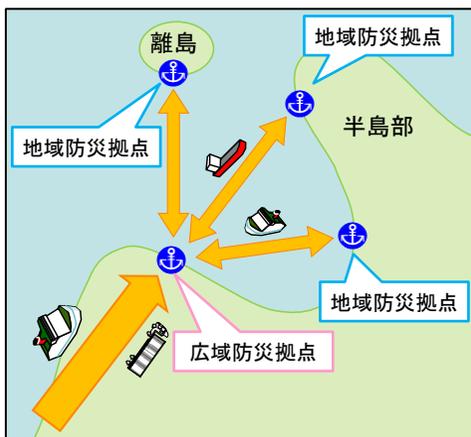
教訓

↓

今後の対応



耐震強化岸壁に加え、臨港道路、背後用地、航路・泊地等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点を形成。

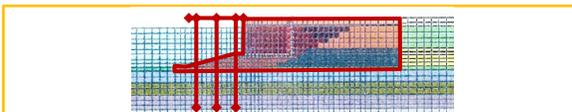


支援側の役割も想定した広域防災拠点と、被災地至近の地域防災拠点により海上支援ネットワークを形成。

令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方 概要②(ソフト面の施策)

- 能登半島地震では、施設の利用可否判断や国による一部管理の実施等により支援活動の円滑化に貢献。
- 支援活動の更なる円滑化のため、ソフト面の施策についても推進する必要がある。

岸壁の利用可否判断の事例



設計時に想定地震動での施設の変位等を解析

事例①	事前の解析結果と現地での簡易な計測を照合	即日
事例②	潜水等現地での詳細調査や施設の解析を実施	約2週間で判断

支援船等の通航のため岸壁の利用可否判断が求められたが、施設の設計時の図書の有無により利用可否判断に要する時間に大幅な差。

国による一部管理に関する関係者からの声

- ・受援側となった能登半島地域では、国による調整で円滑な輸送ができた。(支援船運航者)
- ・支援側となった金沢港などでは、支援船同士の調整を運航者が行う必要があり、入港まで時間を要した。(支援船運航者)
- ・支援船の運航者が多岐に渡るため、国で一元的に対応してもらいたい。(港湾管理者)
- ・支援側港湾においても輻輳が発生したが、被災が比較的軽微であったため、国への一部管理の要請は不可能と思いついていた。(港湾管理者)

港湾法に基づく一部管理の実施により円滑な被災地支援に貢献。一方、支援側港湾では国による一部管理は未実施。

民間のリソースの活用事例



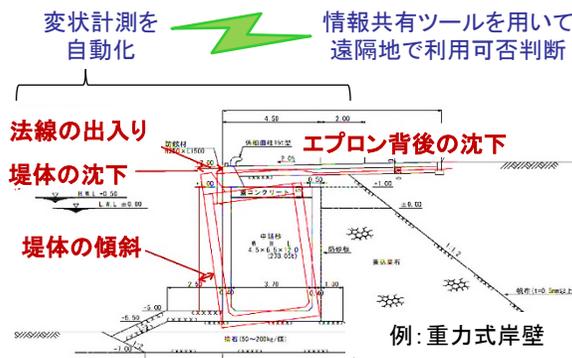
支援物資の仮置き

プッシュ型支援等による支援物資の仮置き場が不足し、空きスペースのあった民間のテント倉庫を活用。

教訓



今後の対応



施設の計測の自動化・遠隔化や、解析結果等必要な情報の共有ツールの活用により、施設の利用可否判断を迅速化。

港湾	施設	1/3 (水)	1/4 (木)	1/5 (金)	1/6 (土)	1/7 (日)	1/8 (月)	1/9 (火)	1/10 (水)	1/11 (木)	1/12 (金)
輪島港	マリンタウン		巡視船 さど (海上保安庁)				多用途支援艦 ひうち (海上自衛隊)		フェリー-栗国 (日本財団)		ひうち
飯田港	-4.5m		豊島丸 (ビースウィングス・ジエパシ)				豊島丸		フェリー-栗国		豊島丸
七尾港	矢田新 (第二東)						海翔丸 (九州地方整備局)		豊島丸		さど
	矢田新 (第一西)		巡視船のと (海上保安庁)	巡視船 だいせん (海上保安庁)	巡視船のと (海上保安庁)	巡視船 ざおう (海上保安庁)		巡視船 さと (海上保安庁)	巡視船 さと (海上保安庁)		ナッチャン World (防衛省)
	大田3号		さど								護衛艦せんだい (海上自衛隊)

支援側港湾の管理者への情報提供により、国による一部管理等を通じて支援活動を円滑化。

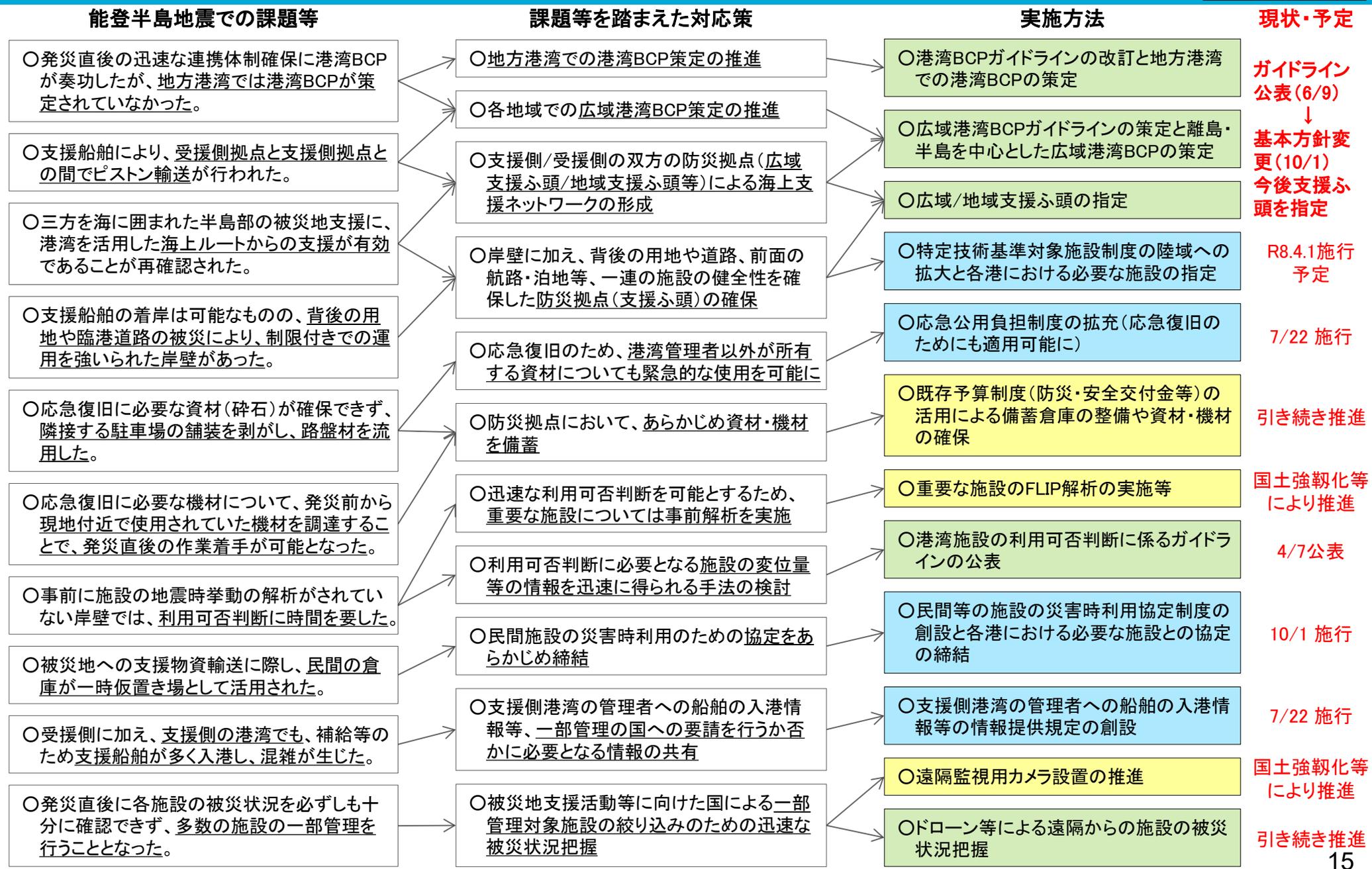


災害時に活用が想定される港湾施設を有する民間企業等との協定締結により、発災後のスムーズな民間リソースの活用を可能に。

能登半島地震を踏まえた今後の防災・減災施策



凡例	港湾法改正
	予算措置
	その他



○各港湾における防災拠点機能の確保による、災害対応力強化に向けた内容を含めた港湾法改正を実施。

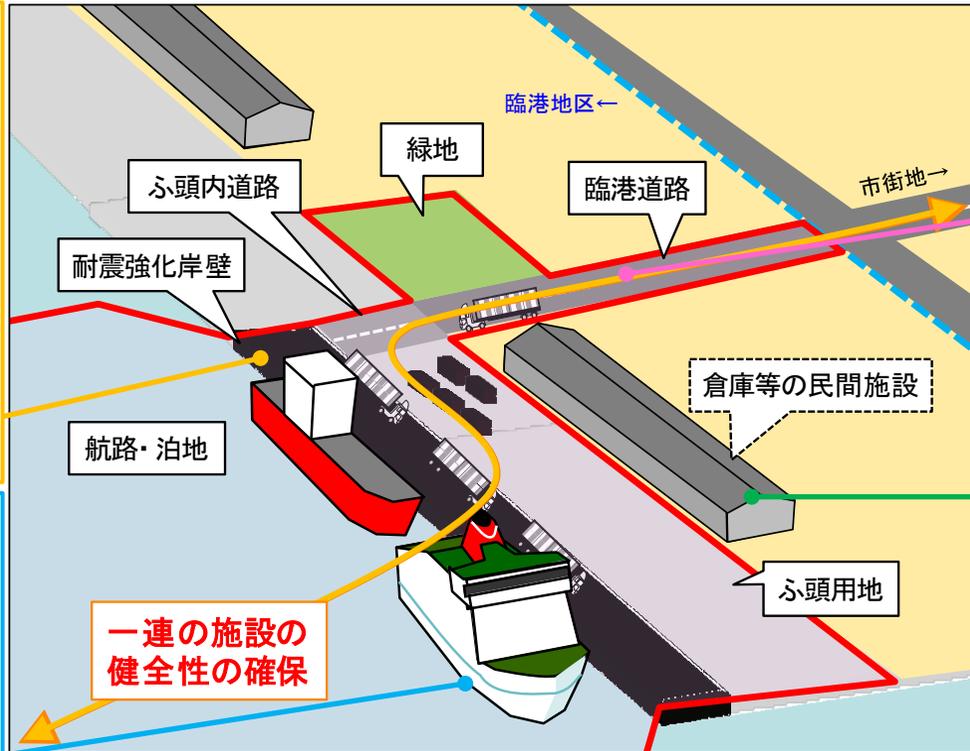
○具体的には、以下の4項目に係る改正を実施。

- ①被災した岸壁や荷さばき地等の施設の応急復旧のための資材について、民間の駐車場等の路盤材を流用する等の応急公用負担規定の創設
- ②緊急物資の仮置き等のため必要な民間の上屋や土地について港湾管理者が災害時使用協定を締結することのできる制度の創設
- ③緊急物資等の輸送経路を塞ぐ恐れのあるクレーン等について事前に勧告等を行えるようにするための特定技術基準対象施設制度の拡充
- ④特に支援側港湾で補給等を行う支援船舶の輻輳が発生したことから、港湾管理者に対する支援船舶の入港需要等の情報提供規定の創設

