

令和 9 年度
港 湾 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 8 年 8 月

国土交通省港湾局

目次

I. 基本方針	1
II. 要求概要	2
1. 要求総括表	2
2. 「強く豊かな日本」投資枠	3
3. 事項要求	3
4. 主要施策の要求額	3
5. 新規要求事項等	4
III. 主要施策	6
1. 日本成長戦略の推進～港湾ロジスティクスの強化～	6
2. 持続的な経済成長の実現	12
（1）国際コンテナ戦略港湾の機能強化	13
（2）内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化	19
（3）港湾におけるDXの推進	22
▷ サイバーポートの推進	22
▷ i-Construction2.0 建設現場のオートメーション化に向けて	23
（4）港湾におけるGXの推進	24
▷ カーボンニュートラルポートの形成	24
▷ 洋上風力発電の導入促進	26
▷ ブルーインフラの保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用	29
▷ 港湾を核とする広域的な資源循環の促進	30
（5）クルーズの持続的な成長に向けた取組	31
（6）海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理	32
（7）港湾運送事業の労働環境改善と生産性向上	33
3. 国民の安全・安心の確保	34
（1）防災・減災、国土強靱化の推進	35
（2）令和6年能登半島地震からの復旧・復興	43
（3）港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化	45
（4）コンテナターミナルにおける大規模停電対策	46
（5）総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備	47
4. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり	48
（1）地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備	49
（2）離島交通の安定的確保	52
（3）「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	53
5. その他	55
（1）国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所経費	56
（2）交付金制度	57
IV. 参考資料	58
港湾局関係予算の推移	59
港湾局関連施策	61

I. 基本方針

令和9年度予算概算要求においては、「日本成長戦略」で17の戦略分野のひとつに位置付けられた「港湾ロジスティクスの強化」について『「強く豊かな日本」投資枠』も活用して予算要求を行うとともに、「持続的な経済成長の実現」「国民の安全・安心の確保」「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」を柱とする。

また、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進、戦略産業クラスターの形成に資するインフラ整備等の推進、及び労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費については、予算編成過程において検討する。

持続的な経済成長の実現

サプライチェーンの強靱化のため、国際コンテナ戦略港湾の機能強化により国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化により海運へのモーダルシフトへの対応を図る。

港湾の電子化を実現する「サイバーポート」の機能改善及び利用促進に取り組む等、港湾におけるDXを推進するとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成、洋上風力発電の導入促進に向けた基盤整備を行う等、港湾におけるGXを推進する。

クルーズの持続的な成長に向けた受入環境整備を進めるとともに、港湾運送事業の取引環境改善に取り組む。

国民の安全・安心の確保

令和8年熊本地震や能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、切迫する大規模地震や激甚化・頻発化する風水害等への対応のため、第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組を中心に、防災・減災対策を推進する。

海上交通ネットワークの拠点であり、背後に産業・人口が集積している港湾において、高潮・高波・地震・津波等への対策、国土強靱化施策を効率的に進めるためのDXの加速、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や将来の維持管理コストも考慮に入れた戦略的なアセットマネジメントを着実に推進するとともに、「協働防護」による気候変動適応等に取り組む。

港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を図るとともに、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備を推進する。

個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

地域の基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発等に資する港湾の機能強化に取り組む。

国際バルク戦略港湾における資源・エネルギー・食糧の安定確保に向けた取組や、農林水産物・食品の輸出にチャレンジする事業者の投資を促進するための産地と港湾の連携による輸出促進の取組を推進する。

離島における住民生活の安定の確保のため、航路の就航率向上、人流・物流の安全確保のための港湾整備を推進する。

加えて、上記の取組を着実に進めるため、職員が働きがいと働きやすさを両立しながら成長できる職場の実現に向けて、業務効率化や快適な勤務環境の実現を含む「組織変革（CX: Corporate Transformation）」を推進する。

II. 要求概要

1. 要求総括表

(単位：百万円)

事業区分		令和9年度 要求額 (A)	前 予 算 額 (B)	対 前 年 度 率 (A/B)
港湾整備事業	事業費	411,882	268,444	1.53
	国費	356,314	246,613	1.44
港湾海岸事業	事業費	25,647	19,216	1.33
	国費	21,153	15,254	1.39
災害復旧事業等	事業費	1,653	1,528	1.08
	国費	1,402	1,400	1.00
<u>公共事業関係計</u>	事業費	<u>439,182</u>	<u>289,187</u>	<u>1.52</u>
	国費	<u>378,869</u>	<u>263,267</u>	<u>1.44</u>
行政経費	国費	15,174	2,664	5.69
<u>合 計</u>	国費	<u>394,043</u>	<u>265,931</u>	<u>1.48</u>

注1) 国費には、港湾管理者及び海岸管理者の直轄事業負担金を含む。

2) 上記には内閣府分（沖縄関連）を含む。

3) 本表のほか、令和9年度要求額には以下がある。

① 受託工事費（321百万円）（国費）

② 社会資本整備総合交付金（681,091百万円）の内数及び
防災・安全交付金（1,129,346百万円）の内数（いずれも国費）

③ 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（5,887百万円）の内数及び
施設整備費補助金（1,480百万円）の内数（いずれも国費）

④ 港湾関係起債事業の事業費見込み額（78,258百万円）

⑤ デジタル庁一括計上システムにかかる経費（1,967百万円）（国費）

4) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備については港湾整備事業の内数となる。

5) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

II. 要求概要

2. 「強く豊かな日本」投資枠

- ・ **日本成長戦略（港湾ロジスティクス）関係** **75,395百万円**
 - 港湾荷役機械の生産機能の強化 11,695百万円（行政経費）
 - 港湾ロジスティクスの強化に資する港湾整備 63,000百万円（港湾整備事業）
 - ※自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入支援、大水深コンテナターミナルの整備等サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる
 - 港湾手続のデジタル標準化の推進 700百万円（行政経費）
- ・ **地域未来戦略等に基づく経済成長を支える防災対策の加速化** **2,900百万円**
 - 港湾海岸整備の加速化 2,900百万円（港湾海岸事業）

3. 事項要求

以下については事項要求を行い、予算編成過程において検討する。

- ・ 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費
- ・ 戦略産業クラスターの形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費
- ・ 労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費

4. 主要施策の要求額

- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化** **107,303百万円**
 - （うち 港湾整備事業：106,677百万円、行政経費：626百万円）
- 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化** **18,308百万円**
 - （港湾整備事業）
- 防災・減災、国土強靱化** **183,119百万円**
 - （うち 港湾整備事業：162,008百万円、港湾海岸事業：20,677百万円、行政経費：434百万円）

※上記のうち、一部は要求額を重複計上している。

※「強く豊かな日本」投資枠を含む。

II. 要求概要

5. 新規要求事項等

(1) 制度

事項	備考
港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援 港湾ロジスティクスの強化に向け、港湾ロジスティクスの拠点となるターミナルにおいて、これまでのAIターミナルの取組をさらに進め、自動・遠隔操作荷役機械等の統合的な導入及び24時間荷役など機能強化に集中的に取り組むため、荷役機械等の統合的導入へのパッケージ支援を行う。	拡充 (p.15)
コンテナターミナルにおける自律走行車両の導入支援 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安定化を図るため、自律走行車両の導入に対し、支援を行う。	拡充 (p.16)
港湾荷役機械に関する生産機能の強化 世界のコンテナ取扱量の増加に伴い、港湾荷役機械の国外市場が拡大する中、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化に向け、国産港湾荷役機械の生産機能の強化を図る。	新規 (p.17)
サイバーポートの連携推進に向けた支援 港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境を実現し、我が国港湾の生産性を飛躍的に向上させるため、民間のプラットフォームやシステムとサイバーポートとの連携に向けた支援を行う。	新規 (p.22)
海岸保全施設における気候変動を踏まえた整備の支援 気候変動の影響による外力の増大等を踏まえた海岸保全施設の整備を効率的かつ計画的に進めるため、中長期的な施設整備計画の策定及び当該計画に基づく海岸保全施設の新設・改良に係る支援を行う。	新規 (p.41)

(2) 調査・検討

事項	備考
コンテナターミナルにおける大規模停電対策 大規模停電発生時のコンテナターミナルの機能維持に向け、停電時に優先して維持すべき機能の確保に向けた検討手順等を整理し、コンテナターミナルにおける大規模停電対策に関するガイドラインを作成する。	新規 (p.46)

II. 要求概要

(3) 主な税制改正

政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置

<創設>

【対象】

政府が出資する港湾運営会社

【法人事業税】

資本割の課税標準について資本金等の額から政府及び地方公共団体の出資額を控除
(5年間)

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>

【対象】

- ①国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭において、
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国際戦略港湾等において、国の補助を受けて取得した陸上電力供給設備

【固定資産税・都市計画税の特例】

- ①国際戦略港湾：課税標準 1 / 2 (取得後10年間)
一定の要件を満たす国際拠点港湾：課税標準 2 / 3 (取得後10年間)

【固定資産税の特例】

- ②課税標準 2 / 3 (取得後3年間)

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に係る課税標準の特例措置

<2年間延長>

【対象】

特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭において、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

【固定資産税・都市計画税の特例】

課税標準 2 / 3 (取得後10年間)

軽油引取税の課税免除の特例措置

<3年間延長>

【対象】

- ・港湾運送に使用される機械及び船舶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

【軽油引取税の特例】

課税免除

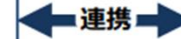
外航海運税制の見直しに係る所要の措置

<見直し>

Ⅲ. 主要施策

1. 日本成長戦略の推進～港湾ロジスティクスの強化～

日本成長戦略会議



経済財政諮問会議

17の戦略分野における官民連携での危機管理投資・成長投資の促進

新設 戦略分野分科会 1月～

(分科会長：副長官(衆)、分科会長代理：副長官補(内政)、
関係省庁局長級)① AI・半導体
新設 AI・半導体WG
1月～
○人工知能戦略大臣 ○経産大臣
・関係省庁(NSS、警察、金融、デジタル、総務、
外務、文科、厚労、農水、国交、環境、防衛)
・有識者9名② 造船
新設 造船WG
1月～
○国交大臣 ○経済安全保障大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技)、入管、外務、
文科、経産、環境、装備)
・有識者7名③ 量子
新設 量子WG
1月～
○科技政策大臣
・関係省庁(総務(政務)、外務、文科
(政務)、経産(政務)、防衛)
・有識者7名④ 合成生物学・バイオ
新設 合成生物学・バイオWG
1月～
○経産大臣
・関係省庁(内閣府(科技、健康医療)、
文科、厚労、農水、国交)
・有識者12名⑤ 航空・宇宙
新設 航空・宇宙WG
1月～
○経済安全保障大臣
・関係省庁(内閣府(宇宙)、総務、文科、経産、
国交、防衛)
・有識者10名⑥ デジタル・サイバーセキュリティ
新設 デジタル・サイバーセキュリティWG
1月～
○経産大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(総務、文科、厚労)
・有識者11名⑦ コンテンツ
新設 コンテンツ産業官民協議会
1月～
○CJ戦略大臣
・関係省庁(公取(審議官級)、
総務、外務、文科、経産)
・有識者15名⑧ フードテック
新設 フードテックWG
12月～
○農水大臣
・関係省庁(経産)
・有識者7名⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX
GX実現に向けた専門WG
1月～
○経産大臣(出席)
・関係省庁(外務、財務、経産、環境)
・有識者7名⑩ 防災・国土強靱化
国土強靱化推進会議
2月～
○国土強靱化大臣(出席)
防災大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(防災)、総務、厚労、エネ、国交)
・有識者19名⑪ 創薬・先端医療
新設 創薬・先端医療WG
1月～
○科技政策大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(文科、厚労、経産
(いずれも政務))
・有識者10名⑫ フュージョンエネルギー
新設 フュージョンエネルギーWG
1月～
○科技政策大臣
・関係省庁(文科、経産、
規制(部長級))
・有識者7名⑬ マテリアル(重要鉱物・部素材)
産業構造審議会 製造産業分科会
2月～
○経産大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(科技)、外務、文科、環境)
・有識者15名⑭ 港湾ロジスティクス
新設 港湾ロジスティクスWG
1月～
○国交大臣
・関係省庁(サイバー統括室、財務、
経産)
・有識者9名⑮ 防衛産業
新設 防衛産業WG
1月～
○経産大臣 ○防衛大臣
・関係省庁(NSS(審議官級))
・有識者18名⑯ 情報通信
新設 情報通信成長戦略官民協議会
1月～
○総務大臣
・関係省庁(経産、防衛)
・有識者12名⑰ 海洋
新設 海洋WG
1月～
○海洋政策大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技、宇宙)、外務、
文科、水産、経産、国交、海保、環境、防衛)
・有識者10名

分野横断的課題への対応

①【新技術立国・競争力強化】 産業構造審議会
○経産大臣 経済産業政策新機軸部会等 1月～
・関係省庁(内閣府(科技)、文科)
・有識者13名②【人材育成】 新設 人材育成分科会 1月～
○文科大臣
・関係省庁(内閣府(科技)、総務、厚労、経産) ・有識者4名+テーマごとに2名③【スタートアップ】 新設 スタートアップ政策推進分科会 1月～
○スタートアップ大臣、内閣府副大臣、内閣府政務官(スタートアップ・金融)、経産副大臣
・関係省庁(内閣官房(GSC室)、内閣府(科技、規制)、金融、デジタル、総務、文科、厚労、
農水、経産、国交、環境、防衛) ・有識者10名④【金融】 新設 新戦略策定のための
○金融大臣、副長官(衆) 資産運用立国推進分科会 1月～
・関係省庁(金融、総務、法務、財務、文科、厚労、経産)
・有識者10名⑤【労働市場改革】 新設 労働市場改革分科会 1月～
○厚労大臣
・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、内閣府(規制)、経産省、国交省、文科省) ・有識者11名⑥【家事等の負担軽減】 新設 家事等の負担軽減に資するサービスの
○日本成長戦略大臣 利用促進に関する関係府省連絡会議 1月～
副長官補(内政)・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、こ家、厚労、経産)
こども家庭審議会子ども・子育て支援分科会、労働政策審議会人材開発分科会、
労働政策審議会雇用環境・均等分科会等でも議論⑦【賃上げ環境整備】 政労使の意見交換 11月～
○賃上げ環境整備大臣
再編 賃上げに向けた中小企業等の活力向上に関するWG
(副長官(参)ヘッド・内閣官房副長官補(内政)、内閣官房(補室(審議官級)、成長戦略、地域未来)、警察、金融、総務、
財務、国税、文科、厚労、農水、経産、中企、国交、環境)
中小企業政策審議会、労働政策審議会でも議論⑧【サイバーセキュリティ】 サイバーセキュリティ推進専門家会議 2月～
○サイバー安全保障大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(サイバー)、警察、総務、文科、経産、防衛) ・有識者18名

我が国における港湾の果たす役割と港湾ロジスティクスの必要性	✓ 我が国の港湾は、貿易量の99%以上を扱うとともに、その背後は人口や産業が集中する重要な地域となっており、国民生活及び経済活動を支える重要な役割を果たしている。 ✓ また、港湾は、国内と海外、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点として、原材料の調達から輸送、生産、保管、流通に至るまでのロジスティクスやサプライチェーンの一連の流れを支える基幹インフラである。 ➡ ◆ リスクの最小化に資する「危機管理投資」の観点から、他国に過度に依存しない戦略的自律性を確保するとともに、 ◆ 国際社会における日本の優位性、不可欠性を高め、国際競争力を強化する「成長投資」の観点から、民間投資を促進し、他の戦略分野の成長にも資する「港湾ロジスティクスの強化」が必要不可欠。						
港湾ロジスティクスが抱える課題・リスク	<table><tr><td>厳しさを増す経済安全保障環境</td><td>厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大</td><td>少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少</td></tr><tr><td>● 物流を他国に過度に依存することによる非常時等の大幅な物流遅延・途絶等のリスク</td><td>● ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク</td><td>● 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う物流サービス低下・機能停止のリスク</td></tr></table>	厳しさを増す経済安全保障環境	厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大	少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少	● 物流を他国に過度に依存することによる非常時等の大幅な物流遅延・途絶等のリスク	● ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク	● 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う物流サービス低下・機能停止のリスク
厳しさを増す経済安全保障環境	厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大	少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少					
● 物流を他国に過度に依存することによる非常時等の大幅な物流遅延・途絶等のリスク	● ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク	● 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う物流サービス低下・機能停止のリスク					