①港湾施設の応急復旧に係る 応急公用負担規定の創設 (R7.7.22施行)



民間の駐車場の路盤材を応急復旧用資材に流用する等を可能に。



③特定技術基準対象施設制度の拡充 (R8.4.1施行予定)



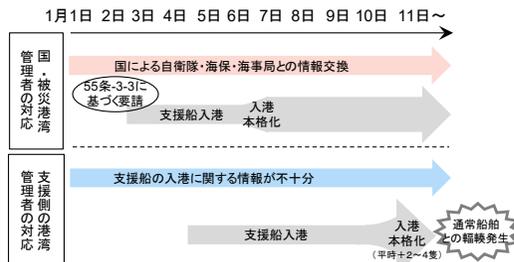
倒壊した荷さばき施設の例
(相馬港 R4年福島県沖地震)
災害時のクレーン等の倒壊による緊急輸送経路の寸断を防止する。

②災害時使用協定制度の創設 (R7.10.1施行)



緊急物資等の輸送拠点機能の確保に必要な上屋や土地等の使用に関する協定制度を創設。

④支援船舶の入港需要等の情報提供 に係る規定の創設等 (R7.7.22施行)



支援船舶の補給先・時期等の情報を提供し、支援側港湾での体制構築を促す。

【目標・効果】

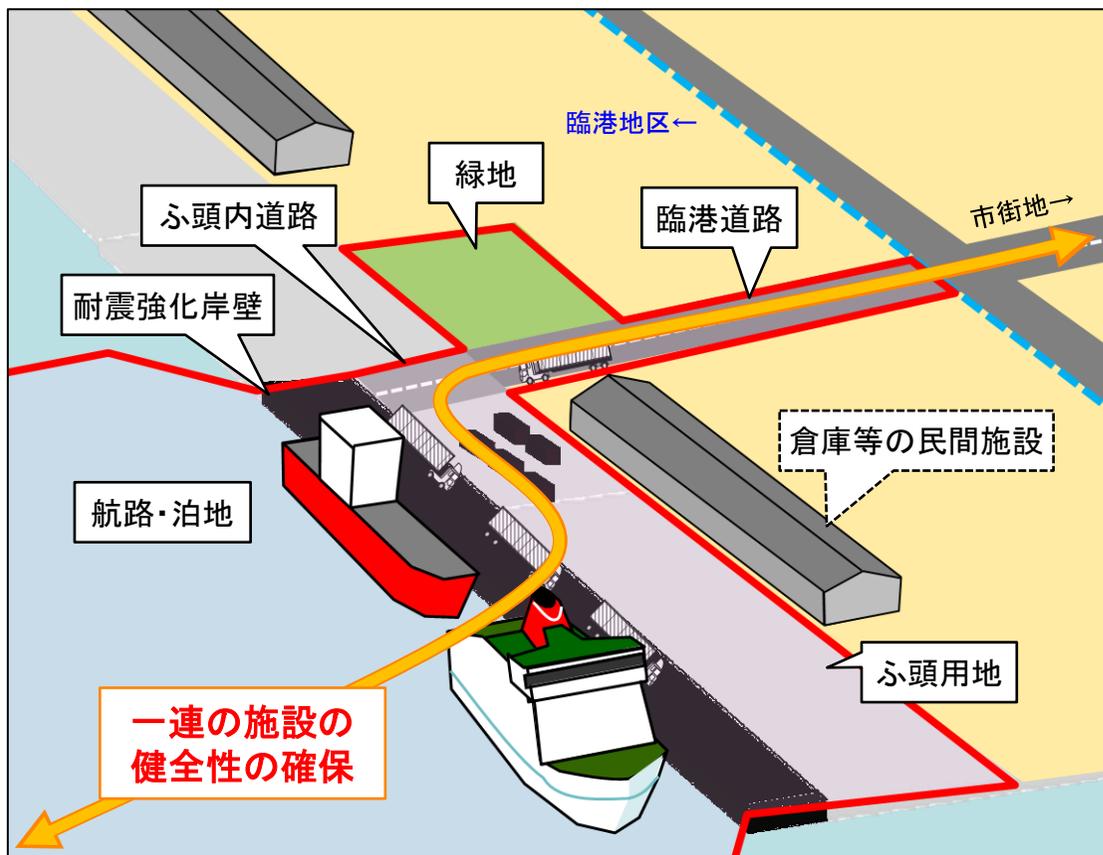
○能登半島地震を踏まえた緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等により、港湾の防災対策の充実を図る。

(KPI) 能登半島地震を踏まえた防災対策を含めた港湾BCPの改訂率(重要港湾以上)

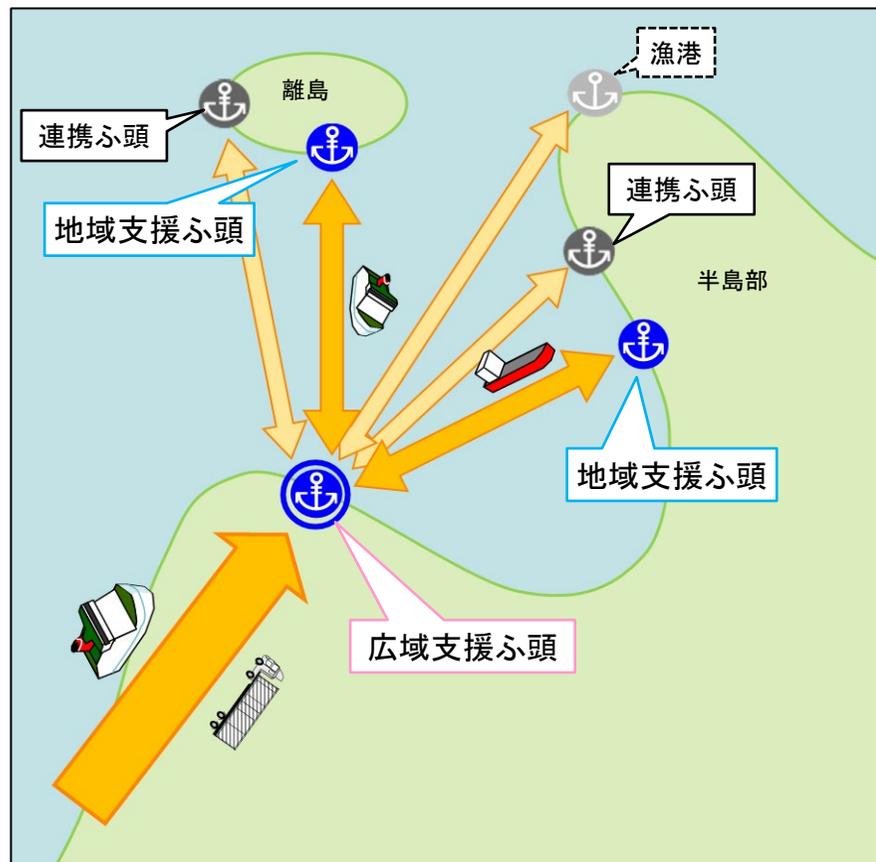
(現在)0%→(2030年度)100%

災害時の海上支援ネットワークの形成

- 地震等の災害時には、一度に大量の人員・物資等を輸送できる海上ルートの活用が有効。
- このため、人員・物資の輸送船舶が利用する岸壁、物資の仮置き等のための背後用地に加え、これらにつながる道路や航路・泊地等、一連の施設の耐震化・液状化対策等を講じた「地域防災拠点」を、既存ストックも活用しつつ確保する。
- また、災害時には、全国からの人員・物資等を一次集約拠点となる「広域防災拠点」に集約し、近隣の複数の「地域防災拠点」に海上輸送することにより、円滑な海上支援ネットワークを形成することが必要。

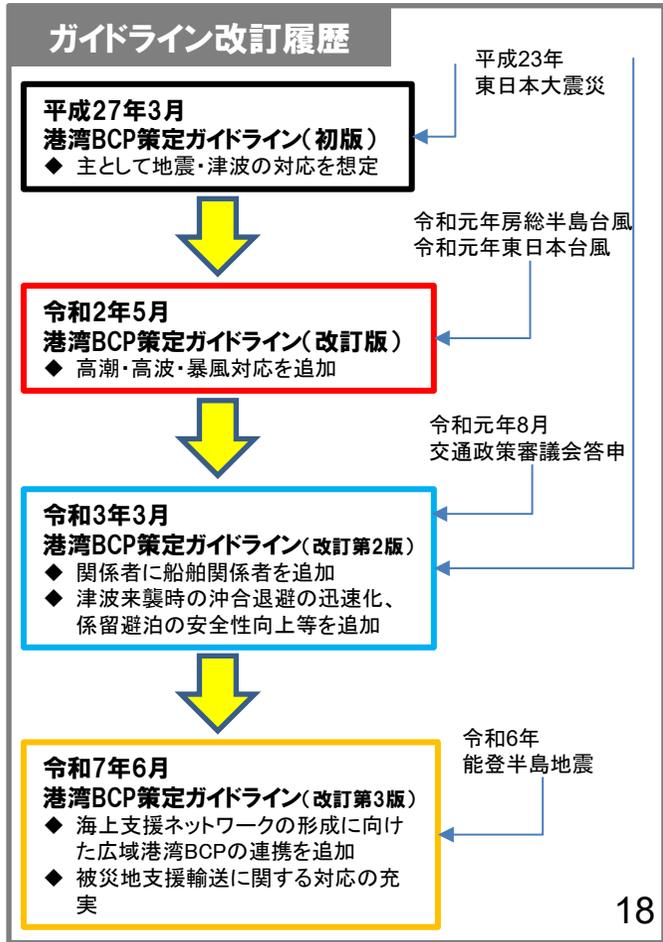
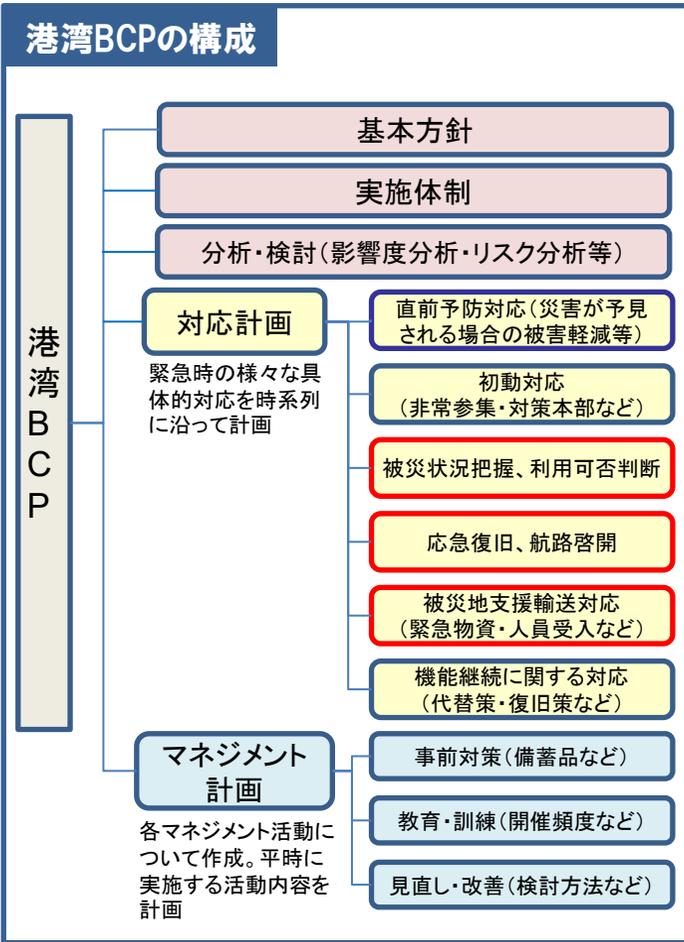
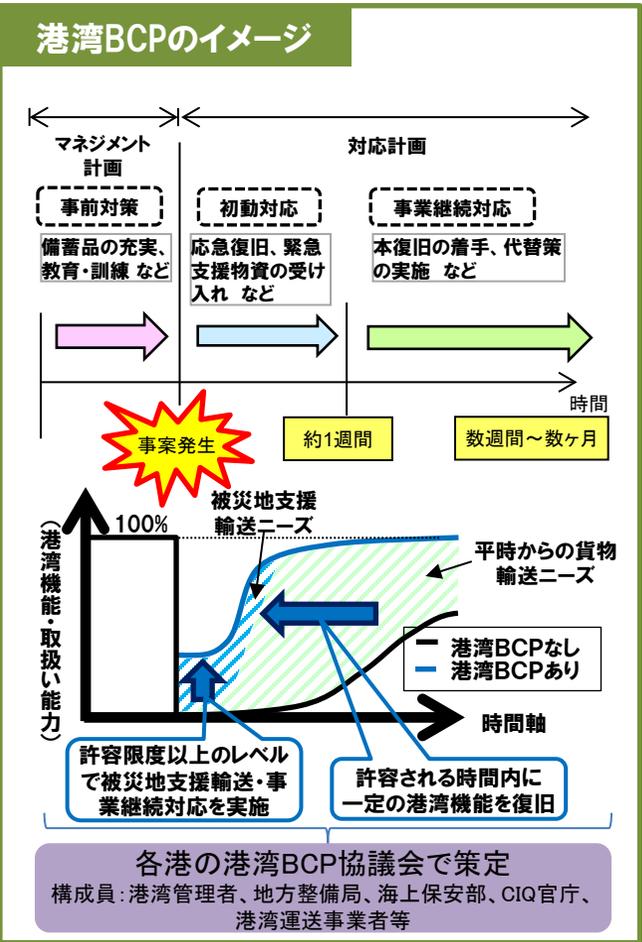