港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策

①自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化

- i) 他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築
 - 大水深・大規模コンテナターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進
 - ターミナルのさらなる生産性向上「AIターミナル2.0」
 - 港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化
 - 国際コンテナ戦略港湾への集貨等
 - 港湾荷役機械の生産機能の強化
 - 自動化ターミナル等港湾分野の国際標準化に向けた動きへの対応
 - 海外港湾の整備・運営への戦略的関与
- ii) 生産性向上、DXや脱炭素化の取組による「選ばれる港湾」の実現
 - コンテナターミナルにおける高度化に資する技術開発
 - 自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進
 - 大型X線検査装置を活用した検査強化と物流円滑化による港湾の信頼性向上
 - サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続のデジタル標準化
 - カーボンニュートラルポートの形成、次世代燃料バンカリングの推進
- iii) 港湾を起点とした物流サプライチェーンの強靱化
 - 次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化

②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化

- iv) サイバー面での港湾の強靱化
 - 港湾運送事業におけるサイバーセキュリティ対策の強化
 - サイバーポート及びNACCSのサイバーセキュリティ対策の強化
 - コンテナターミナルにおける大規模停電対策等
- v) フィジカル面での港湾の強靱化
 - 港湾の災害対応力の強化によるサプライチェーンの強靱化

③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

- vi) 「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」等の実施
 - 労働環境改善による担い手の確保
 - 港湾運送事業の取引環境改善
 - 港湾運送事業における人材育成

- ターミナル運営機能の強化等による国際コンテナ戦略港湾政策のより一層の推進、自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進等による生産性の向上等を、サイバーセキュリティ対策や担い手の確保・育成と合わせて講ずることで、自律的な港湾ロジスティクスの実現を図る。
- 「港湾荷役機械」、「サイバーポート(港湾物流DX)」、「次世代型倉庫」の3つのロードマップに基づき官民の投資を促進し、「危機管理投資」「成長投資」による強い日本経済の実現に貢献する。

港湾ロジスティクスの強化

港湾荷役機械の生産機能の強化

- 貿易量の99.6%を担う海上輸送の基盤である港湾において、港湾荷役機械は、船舶貨物の積み下ろしや移動を効率的かつ安全に行う機能を担っており、国民生活・経済活動の維持に不可欠。
- 世界のコンテナ取扱量が増加する中、特定国の港湾荷役機械が圧倒的な世界シェアを有しており（我が国はシェア1割程度）、経済安全保障の観点からも生産機能の維持・強化が急務であることから、港湾ロジスティクス分野における主要な製品として、港湾荷役機械が選定。
- 港湾荷役機械に関する官民投資ロードマップに基づき、港湾荷役機械に関する生産機能の強化を図り、国内港湾の自動化・遠隔操作化等に向けて導入を進めるとともに、信頼性、耐震性等の強みを活かし、特定国への依存低減を図る同盟国・同志国の市場獲得に向けて支援を実施。

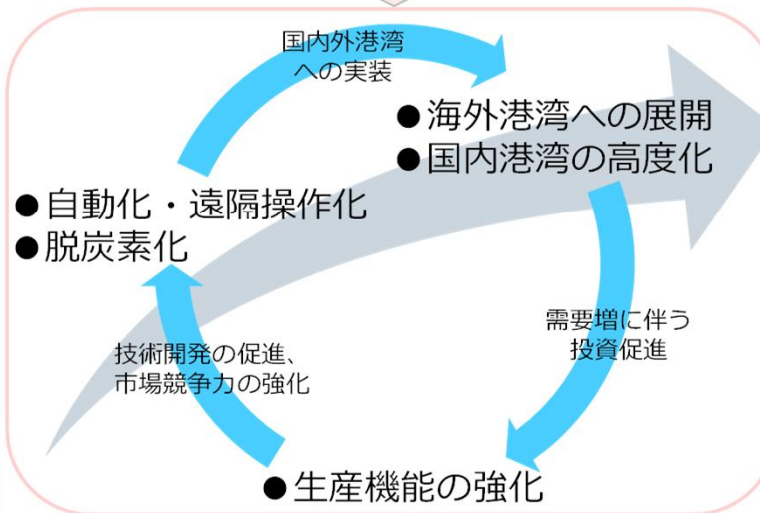
<港湾荷役機械に関する官民投資ロードマップの方向性>

港湾荷役機械



※写真はSTSクレーン（ガントリークレーン）

【我が国の強み】信頼性・耐震性等



<制約要因・不確実性>

- ・生産能力の不足
- ・他国との競争環境の激化
- ・自動化・遠隔操作化等の遅れ
- ・自動化コンテナターミナルの国際標準化の動き

- ◎生産機能の強化に必要な設備投資等への支援
- ◎自動化・遠隔操作化等
港湾荷役機械の導入支援
- ◎国際コンテナ戦略港湾の機能強化
- ◎国際標準化への対応、海外展開支援

<目標>

- ◎国内生産機能の強化により、国内市場を引き続き維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に国外市場の拡大（約200～300億円/年）を目指す。これにより2040年頃を目途に米国市場の3割程度のシェア獲得を狙う。
- ◎我が国や同盟国・同志国における経済安全保障リスクを低減する。
- ◎港湾の労働環境改善と生産性向上による強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図る。

STSクレーン（ガントリークレーン）の遠隔操作イメージ



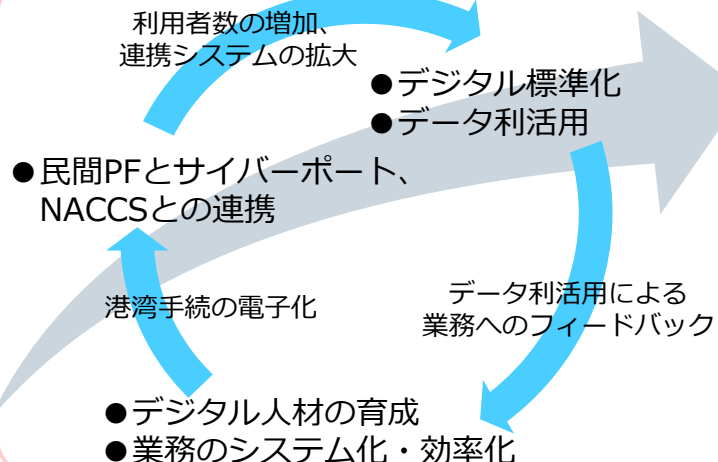
※写真は技術開発中のもの

港湾ロジスティクスの強化

- 港湾情報を一元的に管理するデータプラットフォームとして、貿易・経済活動を支える不可欠な存在であり、サイバー攻撃による機能停止を防ぐべきシステムとして経済安全保障上も重要であることから、港湾ロジスティクス分野における主要な製品・技術として、サイバーポート(港湾物流DX)が選定。
- サイバーセキュリティを確保しつつ、サイバーポートの機能強化、デジタル標準化に向けたルール構築、民間のプラットフォーム(以下、PF)やシステムとの連携促進により、我が国港湾の利用者が港湾手続すべてをデジタルで実施する「港湾手続のデジタル標準化」を目指す。
- この取組の一環として、民間のPFやシステムとサイバーポートとのシステム連携に係る支援を行い、港湾物流手続の初期段階で発生する貨物情報やブッキング情報といった上流情報の拡充を図り、サイバーポートの利用拡大を促進する。

<制約要因・不確実性>

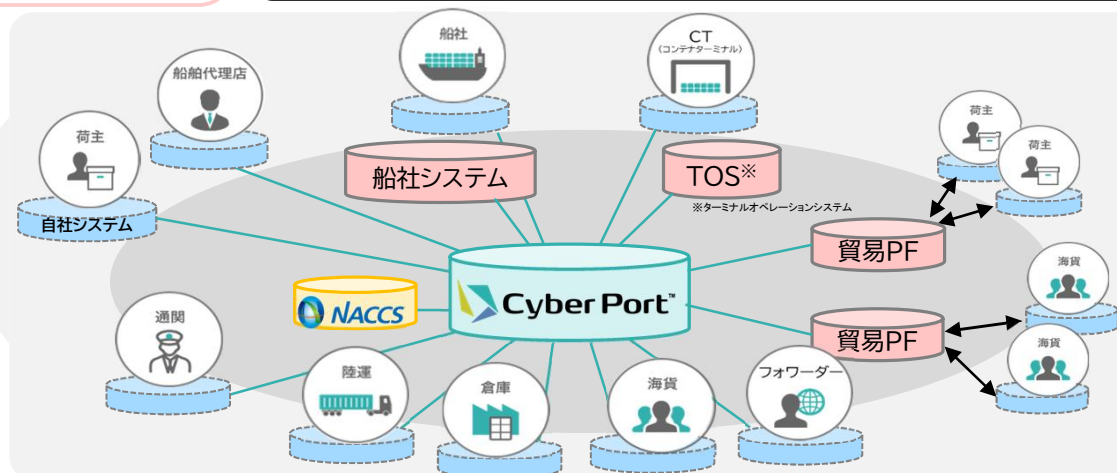
- ・港湾を利用する際に必要となる手続や情報が必ずしも全てサイバーポート内に含まれていない
- ・各貿易PFの仕様・項目の不統一
- ・サイバーリスクの増大
- ・デジタル化に必要な人材の不足



<目標>

- ◎サイバーポートの利用登録状況は、2026年3月1日時点で約1,100社。2035年度末に、約11,000社(※2022年度時点でNACCS(※)を利用する全ての会社数)との連携を目指す。
- ◎港湾関係者、物流事業者、船社等の手続をサイバーポート経由で完結できるようにし、デジタル標準化を実現する。
- ◎サイバーポートが港湾利用者の「共通インフラ」となることで、コンテナ搬入時のゲート前待ち時間が現状10~30分であるところ0分を目指すなど、物流コストの削減等を図る。
- ◎24時間365日、サイバーポートやNACCS等が安定稼働できるよう、サイバーセキュリティを確保する。

- ◎サイバーポートの機能強化
- ◎デジタル標準化に係るルールづくり
- ◎サイバーポートとのシステム連携に係る投資支援
- ◎サイバーセキュリティ対策の推進、事業者の不安払拭
- ◎荷主や物流事業者に対する研修



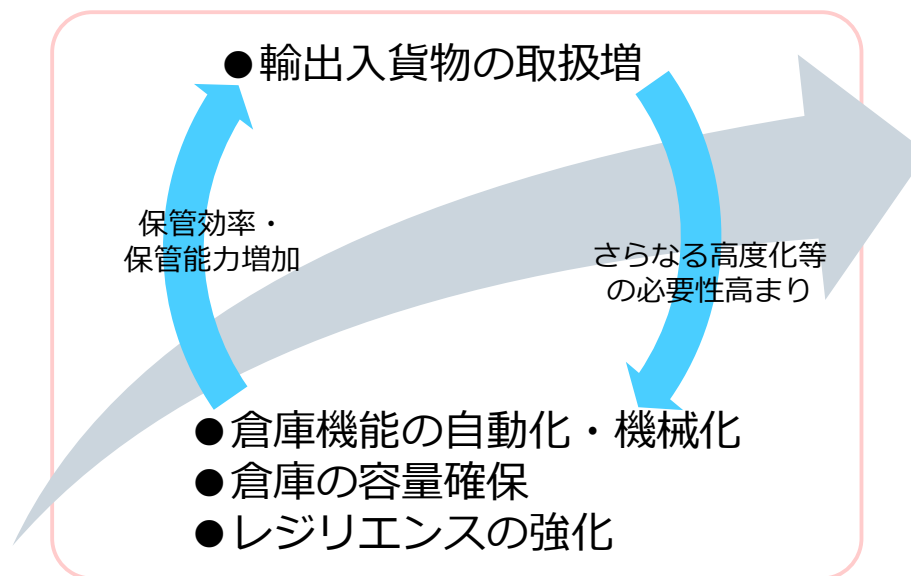
(※) NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) : 輸出入・港湾関連情報処理システム。輸出入貨物の通関手続全般、食品衛生・動植物検疫手続等を行う唯一のシングルウィンドウ(総合物流情報プラットフォーム)。

港湾ロジスティクスの強化

次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化

- 用地や人材が不足する中で、AI・IoT等を活用し、庫内作業の自動化・機械化、自動運転車両の乗り入れへの対応等を通じて保管機能等が高度化された次世代型倉庫を、既存倉庫を集約・再編して整備する。それにより保管容量の拡大等を図り、輸出入貨物の取扱能力を強化し、港湾からのシームレスな物流を実現する。

次世代型倉庫のイメージ
(倉庫の集約による大型化、自動化)



<制約要因・不確実性>

- ・倉庫の老朽化・陳腐化を解消するため、その集約・再編に必要となる港湾周辺の土地が不足
- ・建設費等の高騰
- ・我が国の国際コールドチェーン物流サービス規格の浸透不足 等

- ◎立地自治体等との連携による次世代型倉庫を支えるインフラ整備
- ◎低利融資や税制特例による倉庫の集約・再編支援
- ◎食品加工・流通、創薬等に資する倉庫を含む高品質なコールドチェーン物流サービス規格の海外展開の促進 等

<目標>

- ◎貨物の取扱いが多く、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾の周辺において、次世代型倉庫の整備により、保管効率向上・保管容量拡大を図る（2030年代までに普通倉庫200万m²、冷蔵倉庫40万設備トンを整備）。
- ◎倉庫での受入可能貨物量を増やすことで、我が国港湾で保管しきれない貨物の外国での一時保管を回避するとともに、災害時等のサプライチェーンの維持に寄与する。
- ◎高品質なコールドチェーン物流の構築により、国際競争力の強化を実現する。

Ⅲ. 主要施策

2. 持続的な経済成長の実現

2. 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

政策の背景

国際基幹航路の寄港を確保することは、我が国立地企業の国際物流のリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。コンテナ船の大型化等を背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾※1」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を国・港湾運営会社※2・港湾管理者が連携しながら「集中」して実施

※1 2011年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国際戦略港湾に指定

※2 国、港湾管理者、民間から出資し、2014年に阪神国際港湾株式会社（HPC）、2016年に横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）を設立

政策目標

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、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。

政策の方向性

集貨

- 多様な輸送モードを活用した集貨
- アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築
- 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化
- 港湾運営会社による取組の推進

これまでの主な成果

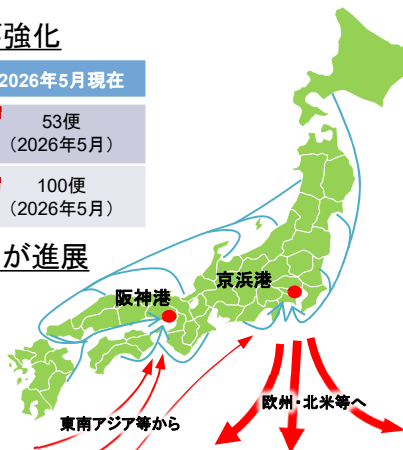
①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前	2026年5月現在
京浜港	39便 (2016年3月)	53便 (2026年5月) 4割増
阪神港	68便 (2014年4月)	100便 (2026年5月) 5割増