防災拠点イメージ



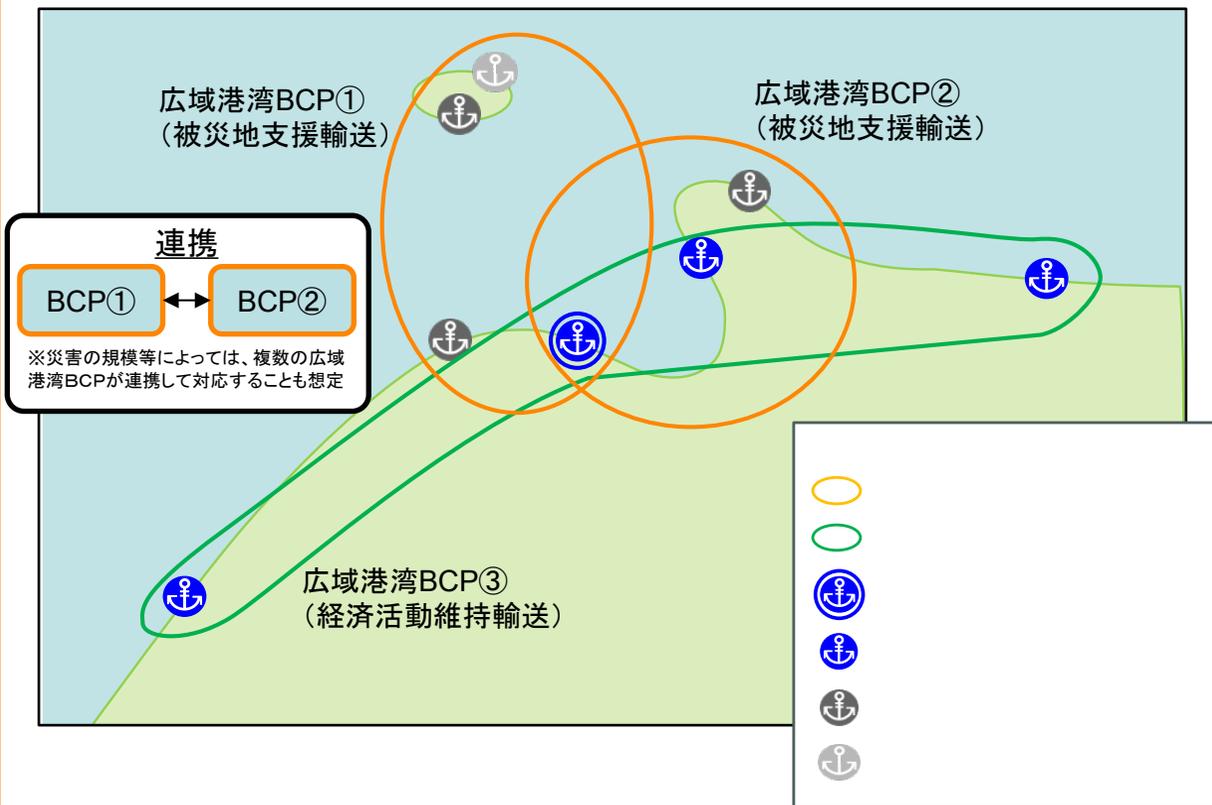
災害時の海上支援ネットワークのイメージ

- 「港湾BCP」とは、大規模災害等の危機的事象が発生した場合であっても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、事案の発生後に行う具体的な対応と平時に行うマネジメント活動等を示した文書。
- 平成27年3月に地震・津波等を念頭においたガイドラインを公表し、その後、台風の事前対策や津波襲来時に船舶に起こり得るリスクの軽減など、新たな要請に対して随時ガイドラインを改訂し、港湾BCPの充実化を推進している。
- 能登半島地震を踏まえた交通政策審議会答申(令和6年7月)において、円滑な被災地支援輸送のため、地方港湾を含む港湾BCPの実効性向上が必要とされたところ、同年12月より「港湾におけるBCP策定ガイドライン検討委員会」において検討を進め、被災地支援輸送に係る対応計画の充実を図った、港湾BCP策定ガイドラインを改定(令和7年6月公表)。

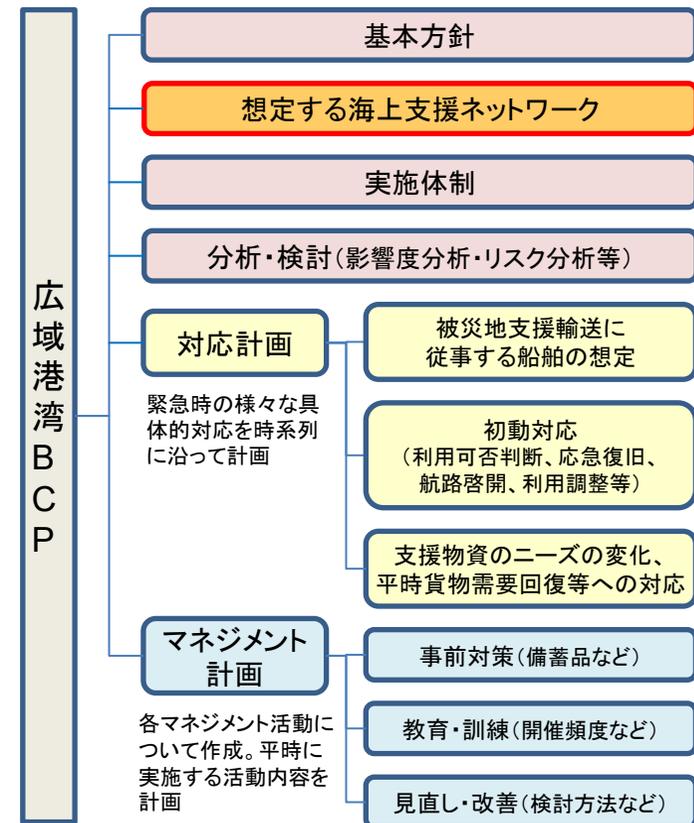


- 大規模地震やそれに伴う津波により複数の県にまたがる広域災害が発生した際に、各港湾において単独で対応することが困難となることを想定し、複数の港湾が相互連携し、緊急物資輸送、港湾機能の復旧に必要な資機材の広域調達や幹線物資の代替輸送等を行うため、広域的な港湾BCP等を策定している。
- 能登半島地震を踏まえた交通政策審議会答申(令和6年7月)において、円滑な被災地支援輸送のため、広域港湾BCPの実効性向上が必要とされたところ、同年12月より「港湾におけるBCP策定ガイドライン検討委員会」において検討を進め、支援側の広域支援ふ頭と受援側の地域支援ふ頭が相互に連携した海上支援ネットワーク形成に係る考え方を整理した、広域港湾BCP策定ガイドライン(被災地支援輸送編)を策定(令和7年6月公表)。

広域港湾BCPの計画範囲



広域港湾BCP(被災地支援輸送編)の構成



港湾の基本方針について

- 港湾の基本方針とは、国土交通大臣が定める、『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方針』を指す。(港湾法第3条の2第1項)。
- 令和7年10月1日に、同基本方針を変更。変更イメージは以下のとおり。

基本方針に反映する主な事項と考え方

「気候変動を考慮した臨海部の強靱化」

→港湾法等の一部を改正する法律(令和7年4月成立)を踏まえ、官民関係者がハード・ソフト一体の各種施策を講じる「協働防護」についての記載を追記・修正。

「災害時の海上支援ネットワークの形成」

→令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方(令和6年7月交通政策審議会答申)を踏まえ、防災拠点(支援ふ頭)による海上支援ネットワークの形成に関する記載等を追記・修正。

「洋上風力発電設備設置の拠点となる港湾の利用効率化等」

→港湾法等の一部を改正する法律(令和7年4月成立)や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の一部を改正する法律(令和7年6月成立)を踏まえ、基地港湾の埠頭の一時的な利用について調整する利用調整協議会の記載等について追記・修正。

「広域的な資源循環の促進」

→第五次循環型社会形成推進基本計画(令和6年8月)の記載を踏まえ、循環型経済への移行に向けた港湾を核とした物流システムの構築による広域的な資源循環の促進に関する記載について追記・修正。

上記に加え、法改正や政府の会議で示された内容等について反映。

基本方針の変更のイメージ

○新たな内容を追加、又は既存の記述を更新し、取組や対策等を記載する(太字・下線箇所)。

(基本方針の章立て)

基本的な考え方

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV 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

V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項

1. 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
- 2. 官民の連携による港湾の効果的な利用及び保全に関する基本的な事項**
3. 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