②内航コンテナ船の大型化が進展

内航コンテナ船の大型化が進展
＜最大船型＞
400TEU型（2013年）
↓
1,000TEU型（2026年5月現在）

③横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルでの一体利用開始



創貨

- 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化
- 創貨に資する産業立地の推進

これまでの主な成果

・新たな施設が整備され貨物需要が創出

	支援施設数	取扱貨物量 (2025年度)	延床面積
京浜港	9棟	約20,000TEU	約189,100m ²
阪神港	4棟	約7,100TEU	約59,600m ²

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備



完成イメージ図

出典：横浜市提供資料

※横浜港新本牧コンテナターミナルの例

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等
- 労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃対応等を踏まえたDX・GX推進
- 港湾運営会社の経営基盤の強化

これまでの主な成果

②国際コンテナ戦略港湾でのDX・GXを推進

※2026年7月時点

※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

大阪港	神戸港	東京港	横浜港
＜CONPAS＞ DICT ＜GX＞ 港湾脱炭素化推進計画作成	＜CONPAS＞ PC-18 KICT ＜遠隔操作RTG＞ PC-18（整備中） PC-14～17（整備中） ＜GX＞ 港湾脱炭素化推進計画作成	＜CONPAS＞ 大井ふ頭（1・2号、3・4号、6/7号）、青海ふ頭4号*、中央防波堤外側（Y1）* ＜遠隔操作RTG＞ 青海公共CT（一部運用中） ＜GX＞ 港湾脱炭素化推進計画作成	＜CONPAS＞ 南本牧ふ頭 本牧BC、D1*、D4* ＜遠隔操作RTG＞ 本牧BC（運用中） ＜GX＞ 港湾脱炭素化推進計画作成

※RTG：タイヤ式門型クレーン
※CONPAS：コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム

*：試験運用中

③国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためのとん税・特別とん税の軽減措置の創設（2020年）

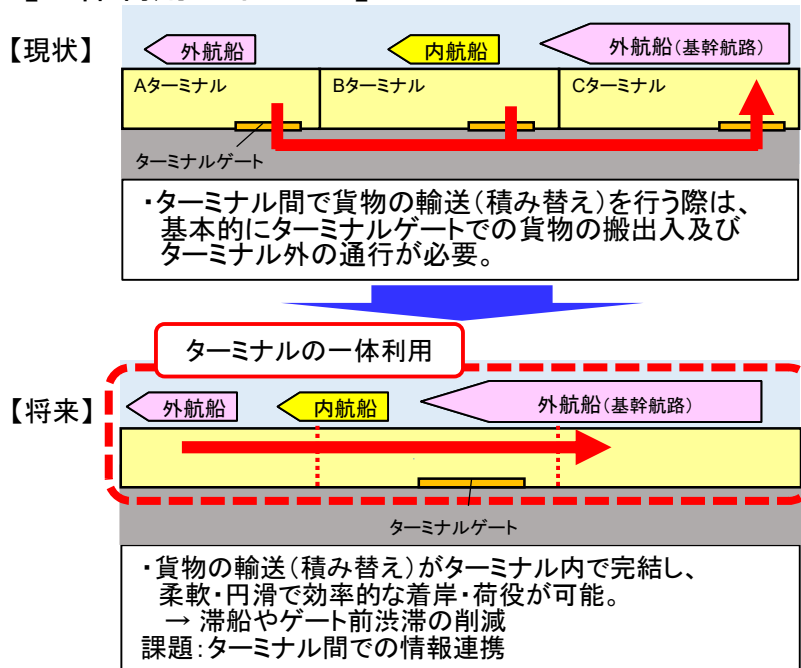
(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靱化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、実証事業等を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題に加え、再混載等の多様な輸送形態に対応する上での課題を検証し、その解決に向けた取組を進めることで、国際コンテナ戦略港湾における集貨機能の強化を図る。

■ コンテナターミナルの一体利用

既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強化するため、複数ターミナルの一体利用に向けた情報連携の方策等について調査・検討を実施

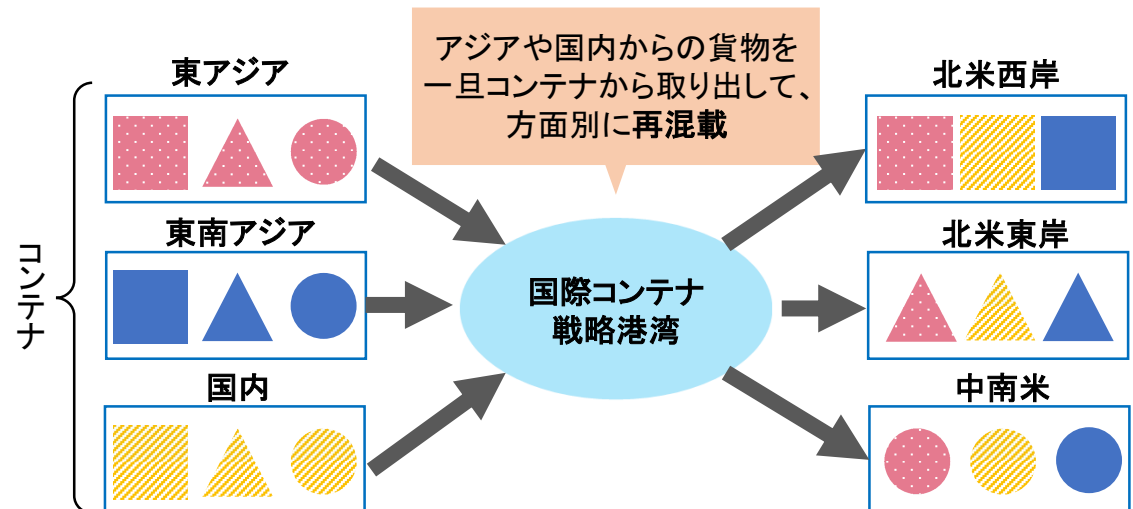
【一体利用のイメージ】



■ 多様な輸送形態に対応したコンテナ取扱円滑化

保税地域における加工・製造や再混載といった多様な物流ニーズに対応し、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強化するため、再混載トランシップの利用促進のためのガイドライン策定に向けた調査・検討を実施

【再混載のイメージ】



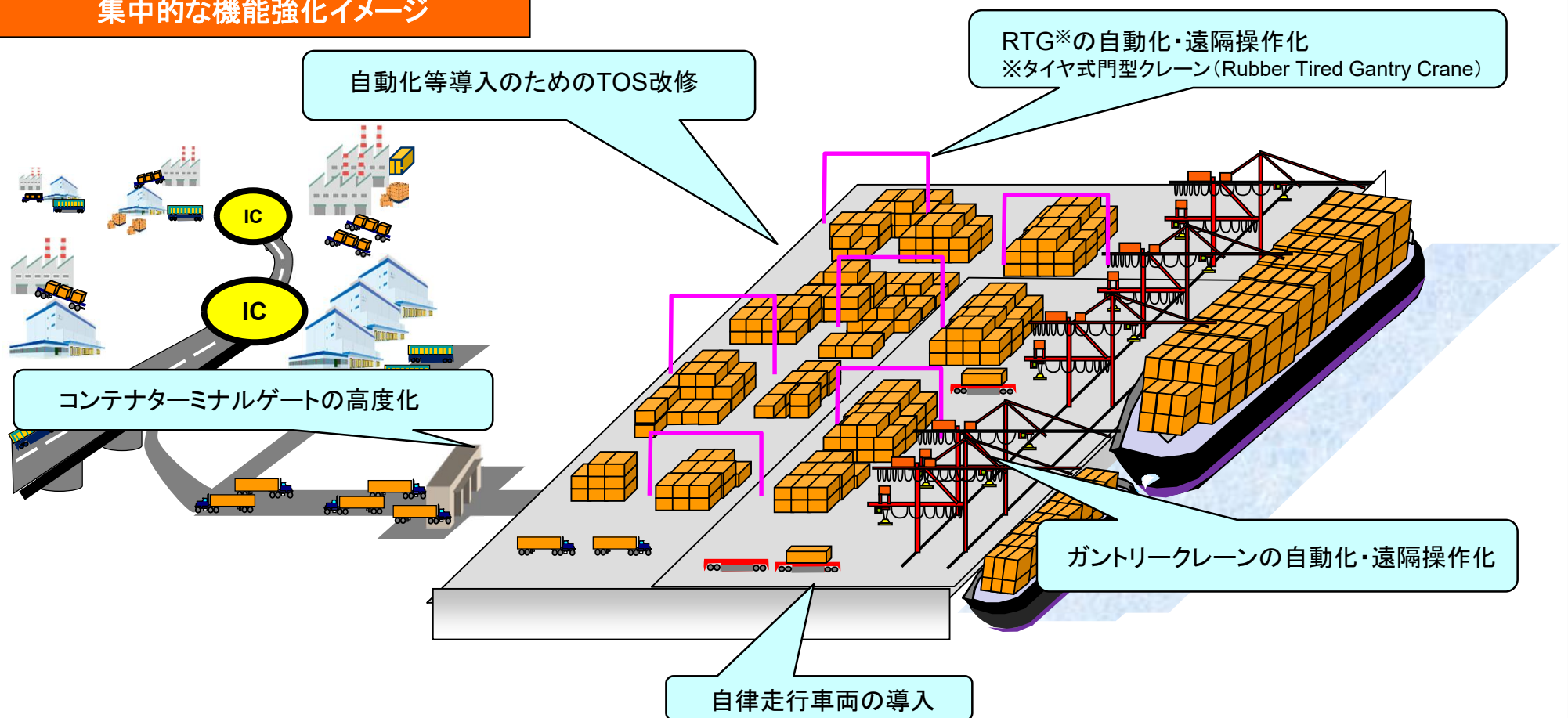
国際コンテナ戦略港湾における集貨機能の強化を図る

(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援

- 港湾ロジスティクスの強化に向け、港湾ロジスティクスの拠点となるターミナルにおいて、関係者が連携のもと、これまでのAIターミナルの取組をさらに進め、自動・遠隔操作荷役機械等の統合的な導入及び24時間荷役など機能強化に集中的に取り組む必要がある。
- そのため、港湾運営会社及び港湾運送事業者等のターミナル関係者が共同で、国際基幹航路の維持・拡大に向けた港湾荷役高度化計画を策定し、国が承認した場合は、自動・遠隔操作荷役機械等の統合的な導入へのパッケージ支援を行う。

集中的な機能強化イメージ



(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

コンテナターミナルにおける自律走行車両の導入支援

- 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安定化等を図るため、自律走行車両※の導入に対し、支援を行う。

背景・現状の課題

- 近年、我が国の港湾では労働者不足の深刻化が懸念される中、安定した荷役サービスの維持が課題。
- 安定した荷役サービスが維持できなくなると、国際基幹航路等の主要航路からの抜港リスクが高まり、我が国のサプライチェーンの脆弱化が懸念される。
- 現状の構内トレーラー輸送は、人身・物損事故の発生リスクや長時間の運転作業等の課題を抱えており、安全性の向上や労働者負担の軽減が求められる。

想定される主な効果

自律走行車両を導入することにより、以下の効果が見込まれる。

- 【労働環境改善】
長時間にわたる座位や荷役時の振動が無くなるといった労働環境の改善
- 【安全性】
危険箇所での停止機能や障害物検出機能等の対策による安全性の向上
- 【安定性】
事故の縮減など、荷役停止リスク軽減による荷役の安定性向上
など

※自律走行車両：
ターミナル内にてコンテナを自動・遠隔操作で水平搬送する荷役機械（自動トレーラー、AGVなど）

自律走行車両のイメージ

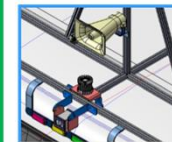
自動構内トレーラー

車両本体



センサー類

ルーフ前方



自己位置LiDAR 他

ルーフ中央



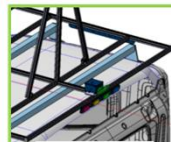
GNSSアンテナ

フロント



障害物センサ

ルーフ後方



コンテナLiDAR

AGV (Automated Guided Vehicle)

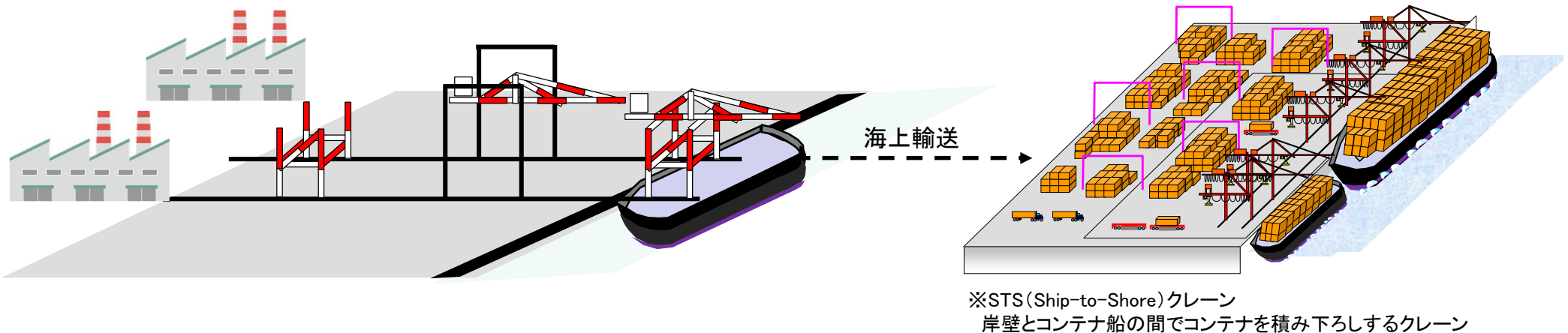


(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化

港湾荷役機械に関する生産機能の強化

- 世界のコンテナ取扱量が増加することに伴い、港湾荷役機械の国外市場が拡大する中、生産能力や価格面で競争力を有する海外特定企業が世界市場の約7割のシェアを有している。
- 海外港湾における新規需要や国内港湾における更新需要などにより、国内外において、我が国企業が生産能力を上回る需要がある一方、生産能力の不足が課題となっている。
- 米国では港湾荷役機械の約8割を海外特定企業に依存していること等から、その脱却に向けた取組が進められている動向も踏まえ、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化に向け、国産港湾荷役機械の生産機能の強化を図る。

<港湾荷役機械(STSクレーン)※の生産の流れ(イメージ)>



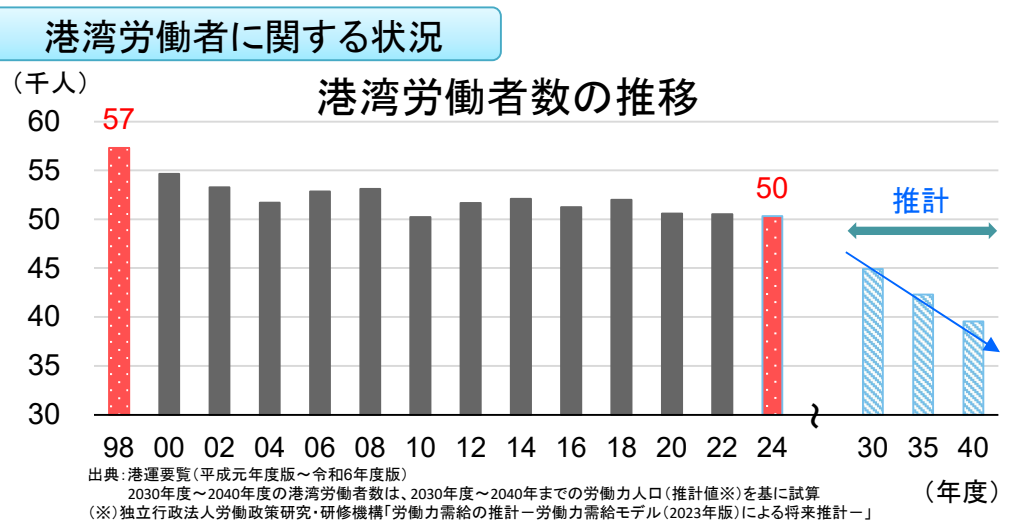
<目標> 自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化