※今般の港湾法改正において、港湾法第3条の2第2項第六号が改正されたため、V章2の標題についても変更。

I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

また、災害時の円滑な被災地支援のため、耐震強化岸壁に加え、内陸へ輸送するための臨港道路、物資の荷さばき等のための岸壁背後の用地や緑地、岸壁に至る航路・泊地等、一連の施設の健全性を確保した防災拠点(以下、「支援ふ頭」という。)による海上支援ネットワークの形成を図る必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 災害時における円滑な被災地支援輸送のため、被災した背後地域への人員・支援物資の受援側の輸送拠点となる地域支援ふ頭、被災地域への後方支援拠点としての役割も果たす広域支援ふ頭等の連携による、海上支援ネットワークの形成

II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。特に、災害時の海上支援ネットワーク形成による円滑な被災地支援のため、概ね1日サイクルでの被災地支援を可能とする範囲ごとに耐震強化岸壁を核とした広域支援ふ頭、地域支援ふ頭を配置することとする。そのため、複数港湾の連携による災害時の対応について記載した広域港湾BCP(Business Continuity Plan:事業継続計画)の策定その他の国土交通大臣が別に定める要件を備えていると認められる広域支援ふ頭等を国土交通大臣が指定する。

<国民の生命・財産を守るための、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルート構築、航路等の啓開体制等の強化及び連携体制の確保>

- ・ 広域支援ふ頭、地域支援ふ頭等における施設の耐震化、液状化対策等の推進による一連の施設の健全性確保の推進
- ・ 広域港湾BCP等に基づく、災害時の海上支援ネットワークの形成のための訓練の実施等による地域の災害対応力の強化

<災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築>

- ・ 地方港湾も含め、民間企業等との協働による、港湾BCPの策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善

3. 港湾における「協働防護」について

- ① 取り組みの背景
- ② 「協働防護」の概要
- ③ 実現に向けて ～各種ガイドライン～

① 取り組みの背景

○台風21号（平成30年9月4日）

- ・大阪港、神戸港において、昭和36年(1961年)の第二室戸台風以来50年以上ぶりに既往最高潮位を更新する潮位が発生。
- ・浸水被害が多数発生し、コンテナの航路・泊地への流出等により、神戸港で2日間、大阪港で3日間、港湾機能が停止。

コンテナの流出（神戸港）



コンテナの浸水による火災（神戸港）



トランスファークレーンの倒壊（大阪港）



○令和元年房総半島台風（令和元年9月9日）

- ・各地で既往最大を上回る最大風速・最大瞬間風速を記録、東京湾湾口部では既往最高を更新する最大有義波高を観測。
- ・横浜港（福浦地区）では、高波による浸水により483事業所が被災。

護岸の損傷（横浜港）



被災した工業団地（横浜港）



倒壊した空コンテナ（横浜港）



○台風18号 Ragasa (ラガサ) (令和7年9月22日)

- ・台湾やフィリピン北部、中国南部で土砂崩れ、洪水、高潮等を引き起こし、甚大な被害をもたらした。
- ・香港では3mを超える高潮が発生。
- ・フィリピン北部では3mを超える高波が発生。

2025.9.24 CNN より

2025.9.23 LAO DONG より

台風通過時の香港の様子 (9月23日)



2025.9.23 ロイターより

台風通過時のフィリピン北部の様子 (9月22日)



2025.9.23 LAO DONGより

○ハリケーン Melissa (メリッサ) (令和7年10月28日)

- ・カリブ海地域に壊滅的な被害。推定被害額・経済損失額は7～8兆円。
- ・特にジャマイカでは過去150年で最も強い勢力となり、沿岸部で4mを超える高潮が発生。

2025.11.1 BUSINESS INSIDER より

2025.12.31 Yahoo JAPAN より

ジャマイカ・セントエリザベス教区の浸水した町の様子 (10月30日)



2025.10.30 ロイターより

直撃を受けたジャマイカ沿岸部ブラックリバーの様子 (10月30日)



2025.10.31 CNNより

記事URL: <https://www.loydslist.com/LL1155017/Ports-should-think-about-climate-change-now-or-face-consequences>

背景

- ✓ 気候変動は今まさに起きており、港湾は適応策を開始しなければ、長期の操業停止を含む重大な経済的損失に直面する
- ✓ ex) 気候変動の影響に最も脆弱と評価されたヒューストンや上海などの港湾では、年間1億ドル相当のリスクに直面する可能性がある
- ✓ ex) オックスフォード大学の研究によると、世界の主要港湾3,700ヶ所のほぼ90%が「気候変動による有害な災害リスク」に晒されていると推定されている

ポイント① データ収集

- ✓ まず重要なのは、データを収集し、地域で起きている現象を理解すること
- ✓ 被害事象の持続時間、頻度、強度を測定し、操業停止記録を残すべき
- ✓ これらは気候変動適応計画を策定する上で必要な情報

ポイント② 既存インフラへの対策

- ✓ 新しいターミナルや港湾では気候変動対策が設計に組み込まれているが、課題は既存インフラの対策
- ✓ ex) ロッテルダム港のメースラント防潮堤、モロッコのナドール・ウェストメッド港の高温でも稼働するコンテナ
- ✓ 肝心なのは、緊急時や異常気象になる前に、今すぐ行動すること
- ✓ 対策には多額の費用がかかるが、定期メンテナンスやインフラ更新の検討時期に、気候変動への対応について議論すべき
- ✓ 何も対策しないことによる操業停止や損傷インフラの修復費用 > 事前対策の費用
- ✓ 全てをハードで対策しなければならないわけではなく、費用をかけずに即時に行える措置もある
- ✓ ex) スタッフの訓練、気候リスク評価の実施、緊急対応計画の策定

ポイント③ 何から始めるか

- ✓ 必要な対策の優先順位付け、資金の調達方法の検討、今後の進め方の検討
- ✓ 操業に影響を与える事象の持続時間、頻度、強度の測定

○世界平均海面水位は、1900年以降少なくとも過去3000年間のどの百年間よりも急速に上昇している(確信度が高い)。
(AR6 WG1 SPM A.2.4)

○世界平均海面水位は、1901~2018年の間に0.20[0.15~0.25]m上昇した。その平均上昇率は、1901~1971年の間は1.3[0.6~2.1]mm/年であったが、1971~2006年の間は1.9[0.8~2.9]mm/年に増加し、2006~2018年の間は3.7[3.2~4.2]mm/年に更に増加した(確信度が高い)。
(AR6 WG1 SPM A.1.7)

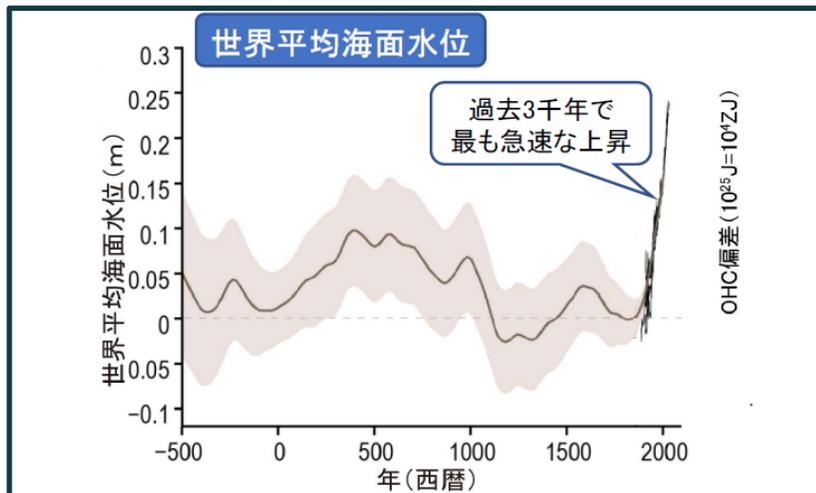


図 過去2500年間の世界平均海面水位

19世紀後半以降の様々な代替データや直接測定記録を重ね合わせて再現

出典: AR6 WG1 図 2.28

20世紀半ば以降、海面水位上昇の速度増大	
AR5以降、証拠が強化され確信度が非常に高い	
1971-2018	2.3 [1.6 - 3.1] mm/年
2006-2018	3.7 [3.2 - 4.2] mm/年

(AR6 WG1 Box TS.4)

環境省

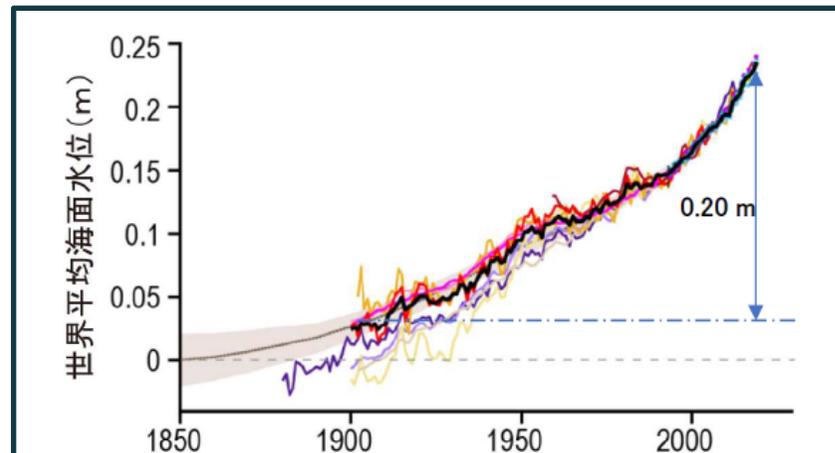


図 潮位計(近年は高度計も)による1850年以降の世界平均海面水位推定値 出典: AR6 WG1 図 2.28

表 世界平均海面水位の平均上昇率

期間	世界平均海面水位の平均上昇率 mm/年
1901-1971	1.3 [0.6 - 2.1]
1971-2006	1.9 [0.8 - 2.9]
2006-2018	3.7 [3.2 - 4.2]



環境省

出典: AR6 WG1 SPM A1.7より作成

気候変動による影響 (将来予測 平均海面水位・波浪・潮位偏差)

○『日本の気候変動 2025 - 大気と陸・海洋に関する観測・予測評価報告書 -』(文部科学省・気象庁)において、平均海面水位の上昇に加え、台風等による高潮や波浪の増大など、気候変動による日本沿岸への影響について、評価・報告されている。

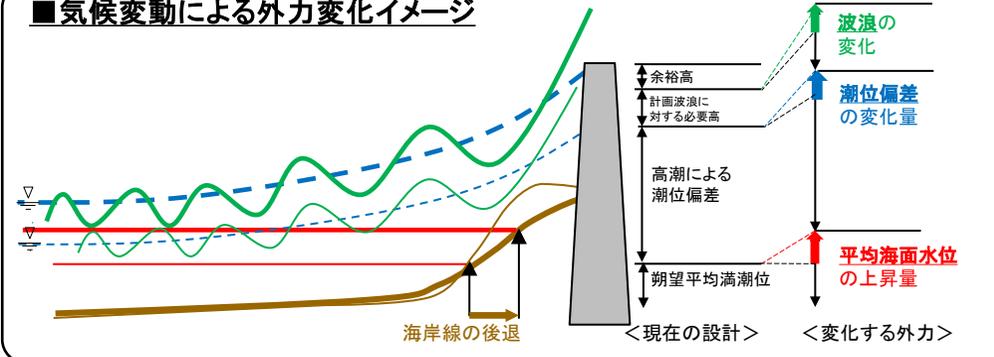
平均海面水位

・21世紀末(2081~2100年平均)における日本沿岸の平均海面水位は、20世紀末(1986~2005年平均)に比べて上昇する。

時期	2081~2100年平均(21世紀末)	
シナリオ	日本沿岸の平均海面水位の上昇量	世界の平均海面水位の上昇量
2℃上昇シナリオ (SSP1-2.6)	0.40m (0.30~0.55 m)	0.41 m (0.32~0.57 m)
4℃上昇シナリオ (SSP5-8.5)	0.68m (0.56~0.88 m)	0.67m (0.55~0.87 m)