- 国内生産機能の強化により、国内市場を引き続き維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に国外市場の拡大(200～300億円/年)を目指す。これにより2040年頃を目途に米国市場の3割程度のシェア獲得を狙う。
- 我が国や同盟国・同志国における経済安全保障リスクを低減する。
- 港湾の労働環境改善と生産性向上による強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図る。

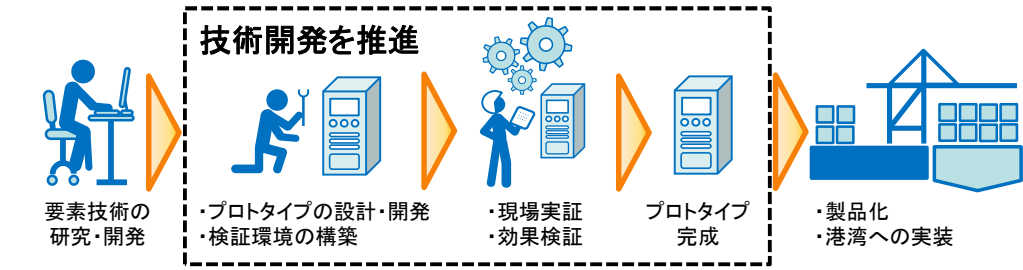
2. 持続的な経済成長の実現

(1)国際コンテナ戦略港湾の機能強化次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発の推進

- 我が国では近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者不足が懸念されており、港湾労働の将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善や安全性向上が必要である。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させ、更なる労働環境改善・安全性向上・生産性向上に資する技術開発を推進する。



- 取組の概要
- 生産性向上、労働環境改善に資する技術開発テーマを国が設定
- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



これまでに採択した技術開発案件

技術開発テーマ(※)	案件名	開発期間
(1)ターミナルオペレーションの高度化	AIを活用したコンテナ蔵置計画の最適化	R5d～R7d(3年間)
	TOS高度化によるリーファーコンテナ管理の効率化と荷役安全性の確保に関する技術開発	R5d～R7d(3年間)
	荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発	R6d～R8d(3年間)
	AIを活用したコンテナ在庫管理の最適化に係る技術開発	R7d～R9d(3年間)
(2)荷役機械の高度化	ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発	R5d～R7d(3年間)
	RTGと構内シャーシの連携技術の開発	R5d～R6d(2年間)
(3)ターミナル内のコンテナ輸送の高度化	コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発	R5d～R7d(3年間)
	RTGを対象としたコンテナ蔵置作業高度化システムに係る技術開発	R7d～R9d(3年間)
(4)港湾労働者の安全性や作業効率向上	不安全行動の定量的評価に基づく事故抑止ソリューション開発	R5d～R7d(3年間)
	AIを活用した空コンテナ内部のダメージチェックに係る技術開発	R7d～R9d(3年間)

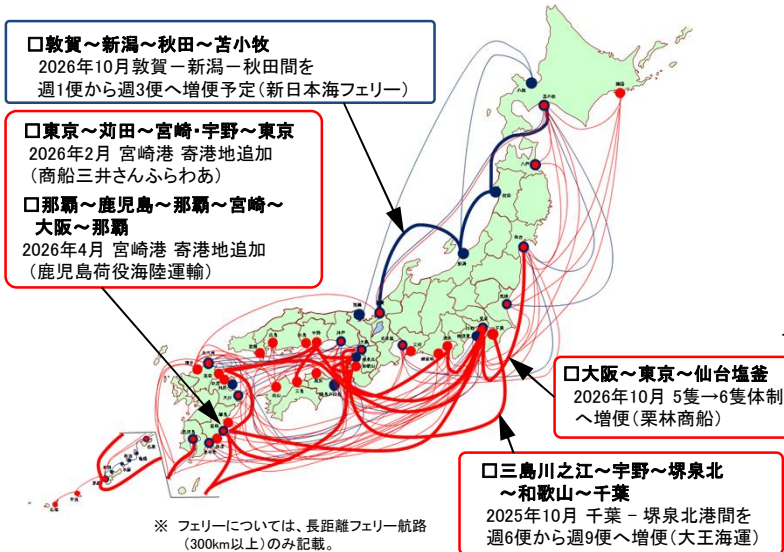
※令和8年度より、「船内荷役における労働環境改善に関する技術開発」を技術開発テーマとして追加

2. 持続的な経済成長の実現

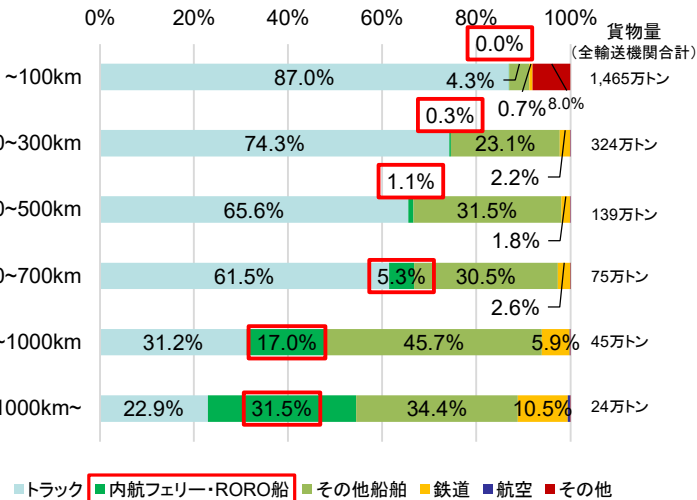
(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 2026年3月に閣議決定された「総合物流施策大綱」では、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や、陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」等を推進することとされている。
- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

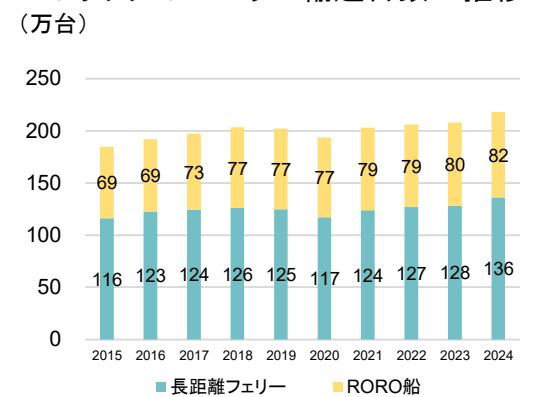
■内航フェリー・RORO船の増便・寄港地追加の状況



■距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



■長距離フェリー・RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



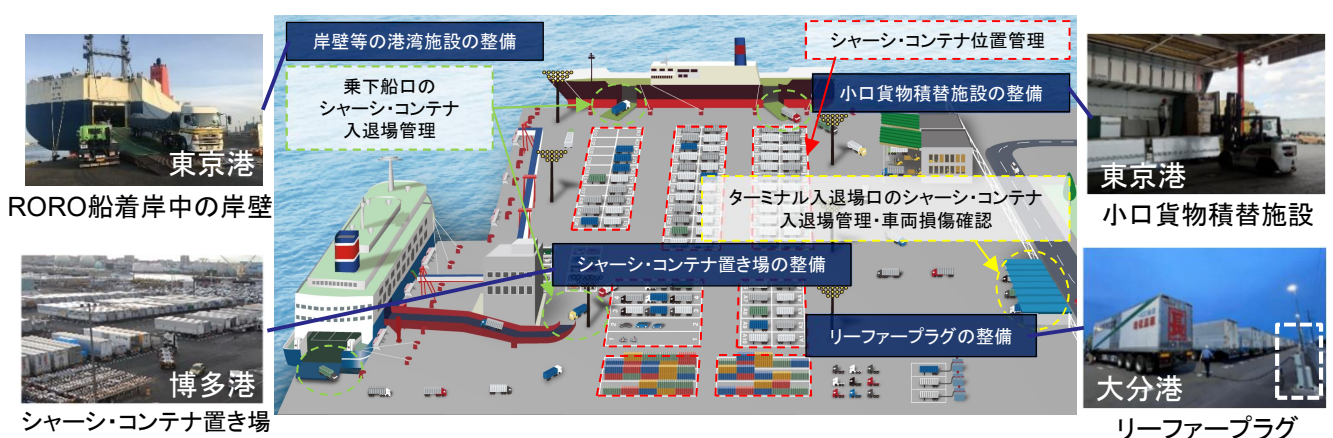
■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2025年	伸び率 (1990年⇒2025年)
総トン数	7,900トン	12,500トン	約1.6倍
シャーシ積載台数	95台	132台	約1.4倍

RORO船	1990年	2025年	伸び率 (1990年⇒2025年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	144台	約2.9倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の航路除く。)
出典:海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

■次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組イメージ



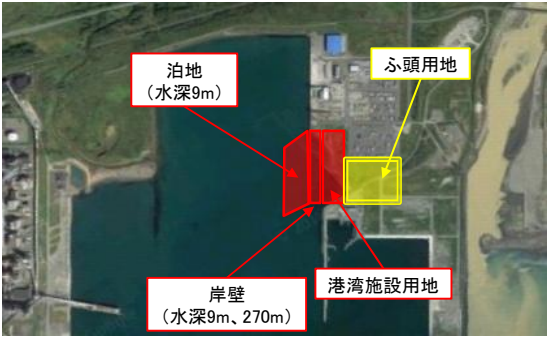
(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

現在実施中の事業例

○ トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定されるなか、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目されており、新規航路の就航や船舶の大型化に対応するため、ターミナル機能強化を目的とした事業を実施している。

【苫小牧港】

- ・東港区浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 219億円
- ・整備期間 R4～R10年度(予定)



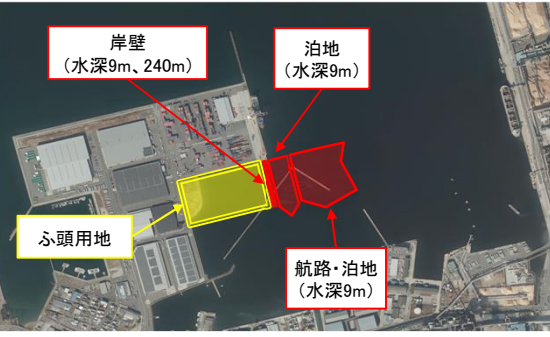
【千葉港】

- ・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 88億円
- ・整備期間 R2～R9年度(予定)



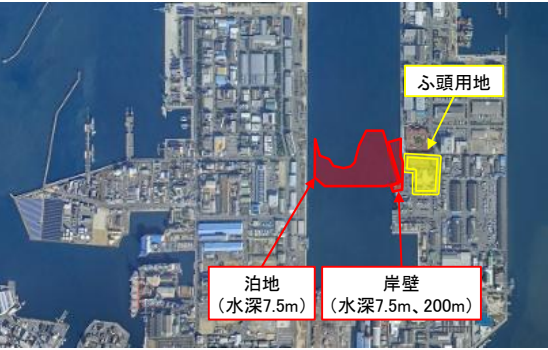
【三島川之江港】

- ・金子地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 232億円
- ・整備期間 R8～R10年代半ば(予定)



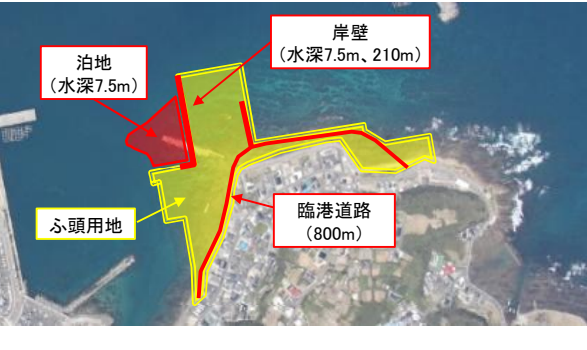
【高松港】

- ・朝日地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 127億円
- ・整備期間 R2～R10年度(予定)



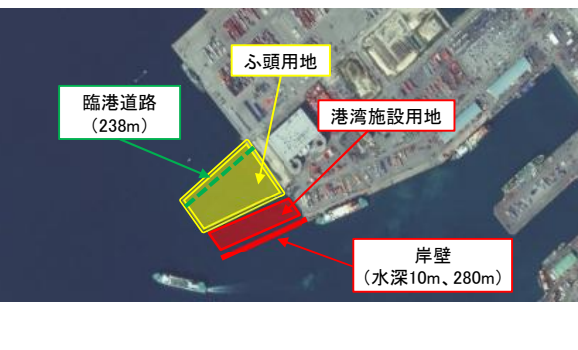
【西之表港】

- ・洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 85億円
- ・整備期間 R3～R10年度(予定)



【那覇港】

- ・新港ふ頭地区
ふ頭再編整備事業
- ・総事業費 224億円
- ・整備期間 R5～R9年度(予定)



凡 例	
—	直轄
---	補助
---	起債

(2)内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化

- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、ターミナルにおける作業環境や生産性の向上を図るためのシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化を支援する。

<現状の作業における課題>

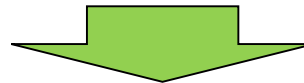
- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している。
- また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している。



シャーシを探索するヘッドの様子
(大阪港)



ターミナルの入退場の様子
(敦賀港)



<シャーシ・コンテナの位置管理等の高度化>

- 「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた、シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化に対する支援制度を創設した。(補助率1/3 以内)

シャーシ・コンテナ入退場管理



(概要)

- ・入退場口に設置されたカメラあるいは端末等により車両情報を読み取り入退場情報を記録。

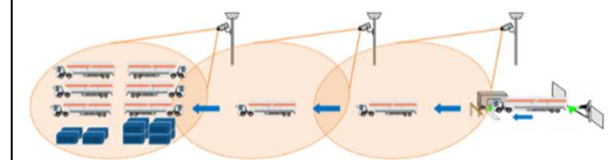
シャーシ・コンテナ損傷確認



(概要)

- ・入退場口等にて、シャーシ・コンテナのダメージ状況を自動撮影するなどし記録。

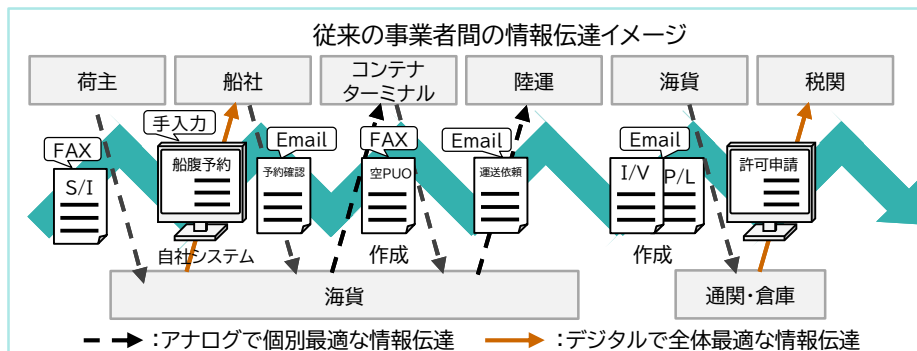
シャーシ・コンテナ位置管理



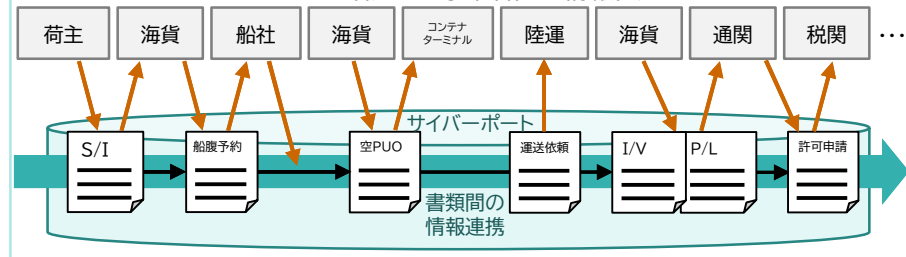
(概要)