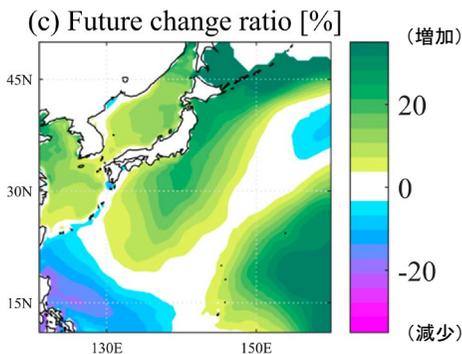
※出典:『日本の気候変動2025 - 大気と陸・海洋に関する観測・予測評価報告書 - (詳細版)』(文部科学省・気象庁)

気候変動による外力変化イメージ



波浪

・10年に1回の確率で発生するような波高に関して、日本沿岸の多くの海域で高くなると予測される。

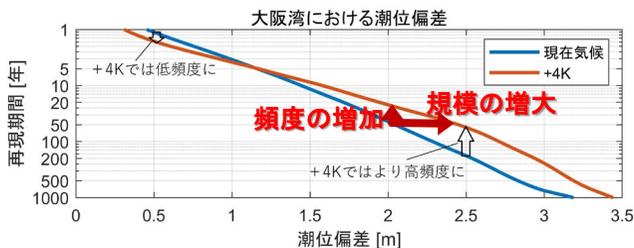


台風による極端波高(10年確率値)の将来変化の予測(21世紀末と20世紀末の差(%)として表している)

※出典: Shimura et al.(2015)より図の一部を転載

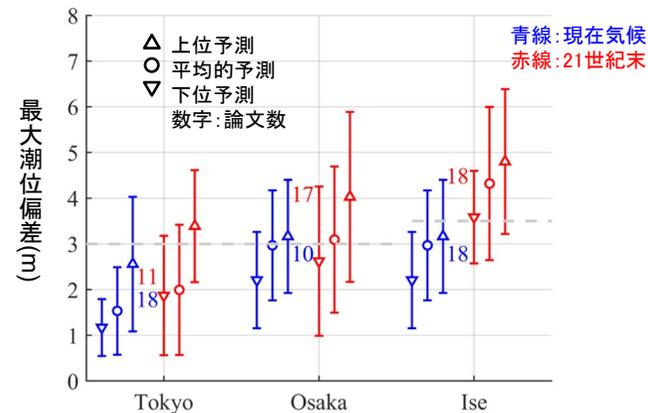
潮位偏差(台風等による高潮)

・大規模な高潮は、発生頻度が増加するとともに、規模が増大する。



現在気候と将来気候(+4K)条件における極端な潮位偏差の将来変化の予測(大阪湾の例)

・東京湾、大阪湾及び伊勢湾の最大潮位偏差は大きくなる。



既往文献に基づく三大湾の最大潮位偏差の将来変化の予測

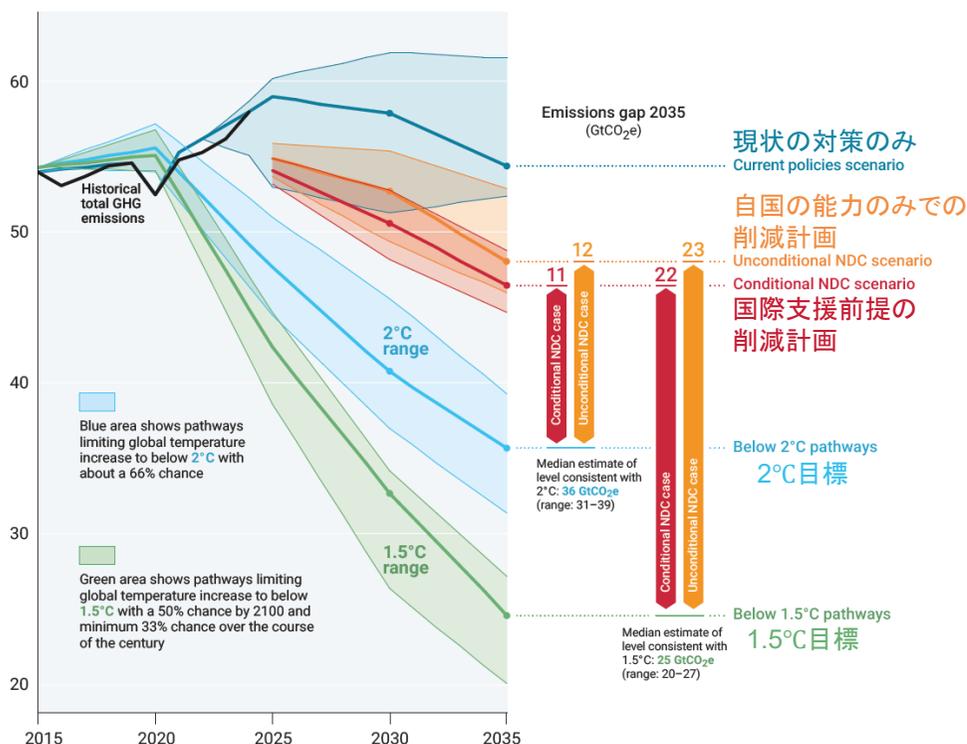
※出典:『日本の気候変動2025 - 大気と陸・海洋に関する観測・予測評価報告書 - (詳細版)』(文部科学省・気象庁)に加筆

深刻化する世界の気候リスク

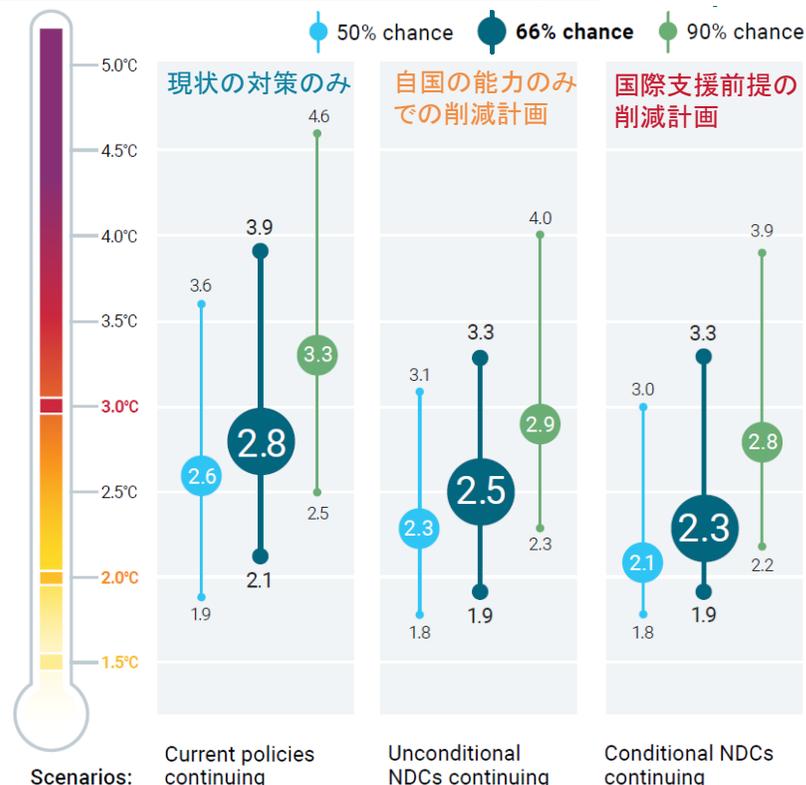
- 2025年11月4日、国連環境計画(UNEP)が「排出ギャップ報告書2025(Emissions Gap Report 2025:Off Target)」を公表
- 世界のGHG排出量は2024年に57.7 GtCO₂eに到達、2023年水準から2.3%上昇
- G20加盟国のうち、ほとんどの国は各国のネットゼロ排出の公約に向けて明確な軌道に載っていない
- 各国が提出した削減計画によると、今世紀末時点の気温上昇は2.3~2.5°C、現状の対策のみの場合は2.8°C上昇との分析

世界の温室効果ガス排出量、計画と目標とのギャップ

GtCO₂e (単位: 10億トン)



各シナリオでの21世紀の最高気温上昇 (産業革命以前との比較)



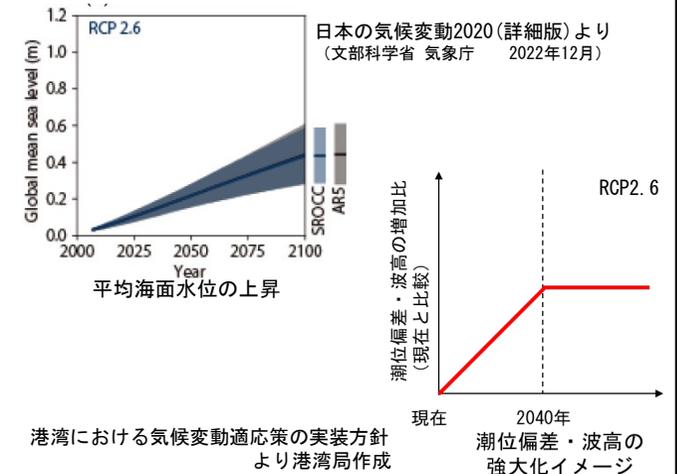
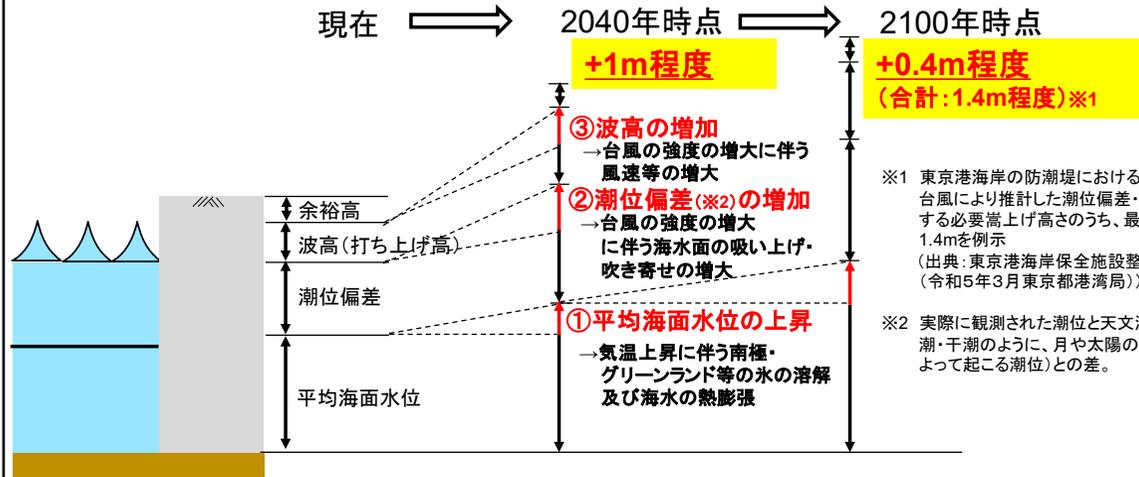
② 「協働防護」の概要