- ・ターミナル内に設置したカメラ、駐車マスやシャーシ等に設置した位置情報端末により、蔵置されたシャーシ等の位置を追跡・記録。

■ コンテナ貨物に関する民間事業者の手續を電子化し、効率的な物流を実現



サイバーポートを活用した事業者間の情報伝達イメージ



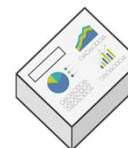
■ 港湾管理者手続の電子化を実現

入出港関連手続
港灣施設関連手続等
クルーズ着岸バースの予約
調整等
災害時のバース調整支援等



■ 調査・統計業務の
効率化を実現

港湾に係る統計調査
(港湾調査等)



■ 整備・維持管理の効率化を実現

施設情報の集約とGIS表示



維持管理
(点検・補修)

利用情報

- **最大60%の時間削減効果を確認**（実証事業結果より）
- **一部事業者は従来の紙・電話・FAXの問い合わせ受付をサイバーポートに完全移行**
- **令和7年度以降、①②④について、順次有料化**（令和5年10月関係法令施行）

(3) 港湾におけるDXの推進

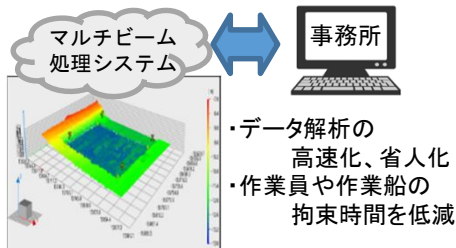
i-Construction2.0 建設現場のオートメーション化に向けて

- 港湾の建設現場において、デジタル技術（ICT施工、3次元データ（BIM/CIM）、オートメーション化）を最大限活用することで、少ない人数で安全かつ快適な環境で働けるようにするとともに、生産性の高い建設現場の実現を目指す。
- ICT施工の原則適用工種、AIによる海底測量のノイズ除去の適用拡大を図るとともに、作業船の自動・自律化施工に向けた現地実証を行う。また、施工管理の効率化に資する港湾整備BIM/CIMクラウドシステムと各種システムとのデータ連携やそれに伴う改良を行う。

ICT施工

ICTを活用した施工の効率化、ICTの普及拡大を進める

AIによる海底測量の省力化（適用拡大）



従来

約1週間

PC処理
人によるノイズ除去

導入後

1時間程度

クラウド
クラウド処理
AIによるノイズ除去

ICT浚渫工

- ・マルチビームセンサーによる面的測量
- ・施工管理システムによる浚渫箇所の可視化

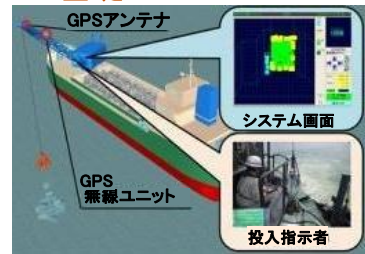
マルチビーム測深



面的に詳細な海底地形を測深

延べ作業時間
約26%削減
(令和7年度実績
より試算)

ICT基礎工



目標投入位置をリアルタイムで可視化

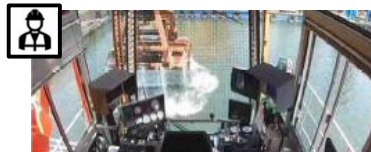
海上工事のオートメーション化

自動・自律化施工と遠隔操作化施工の社会実装に向けた取組を進める。

作業船の自動・自律化施工（現地実証）



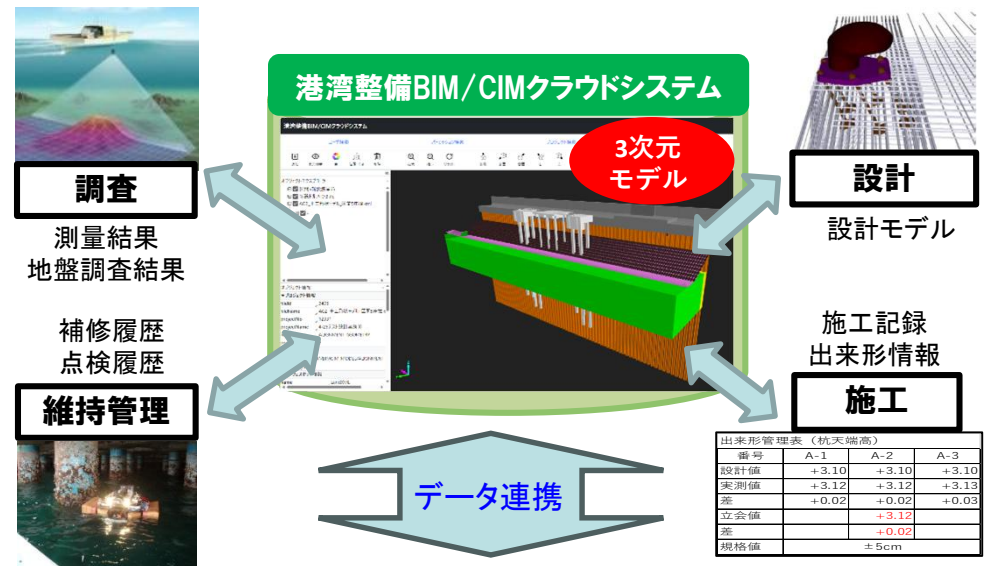
熟練オペレータによる操作（2人の交替制）



監視員1人で熟練オペレータと同等の作業効率

3次元データ活用（BIM/CIM）

港湾整備BIM/CIMクラウドシステムと各建設生産プロセスにかかるシステムとの連携を進める



番号	A-1	A-2	A-3
設計値	+3.10	+3.10	+3.10
実測値	+3.12	+3.12	+3.13
差	+0.02	+0.02	+0.03
立会値		+3.12	
差		+0.02	
規格値	±5cm		

施工管理システム



帳票管理システム

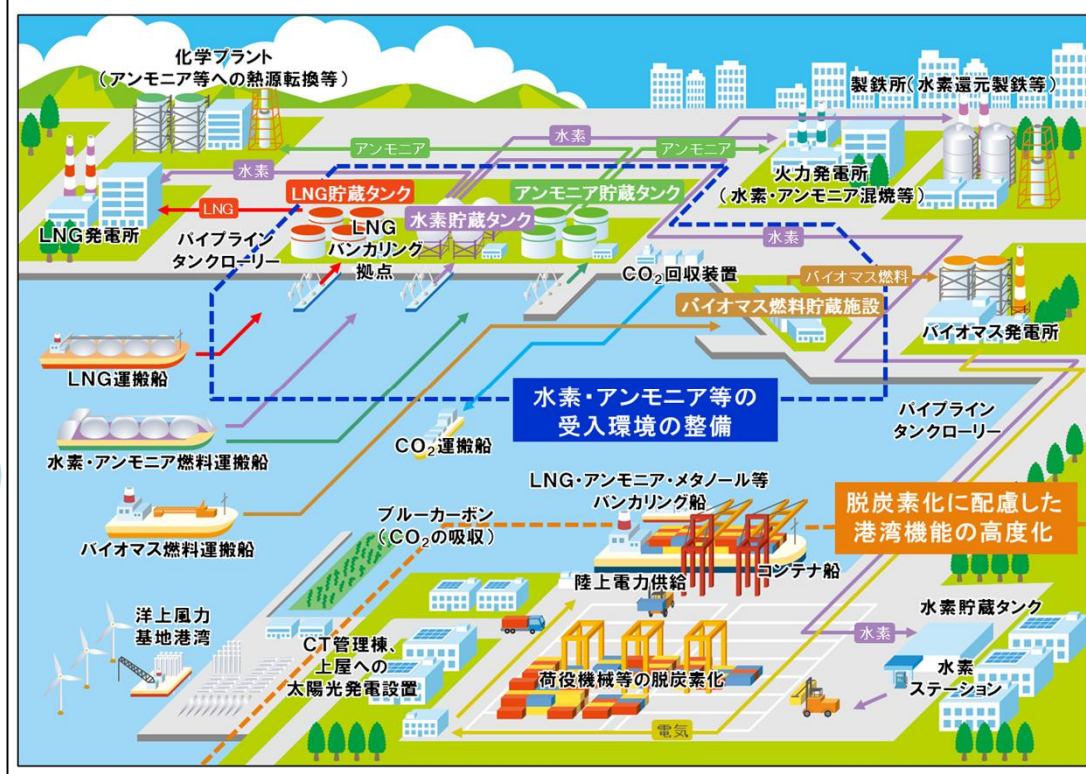
電子納品物
保管管理システム

BIM/CIM：建設事業で取扱う情報をデジタル化することにより、調査・測量・設計・施工・維持管理の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理プロセスの効率化を図ること

- 港湾・臨海部にはCO2排出量の約6割を占める産業の多くが集積するとともに、海上輸送サービスにおけるサプライチェーン全体の脱炭素化に向けた動きが進展。
- 我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に向け、カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を加速するべく、港湾管理者が作成する「港湾脱炭素化推進計画」の作成及び変更に係る支援を実施し、現在、全国75港湾において策定済。

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成イメージ

-
- | 部門 | 排出量 (億トン) | 割合 (%) |
|------------------|-----------|--------|
| 発電所・製油所等 | 3.9 | 40.4 |
| 鉄鋼 | 1.1 | 11.2 |
| 化学工業 (石油石炭製品を含む) | 0.5 | 5.3 |
| その他 | 4.2 | 43.1 |
- 国立環境研究所資料から港湾局作成



港灣脱炭素化推進計画の策定状況

- アマゾンやパタゴニアなどの国際的な大手荷主が低炭素海上輸送サービスを調達するなど、サプライチェーン全体の脱炭素化に向けた動きが進展。
- 海外の海運会社は、温室効果ガス排出削減目標を明示するとともに、LNG等を燃料にする船舶の導入の取組を推進。

- 全国75港湾において作成済(令和8年7月16日時点)

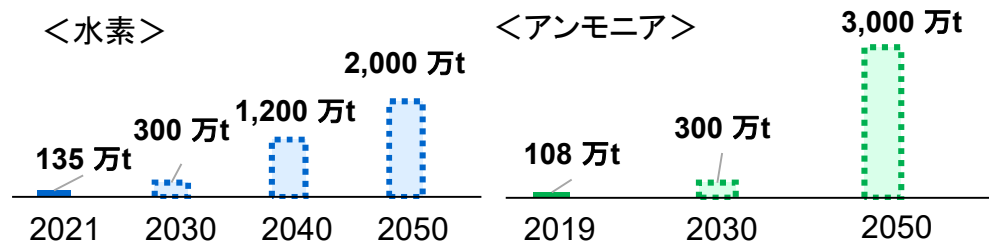
(4) 港湾におけるGXの推進

カーボンニュートラルポートの形成

- 水素・アンモニア等の受入環境の整備や荷主・船社から選ばれる競争力のある港湾の形成のため、ガイドラインの策定や脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等の先導的な取組みを推進。

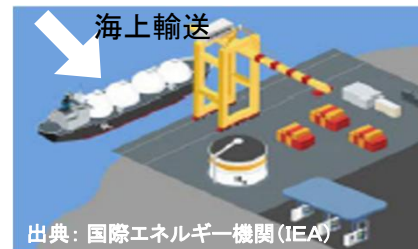
水素・アンモニア等の受入環境の整備を促進

水素・アンモニアの政府導入目標（第7次エネルギー基本計画）



港湾における水素・アンモニアの受入環境整備ガイドライン

令和8年3月、港湾管理者・民間事業者に向けに港湾計画の変更や施設整備の際に活用するガイドラインを策定。



水素の荷役・貯蔵・利用イメージ

水素社会推進法に基づく事業計画認定

- 水素社会推進法（令和6年5月成立）に基づく「価格差に着目した支援」及び「拠点整備支援」に係る審査を経済産業省とともに実施。
- 令和7年6月末までの水素社会推進法に基づく「価格差に着目した支援」・「拠点整備支援」の公募に対し、電力事業者や製鉄事業者を中心に合計39件の申請がなされ、9件の事業計画が認定済み。（令和8年7月1日時点）

荷主・船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

港湾における脱炭素化の取組例

停泊中船舶への
陸上電力の供給



船舶への
代替燃料の供給



低・脱炭素型
荷役機械の導入



CNP認証



- ・コンテナターミナルの脱炭素化の取組を見える化する制度を運用
- ・全国11ターミナルを認証済。認証取得後、ターミナル事業者等がポートセールスなどに活用
- ・令和8年8月には、国際荷役調整協会と国際版のガイドラインを策定・公表予定

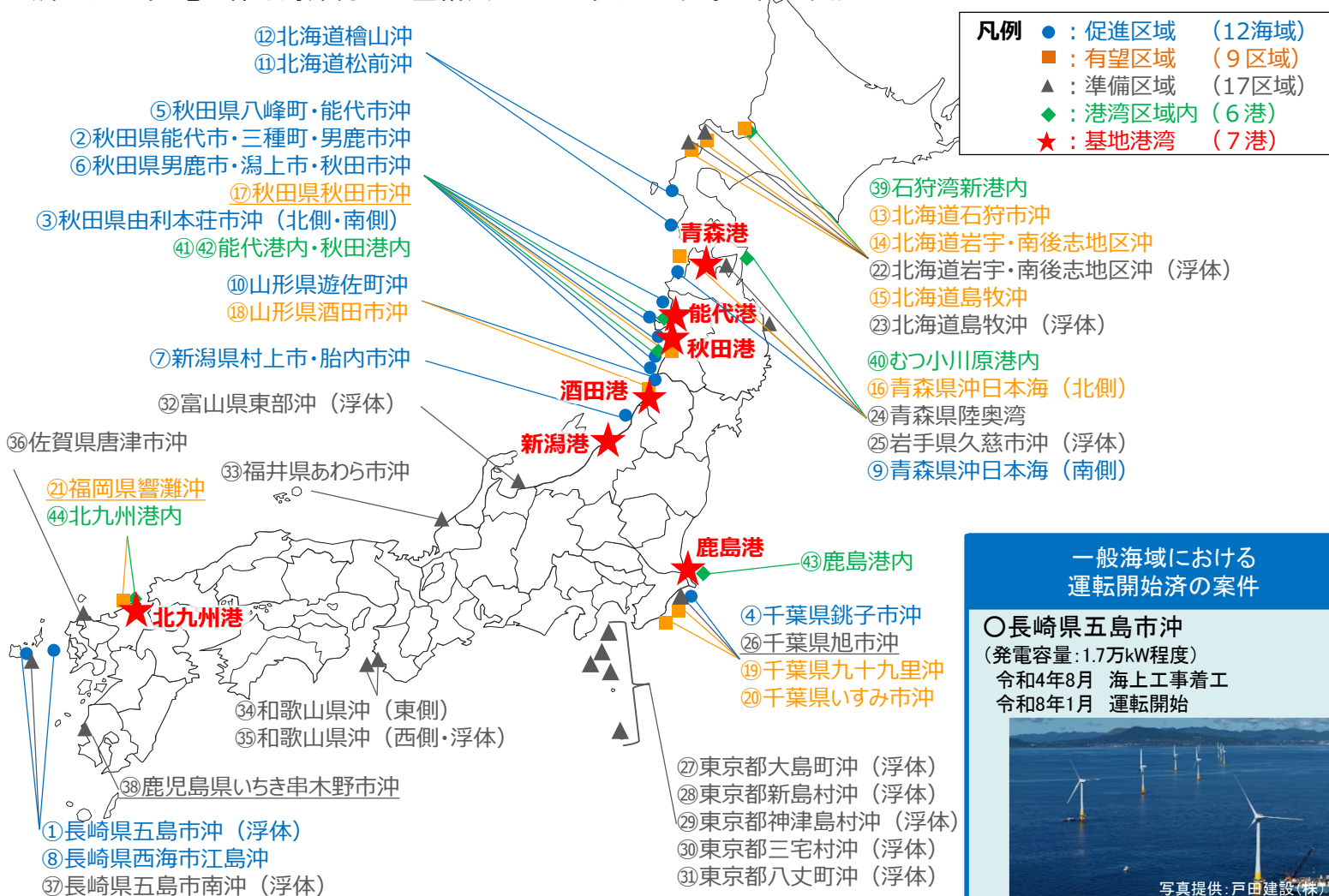
(4) 港湾におけるGXの推進

洋上風力発電の導入促進

① 洋上風力発電の導入促進に係る基地港湾及び促進区域、港湾及び一般海域における洋上風力発電の導入計画

- 第7次エネルギー基本計画(令和7年2月閣議決定)において掲げられた、「2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの案件形成」の達成に向け、促進区域の指定及び管理、発電事業者のための公募手続き、促進区域の占用許可及び基地港湾の整備を実施する。