気候変動に伴う外力の変化とその影響

- 気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
- 気温の2℃上昇シナリオ^{注)}の場合、
 - ・ 2040年までの間は、 ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
 - ・ 2040～2100年の間は、①平均海面水位 のみが増加。
- 2100年までに1.4m程度の嵩上げが必要な施設の場合^(※1)、2040年までには1m程度の嵩上げが必要となる。

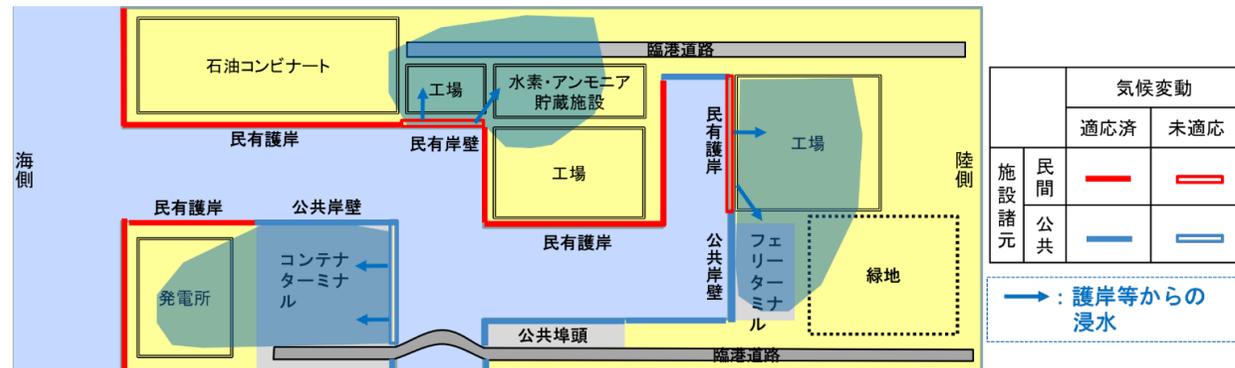
注)パリ協定では、世界共通の長期目標として産業革命以前からの気温上昇を2度に設定。
 将来の気温上昇が2度に収まっても、平均海面水位は上昇を続けることが予測されている。

気候変動に伴う外力の変化



- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積しており、一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、港湾広域に浸水被害が及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。

協働防護が行われ
 なかった場合に
 想定される浸水被害



- 様々な関係者が集積する港湾において、気候変動への適応を図るためには、関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の考え方に基づき、総合的な防災・減災対策を進めることが必要。
- 「協働防護」に関する制度的枠組みを構築したところであり、予算・税制・技術面も含めた一体的な支援を行う。

支援・特例措置

【制度改正(「港湾法等の一部を改正する法律」が施行(令和7年10月1日))】

- 気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるための協働防護協議会及び協働防護計画の創設
- 関係者の協働による防護水準確保の取り組みを促進するための協定制度の創設

【予算措置(令和7年度から)】

- 港湾管理者への協働防護計画の作成支援

【税制特例措置(令和7年度から)】

- 民間所有護岸等に対する税制特例措置(固定資産税)

【ガイドライン策定(令和7年6月2日公表)】

- 協働防護計画作成ガイドラインの作成
- 気候変動を踏まえた高潮・津波等のリスク把握・対策手法の検討等を可能とする港湾立地企業向けガイドラインの作成※

※ 2022年には東証プライム市場において、財務に影響を及ぼす気候関連情報の開示が実質義務化



■ 協働防護に係る対策例(イメージ)

協働防護の取組を進める上での制度的枠組み

○港湾の基本方針に適合するよう、気候変動を考慮した目標水準等を港湾計画に位置付け、これらの達成に向け、民間事業者も参画する協働防護協議会を活用しつつ、協働防護計画を作成する。

○民間事業者は、協議会の立ち上げや自らを協議会の構成員に加えるように申し出ることも可能。

全国

◎官民の連携による港湾の保全の考え方⇒港湾政策の指針たる【基本方針】

適合

港湾ごと

◎港湾(全体)ごとに目標水準※1を設定⇒【港湾計画】の任意的記載事項

※1 海面水位の上昇量や台風の強度等の外力及び外力への対応の基本的な考え方

実施に
関する
計画

合意
形成



協働防護協議会(港湾管理者、民間事業者等で構成)※2

※2 民間事業者から協議会の立ち上げや自己を協議会の構成員として加えるよう申し出ることができる

区域
ごと

◎港湾施設や工場等の立地状況を踏まえ、一定の区域※3を設定し、目標、目標達成のために行う事業及びその実施主体、計画期間等を記載
⇒関係者協働の【新たな行政計画＝協働防護計画】

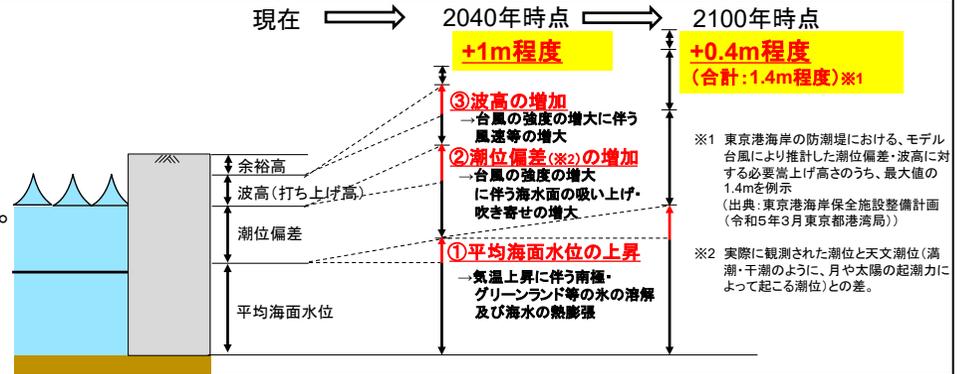
※3 貨物が流出した場合港湾機能に重大な影響を及ぼす埠頭等を想定

◎施設所有者間の取決めに基づく対策(護岸の嵩上げ等)の継続性を確保
⇒承継効を付与した【新たな協定＝協働防護協定】

- 様々な関係者が集積する港湾において、気候変動への適応を図るためには、関係者が協働して気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の取組を進める必要がある。
- このため、気候変動に伴う平均海面水位上昇や台風強大化等による施設への影響検討、浸水想定を作成、適応水準や適応時期に係る共通の目標等の決定等を含め、港湾管理者が協働防護計画を作成する取組を支援する制度を創設する。

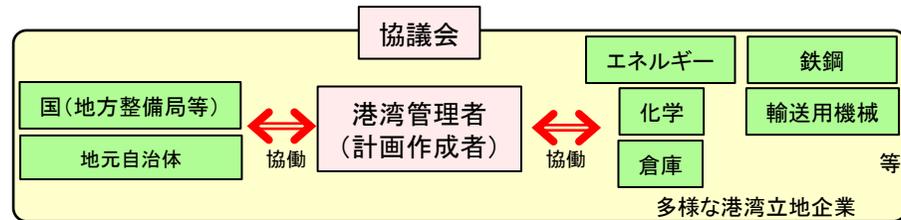
気候変動に伴う外力の変化

- 気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある
 - ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
- 気温の2℃上昇シナリオの場合、
 - ・ 2040年までの間は、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高 が増加。
 - ・ 2040～2100年の間は、①平均海面水位 のみが増加。
- 2100年までに1.4m程度の嵩上げが必要な施設の場合(※1)、2040年までには1m程度の嵩上げが必要となる。



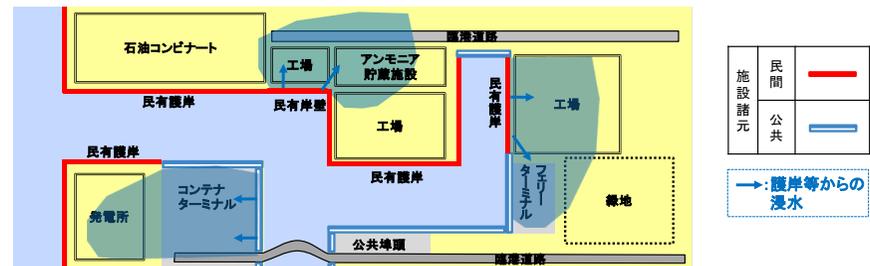
「協働防護計画」の作成に対する支援制度の創設

気候変動を考慮した施設の性能照査、浸水想定を作成、及び適応水準や適応時期に係る共通の目標等の決定等を含む「協働防護計画」の作成に対する港湾管理者への支援制度を創設(対象港湾:国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾 補助率:1/2以内)



【協働防護計画の主な記載項目】

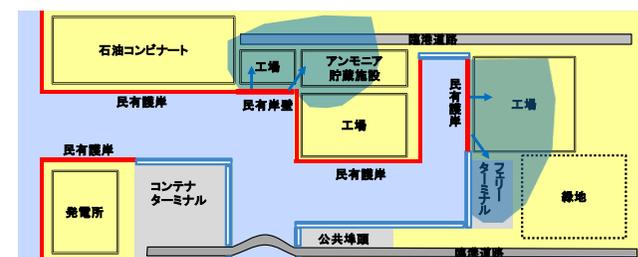
- ✓ 協働防護区域の位置及び区域
- ✓ 基本的な方針・目標(適応水準・適応時期等)
- ✓ 目標を達成するために必要な事業及びその実施主体
- ✓ 達成状況の評価に関する項目(項目・進捗管理方法 等)
- ✓ 計画期間



特例措置の概要

対象港湾	国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾
対象施設	民間事業者が策定する協働防護協定の対象となる護岸・防潮堤・堤防・胸壁・岸壁・物揚場であって、当該民間事業者が取得又は改良したもの※1
特例の内容	取得又は改良後5年間、固定資産税の課税標準を1/2※2に軽減
対象期間	令和11年3月31日まで(取得又は改良を完了)

※1 協働防護計画作成費補助を受けて作成された協働防護計画に定められた事業で、国土交通省が認めた施設
 ※2 港湾区域が緊急確保航路又は開発保全航路の区域に隣接する港湾に存する施設以外の施設については、5/6



公共(二重線)・民有(実線)の護岸等の配置と浸水時のイメージ



民有の護岸・岸壁の例

	R6までの特例措置	拡充後の特例措置(R7以降)
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震防災対策推進地域 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域 首都直下地震緊急対策区域 	<p>全国(地域の限定なし)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;"> <ul style="list-style-type: none"> ・地域、場所の限定無し ・無利子貸付の利用不要 ・協働防護協定の締結が条件 </div>
施設種類	耐震強化岸壁及び石油製品の入出荷施設に至る航路及び泊地沿いの護岸・岸壁・物揚場	護岸・岸壁・物揚場・防潮堤・堤防・胸壁 (場所の限定なし)
適用条件	国が実施する無利子貸付制度を活用して改良した施設	協働防護協定で定めた高さ又は構造に関する基準に適合するよう取得又は改良した施設※1 (無利子貸付の利用は不要)
特例の内容	【固定資産税】改良後5年間、課税標準を1/2※2に軽減する	【固定資産税】(変更なし)改良等後5年間、課税標準を1/2※2に軽減する

■ 技術基準の改正、港湾管理者向け及び港湾立地企業向けガイドラインの作成、協議会での議論を経て気候変動への適応水準・時期等を定める協働防護計画の作成に対する支援制度及び、民間施設の整備・改良への税制特例措置等、協働防護の推進に向け、各種施策を総合的に推進。

	主な取組	概要	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①	気候変動影響を踏まえた港湾の技術基準の改正	・風、潮位及び波浪について、気候変動の影響を勘案する旨を規定	改正(令和6年4月改正済) 以降、最新の知見を踏まえ、適宜改正		
②	協働防護計画制度及び協働防護計画作成支援制度	・ふ頭等を構成する関係者が参画する協議会での議論を経て、官民協働で目指すべき適応水準・適応時期等を決定する協働防護計画制度及び協働防護計画作成への支援制度		令和7年度政府当初予算に計上 同計画は、気候変動影響を踏まえ、適宜変更	
③	計画に位置付けられた内容の協定制度	・②の協働防護計画に基づく、施設の整備・管理、その費用負担等を定める協定制度		新規制度	
④	民間施設の整備・改良に関する税制特例措置	・③の協定に位置付けられた一定の基準を満たす民間施設を整備・改良した民間事業者に対し、固定資産税を軽減		拡充・延長 令和10年度末までの措置	
⑤	協働防護計画作成ガイドライン	・②の協働防護計画を円滑かつ効率的に作成するための港湾管理者等向けのガイドラインの作成		6/2 公表 以降、最新の知見を踏まえ、適宜改正	
⑥	港湾におけるTCFDガイドライン	・港湾立地企業が気候変動適応の物理リスクを適切に把握するとともに、投資家等にとって分かりやすい情報開示とするためのガイドラインの作成		6/2 公表 以降、最新の知見を踏まえ、適宜改正	

- TCFD※1は、気候変動がもたらす「**リスク**」及び「**機会**」の**財務的影響を把握し開示することを狙いとした提言を、2017年に公表。**
- 公表されたTCFD提言は、「**ガバナンス**」、「**戦略**」、「**リスク管理**」、「**指標と目標**」の各項目で、気候関連の**リスクと機会(ビジネスチャンス)を整理し、企業での財務上の影響を把握するとともに、財務報告書等で開示することを求めている。**
- 2022年には、**東証プライム市場上場企業に対し、TCFD提言に基づく開示が義務化され、複数の港湾立地企業も、TCFD提言に基づく開示を行っている。**
- 2023年6月、**国際サステナビリティ基準審議会 (ISSB)※2は、当時存在していた様々な非財務情報開示基準の一貫性・透明性の向上を図るべく、TCFD提言等を取り入れたサステナビリティ開示の国際基準 (ISSB基準)を公表。**(ISSB基準は基本的にTCFD提言を前提としつつも、TCFDよりも詳細な情報を要求)

※1 TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures)とは、G20の要請を受け、気候関連の情報開示及び金融機関の対応をどのように行うかを検討するため設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース」
 ※2 ISSB (International Sustainability Standards Board)とは、様々な非財務情報開示基準の一貫性・透明性の向上を図るため、国際会計基準 (IFRS) 財団に設立された「国際サステナビリティ基準審議会 (ISSB)」

TCFD提言の概要

以下の4つの基礎項目で、気候関連の**リスクと機会(ビジネスチャンス)を整理し、財務報告書等で開示することを求めている。**

ガバナンス

- リスクと機会に対する取締役会の監督体制
- リスクと機会を評価・管理する上での経営者の役割 等

戦略

(重要情報である場合に記載)

- 短期・中期・長期のリスクと機会
- 事業・戦略・財務に及ぼす影響
- 様々な気候シナリオを考慮した強靭性 等

リスク管理

- リスクの特定・評価・管理方法 等

指標と目標

(重要情報である場合に記載)

- 組織が戦略・リスク管理に即して用いる指標 等

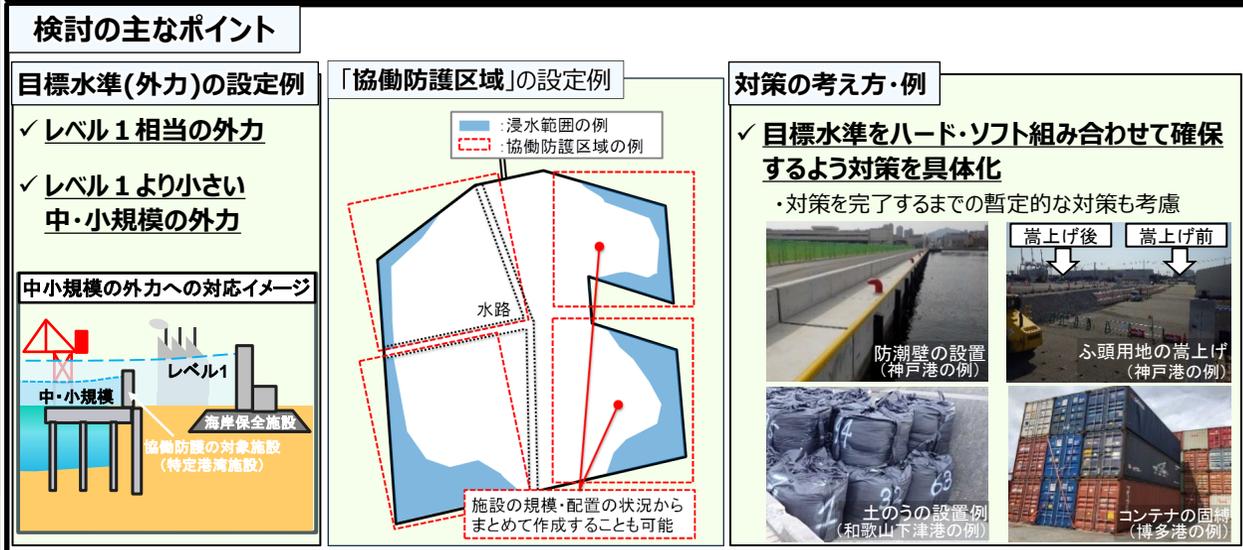
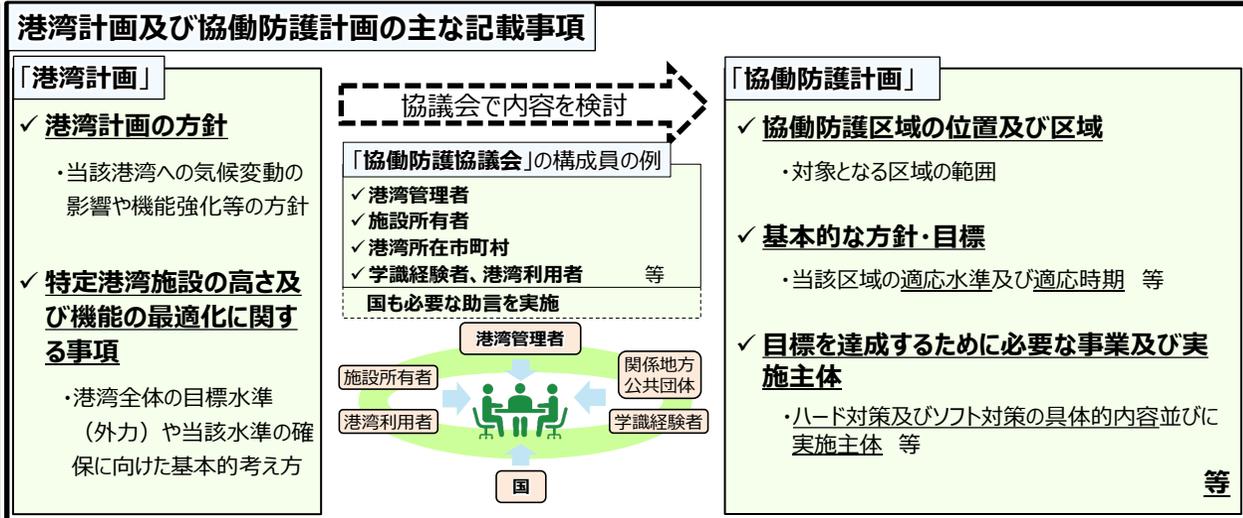
TCFDの報道例

投資家がTCFD非開示に「ノー」
 脱炭素戦略で企業を選別
 2022.7.6 日経ESG(抜粋)

機関投資家は今後、運用ポートフォリオの脱炭素を実現するため、投融資先企業への圧力をますます強めるとみられる。**既に、世界の主要な機関投資家は、投資先企業の取り組みが不十分な場合、株主総会での反対やダイベストメント(投資引き揚げ)といった手段に出ている。**

③ 実現に向けて ～各種ガイドライン～

- 改正港湾法(4月成立)により、協働防護計画や協働防護協議会等、官民の関係者が協働してハード・ソフト両面から港湾における気候変動適応を図る「協働防護」に係る一連の取組が法制度化。
- 本ガイドラインは、法制度化した「協働防護」の枠組みを実務上、円滑・着実に進めるため、検討の手順や目標水準(外力)・協働防護区域の設定等、協働防護計画作成に係る具体的なポイントを港湾管理者向けに解説。



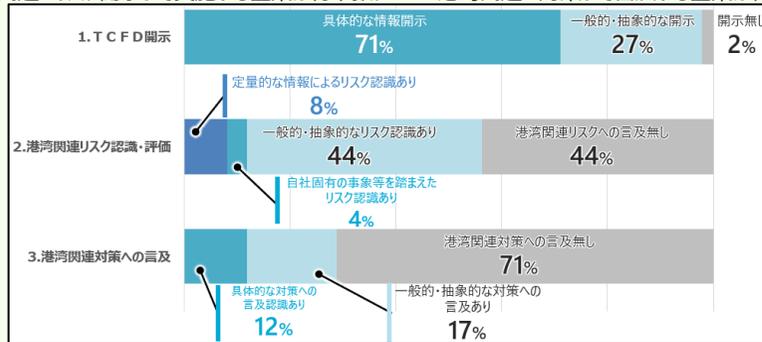
- 気候関連情報開示の取組においては、気候関連リスク及び機会の開示が求められている。
- 本ガイドラインは、民間事業者に求められる気候関連リスクの中でも、海面上昇や台風の強度増加等がもたらす物理的リスク、特に港湾に関係の深い高潮・津波等による浸水リスクの評価に係る具体的なポイントを港湾立地企業向けに解説。解説にあたっては、定性的な評価から数値解析による評価まで、港湾立地企業の検討状況に応じた手法を提示。

港湾立地企業による検討の主なポイント

港湾立地企業の状況

✓ 気候関連情報開示に賛同する港湾立地企業における開示状況

・港湾関連のリスク開示まで実施する企業は約半数。 ・港湾関連の対策まで言及する企業は約3割。



ガイドライン活用の視点

✓ 気候変動情報開示の段階を踏まえた評価

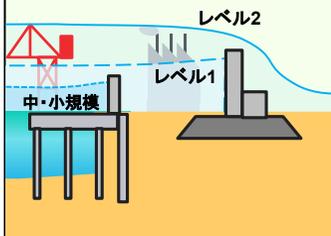
・自社の検討の段階、評価の難易度等を踏まえた物理的リスクの評価手法・手順等を検討