(洋上風力発電に係る海洋再エネ整備法に基づく促進区域等の位置図) 令和8年7月現在(下線は令和7年10月整理)

港湾区域内
運転開始済の案件

○能代港・秋田港内
(発電容量: 能代港内8.4万kW程度、
秋田港内5.5万kW程度)

令和3年5月 海上工事着工
令和5年1月 運転開始



○石狩湾新港内

(発電容量: 11.2万kW程度)
令和4年5月 海上工事着工
令和6年1月 運転開始



○北九州港内

(発電容量: 22万kW程度)
令和5年3月 海上工事着工
令和8年3月 運転開始

一般海域における
運転開始済の案件

○長崎県五島市沖

(発電容量: 1.7万kW程度)
令和4年8月 海上工事着工
令和8年1月 運転開始

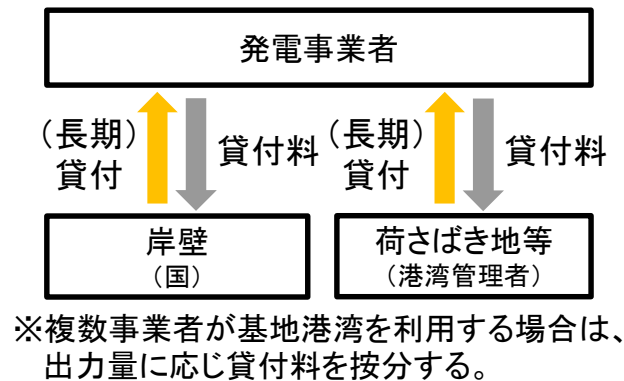


(4) 港湾におけるGXの推進

② 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)制度の概要

- 改正港湾法(令和2年2月施行)において、国土交通大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭(洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭)を有する港湾を基地港湾として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間(最大30年間)貸し付ける制度を創設。
- 令和8年7月時点で、青森港、秋田港、能代港、酒田港、鹿島港、新潟港及び北九州港の計7港を基地港湾に指定。

制度スキーム



【基地港湾の指定に係る基準】

- ・港湾計画における海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域の位置づけ
- ・係留施設及び荷さばき施設に必要な地盤強度及び面積
- ・係留施設の構造の安定
- ・当該港湾の利用状況と周辺の洋上風力発電の導入量の現状・将来見通し
- ・2以上の者の港湾の利用見込み

指定済みの基地港湾



(4) 港湾におけるGXの推進

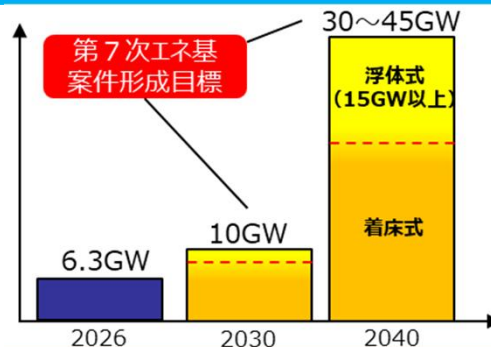
洋上風力発電の導入促進

③EEZにおける浮体式洋上風力発電設備の導入に向けた環境整備

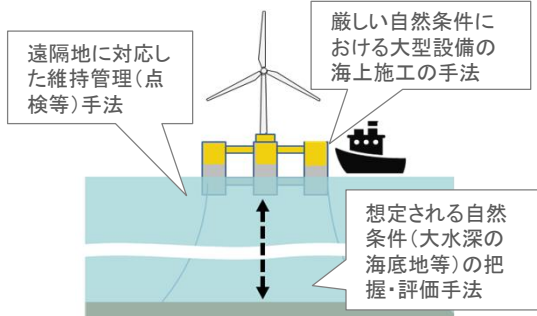
- 第7次エネルギー基本計画において2040年までに30～45GWの洋上風力発電の案件形成、第2次洋上風力産業ビジョンにおいて2040年までに15GW以上の浮体式洋上風力発電（以下、浮体式）の案件形成が、それぞれ目標として設定されている。
- 上記案件形成目標の達成には排他的経済水域（EEZ）も含めた沖合の海域における浮体式の大量導入が不可欠である。
- 浮体式の導入に向けた更なる環境整備策として、浮体式の導入促進に向けた港湾の整備及び運用効率化の検討、設計・施工・維持管理に係るガイドライン（洋上風力発電設備に関する技術基準の統一的解説等）の改訂検討並びに最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発を国が推進する。

浮体式の導入促進に向けた港湾の整備及び運用効率化の検討

- 浮体式の大量導入を実現するため、令和7年度より有識者・関係団体・行政関係者が参加する検討会を設置。
- 港湾の施設規模及び基地港湾のさらなる効率的な利用に向けた環境整備について検討を進め、令和8年度に取りまとめ予定。

設計・施工・維持管理に係るガイドライン
（洋上風力発電設備に関する技術基準の統一的解説等）の改訂検討

- 海洋再エネ整備法を踏まえ、関係法令に基づく技術基準等について、EEZにおける浮体式洋上風力発電設備に対応した事項等の改訂を検討する。

浮体式洋上風力発電の
最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発制度

- 浮体式に関する海上施工方法の確立に資する技術開発案件を民間企業等から募集し、審査等を経て採択された案件について、国が後押しする。（技術開発案件は原則3年以内。）
- 令和8年度は、「港湾／海上における洋上風力発電設備の施工に関する効率化・高度化」を技術開発テーマに掲げ、合計7件を採択した。
- 技術開発を通じ、浮体式洋上風力発電の最適な海上施工方法の確立を図る。

テーマ① 港湾における洋上風力発電設備の施工に関する効率化・高度化

基地港湾利用に適した国産リングリフトクレーン生産システム確立に向けた技術開発	令和8年度～令和9年度（2年度）
洋上風力発電における基地港湾利用調整システム構築に関する技術開発	令和8年度～令和10年度（3年度）

テーマ② 海上における洋上風力発電設備の施工に関する効率化・高度化

海上作業基地を活用した施工方法に関する技術開発	令和8年度～令和10年度（3年度）
パルスパワー衝撃破砕技術を用いた浮体式洋上風車の海洋底岩盤掘削	令和8年度～令和10年度（3年度）
浮体式洋上風力発電海上施工のための高精度気象・海象予報に基づく作業可否予測システム開発	令和8年度～令和10年度（3年度）
浮体式洋上風力発電における繊維ロープを用いた省力化係留施工技術の開発	令和8年度～令和10年度（3年度）
洋上施工を革新する経済的・高性能アンカリング技術の開発	令和8年度～令和10年度（3年度）

(4) 港湾におけるGXの推進

ブルーインフラの保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用

○ブルーカーボン生態系は藻場、干潟、マングローブ林を指し、温室効果ガス(CO₂)を吸収することから、地球温暖化対策※に寄与。

○さらに、魚介類や底生動物の産卵や成育の場ともなることから、海洋生態系が保全・創出され海洋環境が改善されるとともに、水産振興、環境学習を通じ地域活性化に貢献。

※ブルーカーボンのCO₂吸収・固定量について、2024年は32万t-CO₂であるところ、2035年に100万t-CO₂、2040年に200万t-CO₂の目標が定められた(地球温暖化対策計画 R7.2閣議決定)

○ブルーカーボン生態系の例



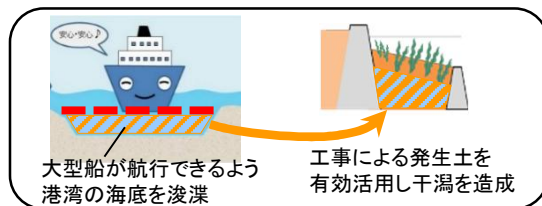
【海草藻場】



【海藻藻場】

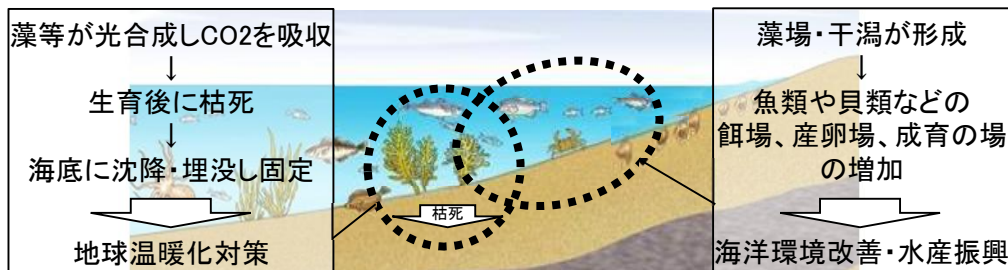


【マングローブ林】



【干潟】

○ブルーカーボン生態系による地球温暖化対策と海洋環境改善 (イメージ)

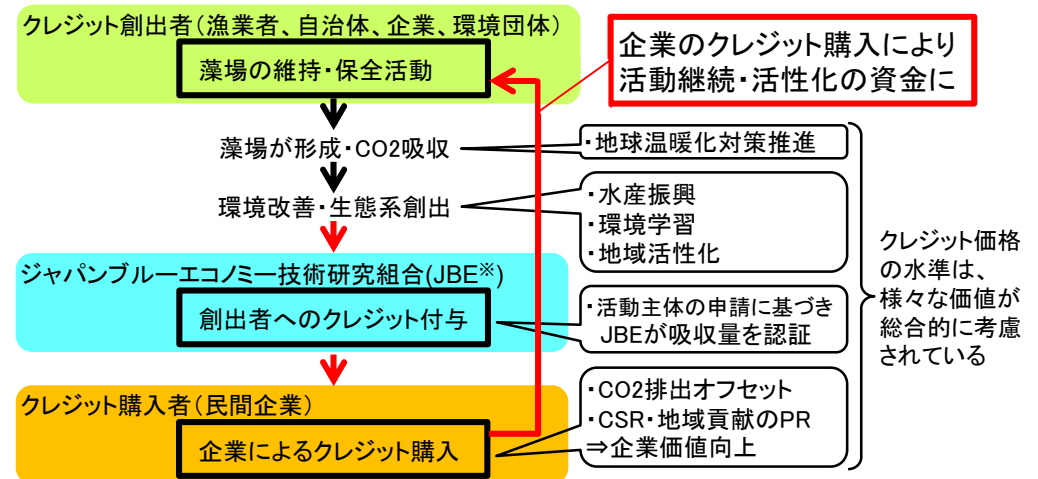


○Jブルークレジット®は、藻場等の保全・再生・創出活動によるCO₂吸収量を認証し、売買可能なクレジットを付与する取組。

○活動主体(漁業者・自治体・民間企業・環境団体)がクレジットの売却により資金を確保でき、維持・保全活動の継続・活性化を支援。

○クレジット購入企業は、企業活動によるCO₂排出を相殺するのみならず、CSR・地域貢献の広報活動を通じ企業価値が向上。

○Jブルークレジット®の活用によるブルーカーボン形成支援



※JBE…ジャパンブルーエコノミー技術研究組合：技術研究組合法に基づく国土交通大臣認可法人

○Jブルークレジット®認証実績

年度	R2 (開始年)	R3	R4	R5	R6	R7
認証件数 (件)	1	4	21	29	46	52
吸収量 (t-CO ₂)	23	80	3,733	2,170	3,178	3,090

・平均取引単価：82,465円/t-CO₂(税抜) (令和7年度に認証されたクレジットのうち、取引が行われたものの平均)

注：東京証券取引所におけるJ-クレジット(森林)の取引価格は5,000円(2025年度末)

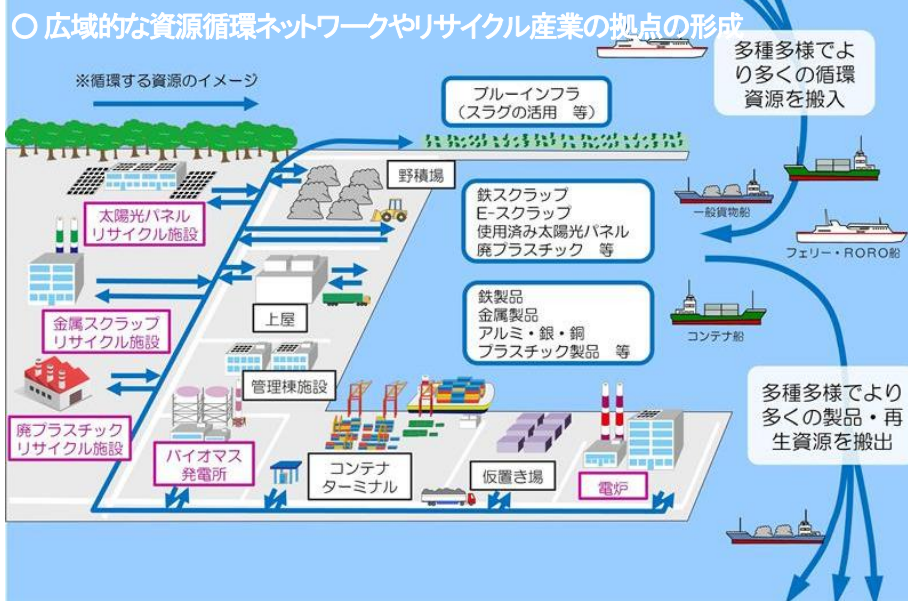
注：Jブルークレジットはボランティアクレジットであり、2026年開始のGX-ETS第2フェーズに活用可能なJ-クレジットとは異なる