主な読み手の例 リスク評価手法の例

浸水リスクを初めて取り扱う社	①定性的評価 ②簡易な定量的評価
浸水リスクを具体化したい社	②簡易な定量的評価 ③詳細な定量的評価
浸水リスクへの対策を具体化したい社	③詳細な定量的評価

設定する外力の例

- ✓ レベル2相当の外力
- ✓ レベル1相当の外力
- ✓ 中・小規模の外力

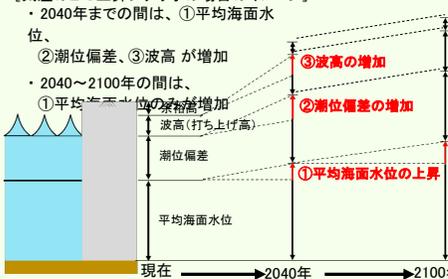


将来外力の算出

✓ 気候変動に伴う海面水位・潮位偏差・波高の将来変化の算出方法について解説

・定性的な方法から数値解析による方法より、適切な方法を検討

[気温の2℃上昇シナリオの場合のイメージ]



対策・コストの例

- ✓ 水際線で対策を実施
- ✓ 自社の前面で対策を実施



(参考)

✓ 官民が連携して対策を推進する「協働防護」

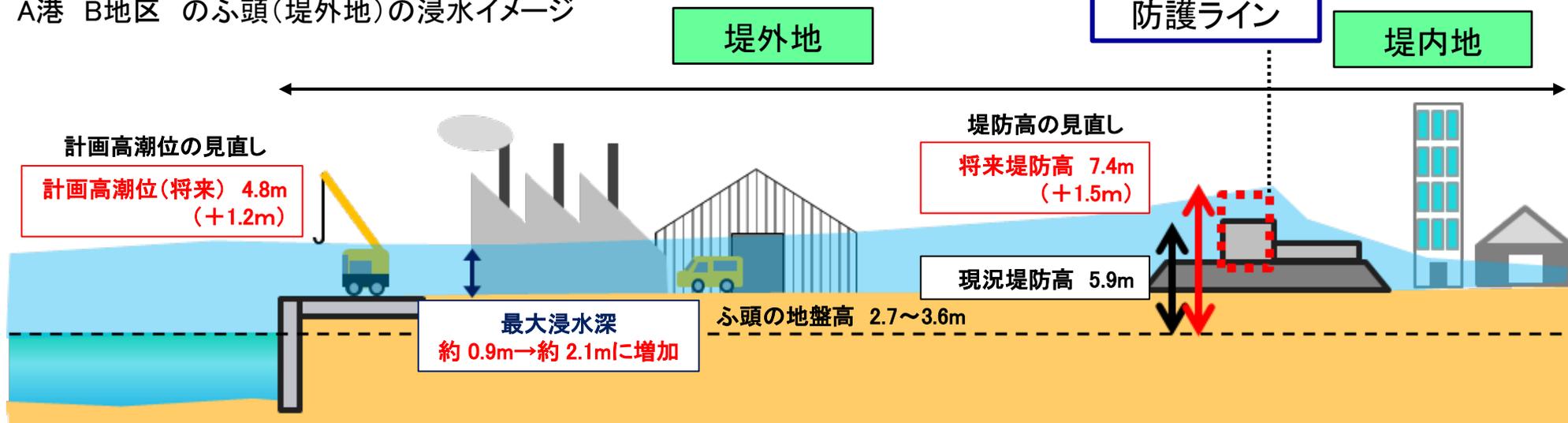
・港湾において、周辺関係者と協働して共通の目標等を定め、一体の対策を実施する「協働防護」の取組が可能。
・対策を実施することが見込まれる者は港湾管理者へ協働防護協議会の組織を要請し、「協働防護」の推進が可能



- 現在、各都道府県において、気候変動の影響による台風の強大化等を考慮した外力(高潮等)の見直しを行い、「海岸保全基本計画」(法定計画)の見直しを実施中。
- 見直しの結果、外力の増大が見込まれるある地区の事例では、工場、物流倉庫等が立地する「堤外地」の浸水深が、増大することとなる。

気候変動の影響を考慮した外力の見直し結果を踏まえた必要堤防高さと堤外地の浸水イメージ

A港 B地区 のふ頭(堤外地)の浸水イメージ



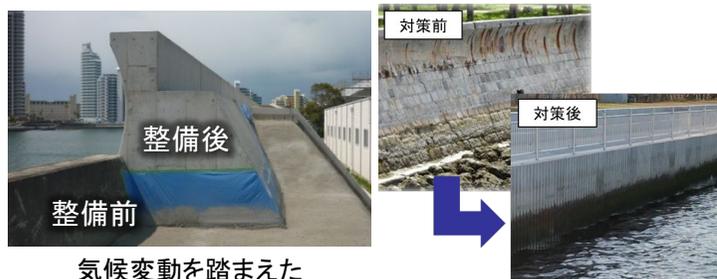
また、将来的には、浸水被害の発生を引き起こすような大型台風の発生確率も上がるとされている

4. 港湾における 国土強靱化に向けた取り組みについて

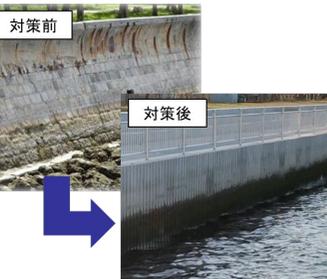
- 第1次国土強靱化実施中期計画において、「本計画の計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間とする。」、「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、「今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する。」とされた。
- また、「推進が特に必要となる施策」として、港湾の耐震性能の強化、「協働防護」による気候変動適応など、港湾・海岸に関する施策が盛り込まれている。

国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

海岸堤防等の高潮・津波対策、耐震対策、老朽化対策

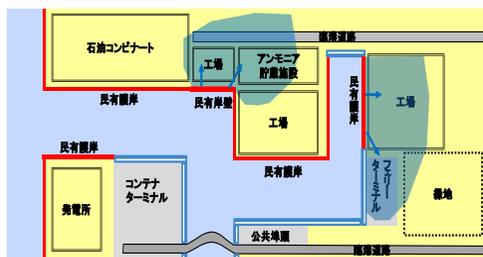


整備前
気候変動を踏まえた
海岸堤防等の整備



対策前
海岸堤防等の予防保全

「協働防護」による気候変動適応



気候変動への適応水準等を定める
「協働防護計画」の作成

総合的な
防衛体制
の強化に
資する研究
開発等

デジタル等新技术の活用による 国土強靱化施策の高度化

港湾における災害情報収集等



災害監視システムの整備

経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化

港湾における老朽化対策



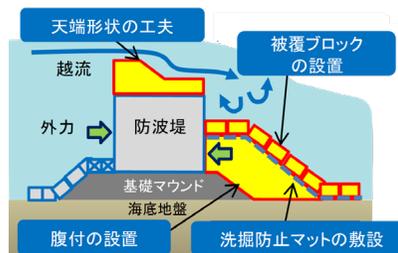
整備前
ひび割れや
腐食が発生
整備後
港湾施設の予防保全

港湾の耐震・耐波性能等の強化



耐震強化岸壁の整備、
臨港道路の耐震化等

港湾における津波対策



「粘り強い構造」を導入した
防波堤等の整備

港湾における走錨事故等の防止



避泊水域確保のための
防波堤等の整備

特定利用港湾の整備



災害時における自衛隊等
の円滑な利用にも資する
岸壁等の整備

■ 第1章 基本的な考え方

■ 第2章 計画期間

本計画の計画期間は令和8年度から12年度までの5年間とする。

■ 第3章 計画期間内に実施すべき施策

■ 第4章 推進が特に必要となる施策

1. 施策の内容

2. 対策の事業規模

第3章において示した計画期間内に実施すべき施策について、その推進が特に必要となる施策は第4章—1のとおりであり、その事業規模は、今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映する。また、対策の初年度については、経済情勢等を踏まえ、速やかに必要な措置を講ずる。

■ 第5章 フォローアップと計画の見直し



対策名、指標	現況値	計画期間の目標値	中長期の目標値
港湾における津波対策 全国の港湾（932港）のうち、津波対策（港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備）を緊急的に行う必要のある港湾（46港）の整備完了率	35% 【R5】	59% 【R12】	100% 【R27】
港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発【地震対策】 全国の港湾（932港）のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク（港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設：464ネットワーク）の整備完了率	35% 【R5】	43% 【R12】	100% 【R33】
港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発【高潮・高波対策】 全国の港湾（932港）のうち、高潮・高波対策（港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等）を実施する必要がある施設延長（170km）の整備完了率	42% 【R5】	48% 【R12】	100% 【R34】
港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発【埋塞対策】 全国の港湾及び開発保全航路（947か所）のうち、埋塞対策等（水域施設の埋没対策、海洋環境整備船等の船舶建造・修繕）を行う必要がある港湾及び開発保全航路（100か所）の整備完了率	4% 【R5】	15% 【R12】	100% 【R31】
港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発【技術開発】 港湾における気候変動対策や災害時の港湾施設の利用可否判断の高度化等に必要な技術基準類（高潮、高波及び津波の作用条件並びに岸壁、栈橋及び防波堤の性能照査方法に関する6項目）の策定完了率	0% 【R6】	67% 【R12】	100% 【R15】
港湾における走錨事故の防止等に関する対策 全国の港湾（932港）のうち、船舶の避泊水域を確保（港湾計画等に基づく船舶の避難に関連する外郭施設等の整備）する必要がある施設延長（60km）の整備完了率	82% 【R5】	88% 【R12】	100% 【R26】
港湾における老朽化対策 全国の港湾（932港）における老朽化した港湾施設（約2.5万施設）の予防保全対策の完了率	85% 【R5】	90% 【R12】	100% 【R29】
災害時における自衛隊・海上保安庁の円滑な利用にも資する港湾施設の整備 特定利用港湾（25港（令和7年4月時点））における岸壁等（89か所）の整備完了率	0% 【R5】	29% 【R12】	100% 【R22】

対策名、指標	現況値	計画期間の目標値	中長期の目標値
<p>「協働防護」による港湾における気候変動適応 私有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾（全国63港）のうち、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定める「協働防護計画」を作成した港湾の割合</p>	0% 【R6】	11% 【R12】	100% 【R29】
<p>港湾における災害情報収集等に関する対策 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路（140か所）のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム（みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの）を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路（123か所）における整備完了率</p>	9% 【R6】	39% 【R12】	100% 【R27】
<p>国土強靱化関連の総合的な防衛体制の強化に資する研究開発等 被災状況の把握や復旧・復興の迅速化、長寿命化や耐久力向上等に資する研究開発案件（センシング、情報処理、無人化・自律化、マテリアル等）の実施率</p>	28% 【R6】	100% 【R12】	—
<p>流域治水対策（河川、砂防、下水道、海岸） 気候変動を踏まえた高潮・津波に対応（必要な堤防高を確保）した海岸堤防等（延長約2,700km）の整備完了率</p>	51% 【R5】	58% 【R12】	100% 【R52】
<p>河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理 全国の海岸（延長約13,800km）のうち、長寿命化計画が策定された海岸（延長約8,200km）における事後保全段階の海岸堤防等の修繕完了率</p>	87% 【R5】	91% 【R12】	100% 【R28】
<p>大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策 南海トラフ地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等（延長約3,500km）の耐震対策の完了率</p>	65% 【R5】	69% 【R12】	100% 【R62】