(4) 港湾におけるGXの推進

港湾を核とする広域的な資源循環の促進

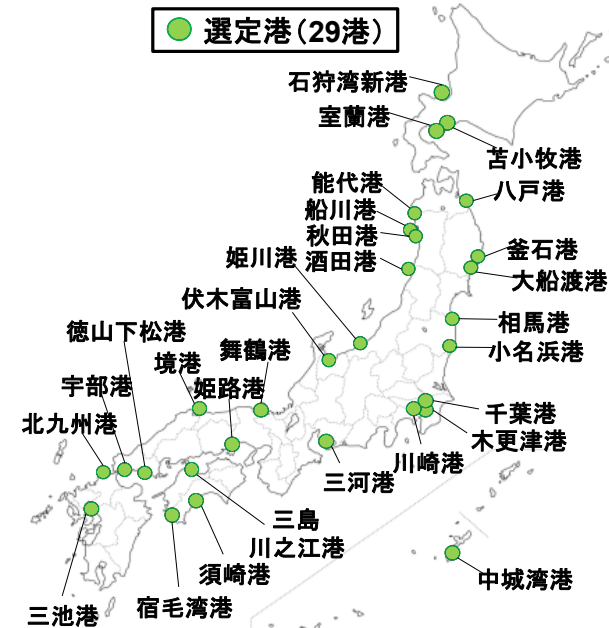
- 循環資源の流動・種類の増大、小口の循環資源の輸送ニーズへの対応、周辺環境や他の貨物への影響を防止するための対策など、循環資源の輸送への対応が必要である。
- このため、循環資源に関する物流ネットワークの拠点の形成や、高度なリサイクル技術を有する産業の集積に取り組む港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定し、港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環を促進する。

サーキュラーエコノミーポートのイメージ



サーキュラーエコノミーポートの選定

- ・ サーキュラーエコノミーに資する取扱の実績や計画がある港湾を、サーキュラーエコノミーポートとして29港選定。



サーキュラーエコノミーポート政策での主な取組

- ・ 循環資源の流動の見える化
- ・ 循環資源の取扱に関するガイドラインの整備
- ・ 循環資源取扱支援施設の整備に対する支援制度の見直し
- ・ 官民一体となって取組を推進する体制の構築
- ・ 国内における循環資源の適正な流動の推進
- ・ 港湾へのリサイクル関連施設の誘致・集積

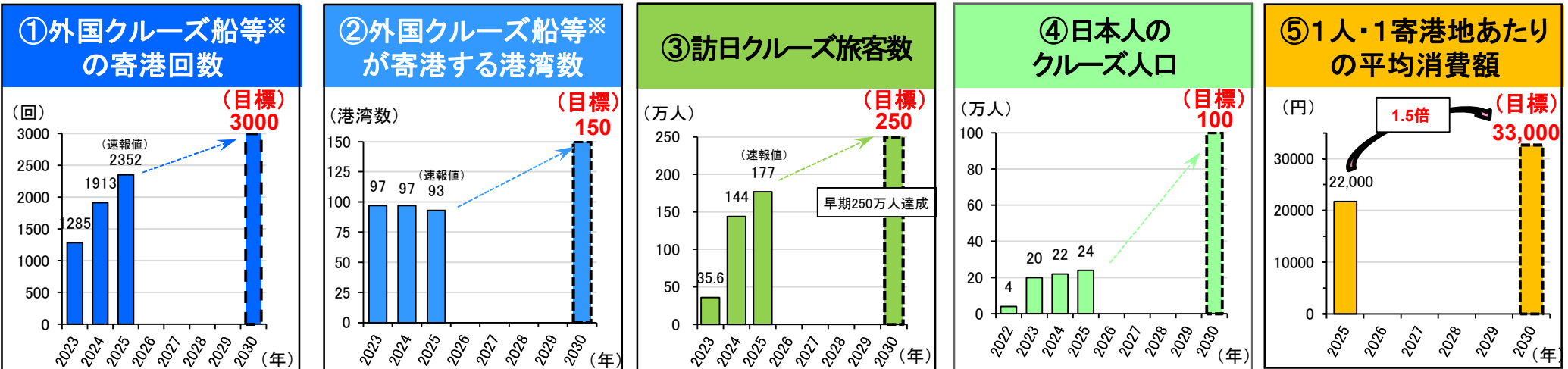
循環資源取扱支援設備(積替・保管施設等)への支援例



2. 持続的な経済成長の実現

(5)クルーズの持続的な成長に向けた取組

○ 日本におけるクルーズの持続的な成長に向け、訪日クルーズ旅客数250万人に向けた取組を引き続き進めるとともに、2030年までに外国クルーズ船等の寄港回数3,000回、1人・1寄港地あたりの平均消費額を2025年の1.5倍とすることを目指して取り組む。また、経済効果を全国へ波及させるために、外国クルーズ船等が寄港する港湾数150港を目指すとともに、インバウンドに加えて、日本人のクルーズ人口を100万人とすることを旨す。



※2025年以前は外国船社が運航するクルーズ船のみ。2026年以降は外国人が乗船している日本船社を含む。

クルーズ旅客による寄港地での消費拡大

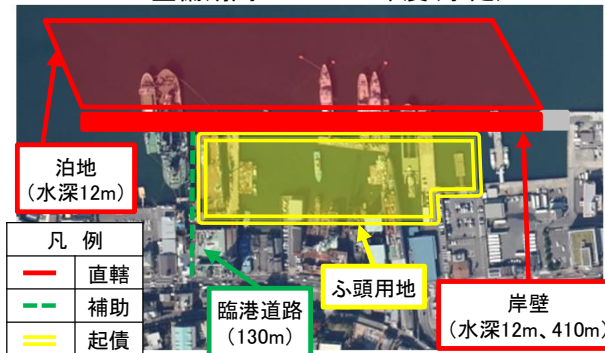
- 乗客等の消費に関するアンケート調査の結果、クルーズ船の滞在時間が長いほど(滞在時間1時間増で消費額約900円増)、また、寄港地ツアーへの参加率が高いほど、平均消費額が大きくなる傾向(ラグジュアリークラス船のほうが高額なツアーへの参加率が高い)を確認した。

〈今後目指す取り組み〉

- 二次交通やターミナル手続きの円滑化等による寄港地滞在時間の確保
- 魅力的な寄港地観光ツアーの造成

ハード・ソフト両面からのクルーズ船の受入促進

【旅客ターミナルの整備(長崎港の事例)】
松が枝地区 旅客船ターミナル整備事業
総事業費 203億円
整備期間 R2～R14年度(予定)



【クルーズに関する国際展示会への出展】
商談会等により船社との関係構築やクルーズ船誘致につながるポートセールスを実施。



(7) 港湾運送事業の労働環境改善と生産性向上

- 港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成に向けて、「港湾労働者不足対策等アクション2025」に基づき、担い手確保等の取組を全方位で進め、港湾運送事業における労働者不足が港湾ロジスティクスの強化のボトルネックとなることのないよう、さらなる取組の強化を図る。

港湾労働者不足対策等の取組

1 労働環境改善等による担い手の確保

- ・ トイレ・更衣室等の労働環境改善に資する施設整備を促進。
- ・ 港湾運送事業者に対する自動化・遠隔操作化の促進のための環境整備を行ったうえで、安全性向上や労働環境改善、生産性向上に資する、コンテナターミナルにおける自動化・遠隔操作化の導入を促進する。
- ・ 業界団体と連携した見学会・職業紹介等のPR活動や港湾運送業への退職自衛官の再就職を支援。

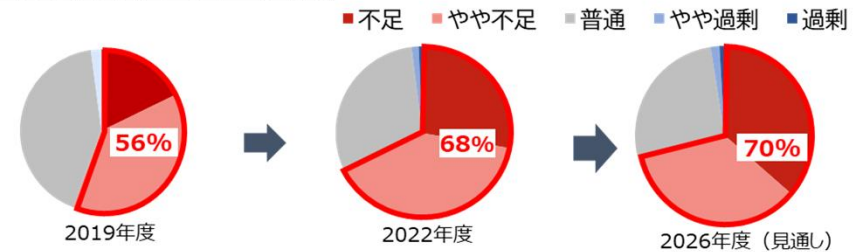
2 港湾運送事業の取引環境改善

- ・ 取引適正化の実効性の確保に向け、関係省庁や業界団体と連携した「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」の積極的・効果的な周知。
- ・ 望ましい運賃料金設定の考え方の作成・公表や監査の際の運賃・料金の収受状況の確認等により、港湾運送事業における運賃・料金の適正収受を図る。

3 港湾運送事業における人材育成

- ・ 港湾運送に求められるスキルを整理し、関係省庁と連携して、当該ニーズに的確に対応した訓練を実施することで、港湾労働者の高度な技術・技能の習得及び若手・中堅労働者への円滑な技能継承に対する支援を行う。
- ・ 港湾運送事業者間の情報共有や専門家の知見を共有するための港湾運送分野セキュリティ連絡会の開催等により事業者における更なるセキュリティ対策能力の強化を支援する。

港湾労働者の不足状況

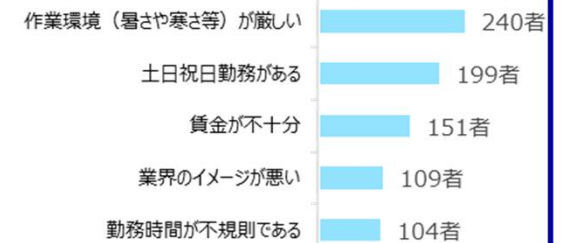


自動化・遠隔操作化

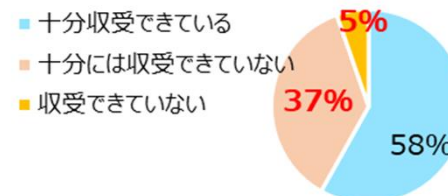


遠隔操作化RTG

採用が難しい理由(上位5項目)



運賃料金の収受状況



訓練の実施



港湾技能研修センター
(一般社団法人 港湾労働安定協会)

3. 国民の安全・安心の確保

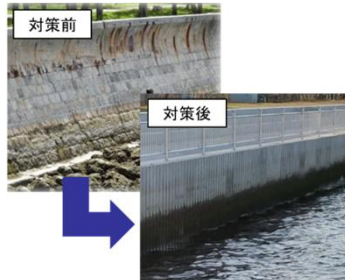
(1)防災・減災、国土強靱化の推進

「第1次国土強靱化実施中期計画」

- 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。」とされ、「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、耐震強化岸壁等の海上交通ネットワークを構築する一連の施設整備による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。

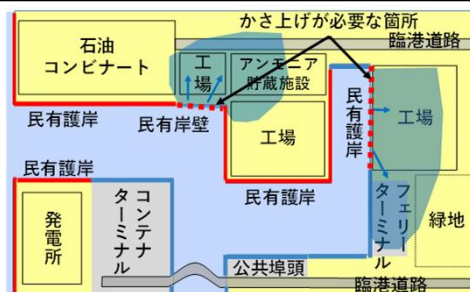
国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

海岸堤防等の高潮・津波対策、耐震対策、老朽化対策

気候変動を踏まえた
海岸堤防等の整備

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術の活用による
国土強靱化施策の高度化

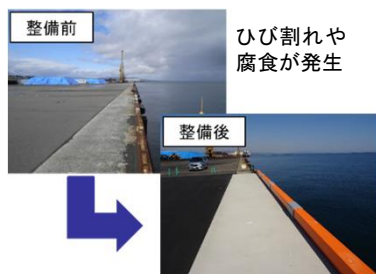
港湾における災害情報収集等



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

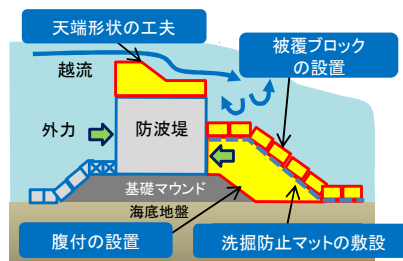


港湾施設の予防保全

港湾の耐震・耐波の性能強化

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

(1)防災・減災、国土強靱化の推進

発災後の対応力の強化

沿岸部における被災状況把握等の更なる高度化

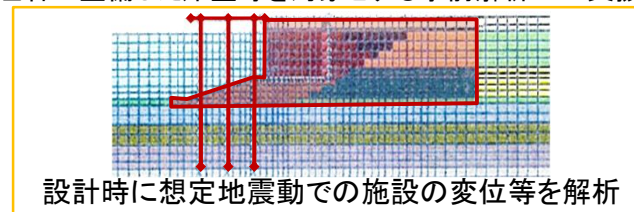
- 災害発生時における港湾の利用可否判断や施設復旧の迅速化を図るため、ドローンやみなとカメラ等を活用し、港湾や三大湾等における被災状況等を迅速かつ効率的に把握する体制を計画的に構築する。



ドローン・カメラを活用した被災状況把握(イメージ)

防災拠点の迅速な利用可否判断に資する事前解析に係る支援

- 被災地への支援輸送を円滑に実施するため、支援側・受援側の防災拠点における岸壁の利用可否を迅速に判断し海上支援ネットワークを形成することを目的として、港湾管理者が整備した岸壁等を対象とする事前解析への支援を行う。



事例①	事前解析の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

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、支援船舶の利用調整等を含む港湾施設の管理代行等により、海上交通ネットワークの確保を推進する。



物流網のリダンダンシー確保
(平成30年北海道胆振東部地震)

港名	施設	1/3 (6)	1/4 (6)	1/5 (6)	1/6 (6)	1/7 (6)	1/8 (6)	1/9 (6)	1/10 (6)	1/11 (6)	1/12 (6)
輪島港	マリンタウン										
飯田港	4.5m										
大田港	丸田新(第1期)										
大田港	丸田新(第2期)										
大田港	丸田新(第3期)										
大田港	丸田新(第4期)										
大田港	丸田新(第5期)										
大田港	丸田新(第6期)										
大田港	丸田新(第7期)										
大田港	丸田新(第8期)										
大田港	丸田新(第9期)										
大田港	丸田新(第10期)										
大田港	丸田新(第11期)										
大田港	丸田新(第12期)										

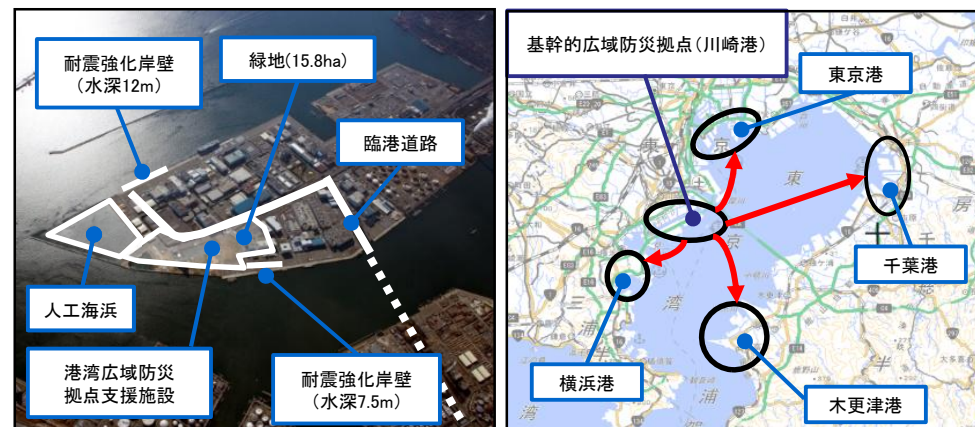
民間の支援船舶2隻が係留する様子
(1月11日)@飯田港



国による支援船舶の港湾施設利用の調整
(令和6年能登半島地震)

複合・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(川崎港、堺泉北港)の運用体制の強化を図る。



基幹的広域防災拠点(川崎港)

東京湾における物資輸送ネットワーク
(イメージ)

(1)防災・減災、国土強靱化の推進

発災後の対応力の強化

海洋環境整備船等による海域環境の保全

- 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海・八代海等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共に、船舶等から流出した油の大型浚渫兼油回収船による回収により、海域環境の保全等を図る。
- また、近年の災害の激甚化・頻発化に伴い、担務海域内の漂流ごみ等の回収業務の増加に加えて、担務海域外においても、迅速に船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、要請等に基づき漂流ごみ等の回収業務を実施している。

海洋環境整備船「がんりゅう」
(担務海域：関門航路)を派遣



有明海・八代海



大型浚渫兼油回収船「白山」による
油防除の様子(八戸港沖)

海洋環境整備船を担務海域外に派遣し、
令和2年7月豪雨時に発生した漂流ごみを回収

マリーナ等の多目的な活用

- プレジャーボート、ラグジュアリーヨットの係留・保管機能を持つマリーナ等の多目的な活用により、災害の防止とともに災害支援機能の向上を図る。
- 大型船が入港できない小規模港湾等への輸送を想定し、マリーナが所有する小型船舶を使用した物資輸送訓練を実施。
- 放置艇は、船舶航行への支障や洪水・津波時の流出による二次災害の発生が懸念されることから、マリーナ等において小型船の収容を実施。



津波による背後地への放置艇流出

命のみなとネットワーク形成に向けた取組

- みなとの機能を最大限活用した災害対応のための物流・人流ネットワークである「命のみなとネットワーク」の形成に向けて、港湾業務艇を活用した防災訓練等を実施。



港湾業務艇を活用した人員輸送訓練および支援物資輸送訓練
(R7年12月 徳島県橘港)

港湾を活用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、被災地の復旧・復興の加速化を図るうえで、災害廃棄物の迅速かつ円滑な処理は必要不可欠である。
- 港湾は災害廃棄物の仮置場等としての利用が見込まれるほか、海上輸送の拠点として広域輸送が可能であることを踏まえ、大規模災害時の災害廃棄物処理における港湾の活用について検討を進める。



荷積みの様子(七尾港)



荷下ろしの様子(姫川港)



災害廃棄物の広域輸送による処理の事例
(令和6年能登半島地震)

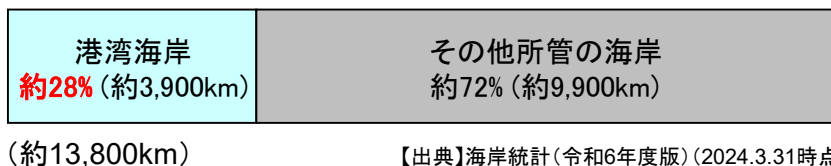
(1)防災・減災、国土強靱化の推進

港湾海岸の特徴

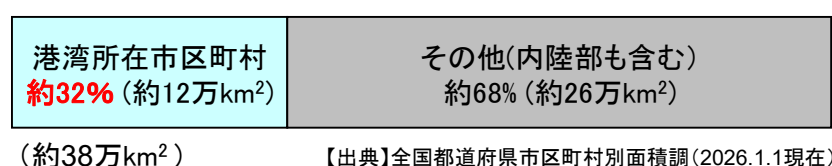
- 港湾区域・港湾隣接地域においては港湾管理者が海岸管理者となることにより、港湾行政と海岸行政の一体的・効率的な運営を行っている(海岸法第5条第3項)。
- 港湾海岸延長は全体の28%であるが、防護人口では全体の58%を占めるとともに、背後に物流・産業機能が高密度に集積している。

※港湾所在市区町村の整理は令和7年1月時点

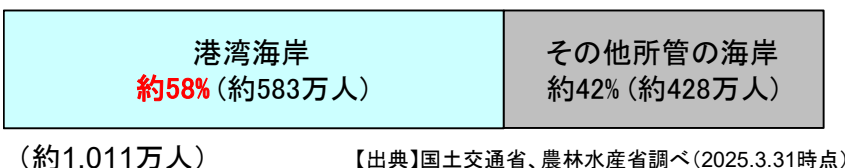
防護が必要な海岸延長



全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合



防護すべき人口



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



→背後地が大都市やみなとまち

→物流・産業機能が高密度に集積



東京港海岸(東京都)



呉港海岸(広島県)



大阪港海岸(大阪府)



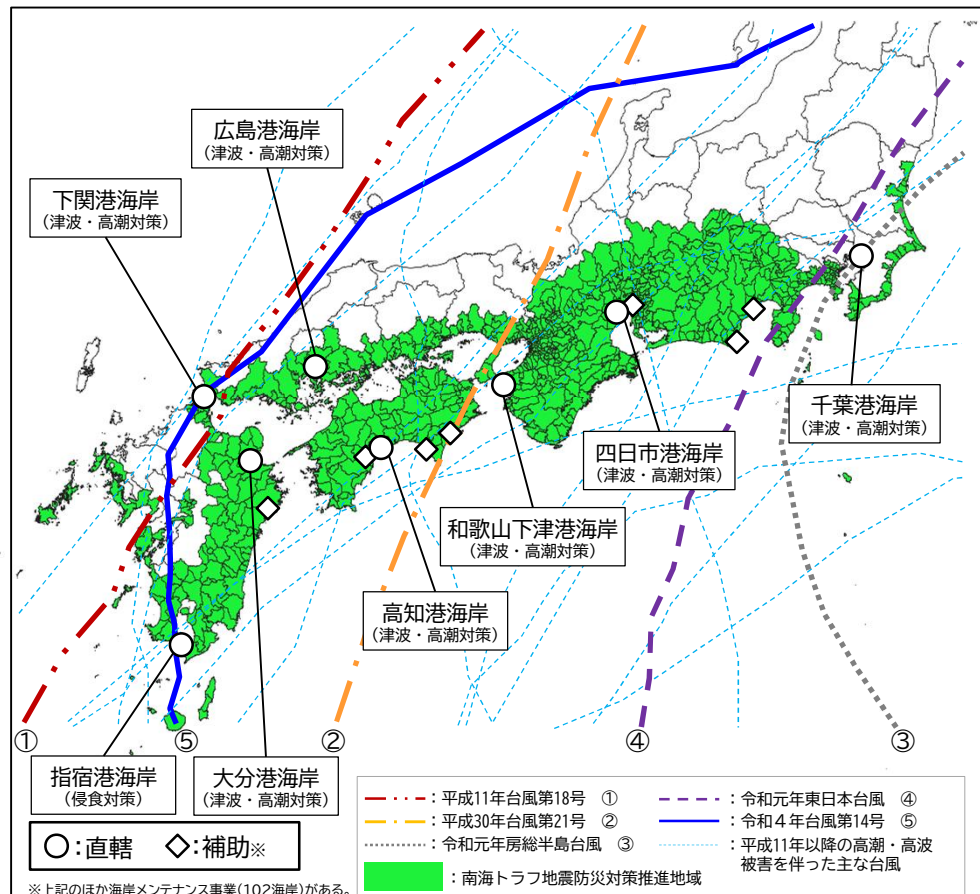
千葉港海岸(千葉県)

(1)防災・減災、国土強靱化の推進

海岸の主要施策・効果発現事例

- 港湾海岸には、背後地に人口や物流・産業・市街地機能が高度に集積しており、被災した場合に甚大な被害が想定されるため、速やかに対策を講じる必要がある。
- このため、切迫性の高い千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ地震や、頻発する台風等に備えた海岸堤防等のかさ上げ、耐震化、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化等を推進する。

■ 港湾海岸の事業実施箇所(直轄・補助)(令和8年度時点)

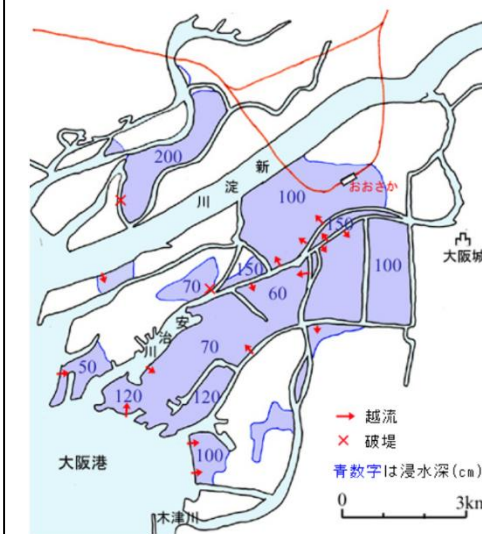


出典: 内閣府資料、気象庁RSMC Best Track Data及び地理院地図より国土交通省港湾局作成

■ 大阪港の効果事例

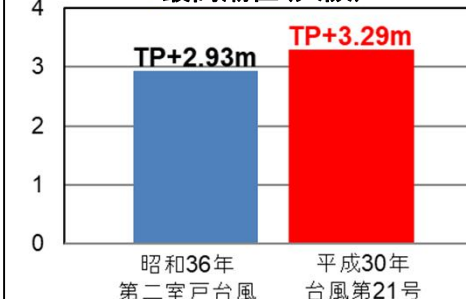
大阪港は、昭和36年の第二室戸台風において浸水被害を受けたが、既往最高の潮位を記録した平成30年台風第21号においては、海岸堤防の整備等により、市街地の高潮浸水を完全に防止。

第二室戸台風の高潮浸水域



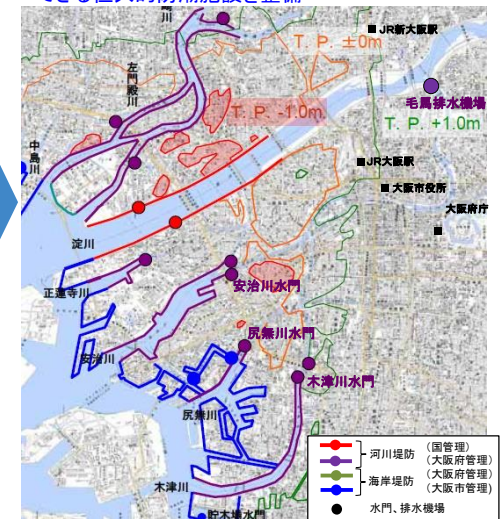
引用: 大阪管区気象台(1962): 第二室戸台風報告. 大阪管区異常気象調査報告9.3

最高潮位(大阪)

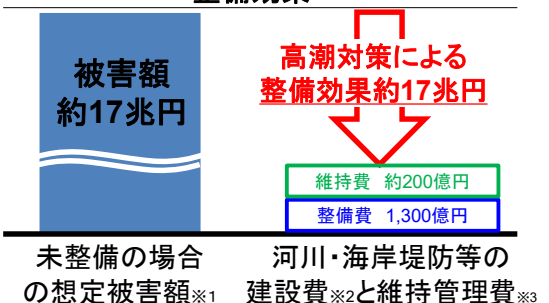


河川・海岸事業による高潮対策

伊勢湾台風級の超大型台風による高潮に十分対処できる恒久的の防潮施設を整備



整備効果



※1 第二室戸台風当時の整備レベルで浸水した場合の推定値(概略)

※2 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防等の整備費を集計

※3 関連する直轄および大阪府、大阪市内で管理する河川・海岸堤防等の維持管理費を昭和40年代以降で集計

- 気候変動の影響による外力の増大等を踏まえた海岸保全施設の整備を効率的かつ計画的に進めるため、中長期的な施設整備計画の策定及び当該計画に基づく海岸保全施設の新設・改良に係る支援を行う。

背景

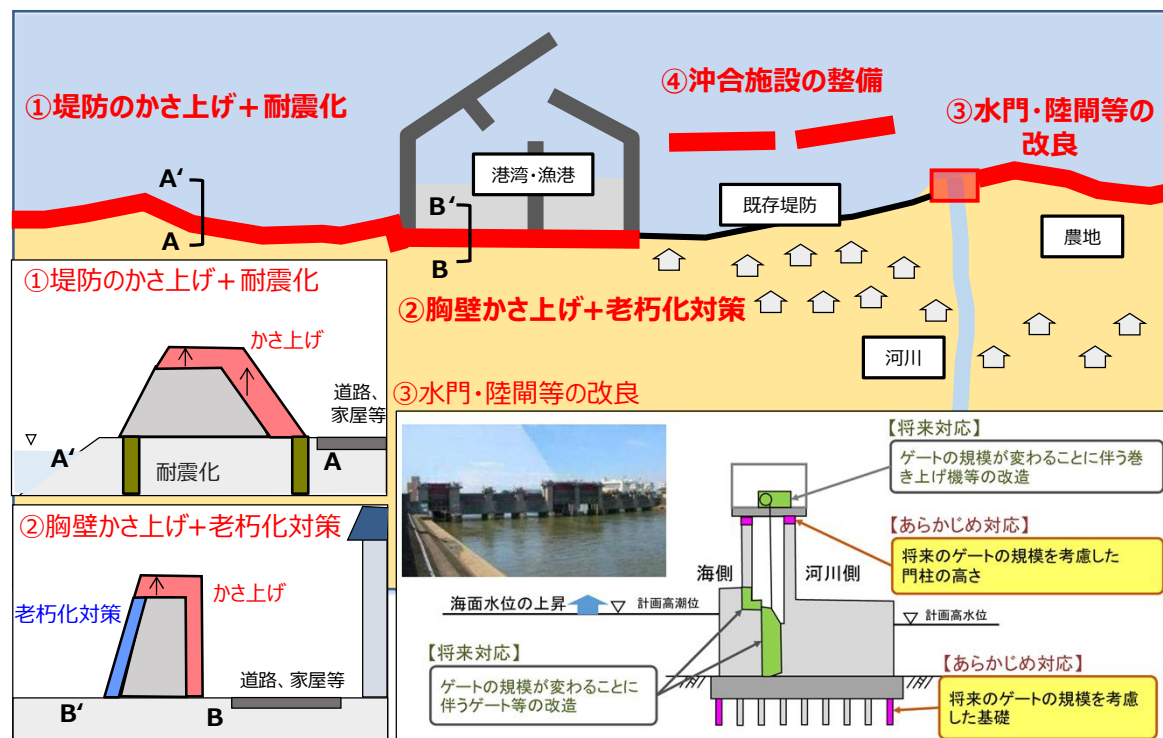
- 気候変動の影響により、平均海面水位の上昇及び台風の強大化等に伴う外力増大が懸念される中、将来予測の不確実性も踏まえた海岸保全施設の整備が求められている。
- 海岸保全施設に関する気候変動の対応にあたっては、個別施設ごとの対策だけではなく、面的な防護機能の向上を見据えた計画的な施設整備が必要である。
- また、老朽化対策や耐震化等の事業を予定している施設について、将来の気候変動への対応も見据えた効率的かつ経済的な整備を行うためには、施設の供用性や経済性等を踏まえ、気候変動対策とこれらの事業を計画的かつ一体的に実施することが重要。

検討の方向性

- 気候変動の影響を踏まえた中長期的な施設整備計画の策定及び当該計画に基づく施設整備を通じ、海岸保全における気候変動適応を効率的・計画的に推進するための個別補助制度を創設。

制度概要

- 事業の内容：
- (1) 施設整備計画の策定
 - (2) 施設整備計画に基づく海岸保全施設の新設・改良
- 【想定される施設整備内容】
- ・老朽化対策や耐震化等の整備と併せて実施する堤防等のかさ上げ
 - ・面的防護の観点からの沖合施設の整備
 - ・将来の施設改良を考慮した、手戻りのない施設設計の工夫 等

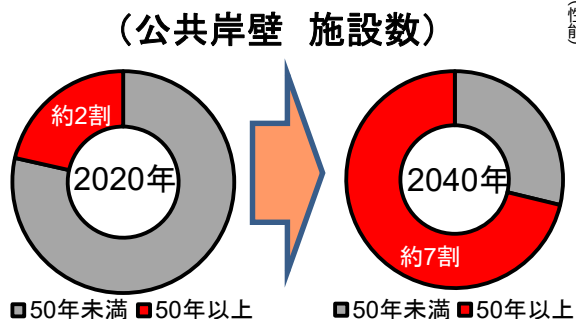


(1)防災・減災、国土強靱化の推進

老朽化対策の推進

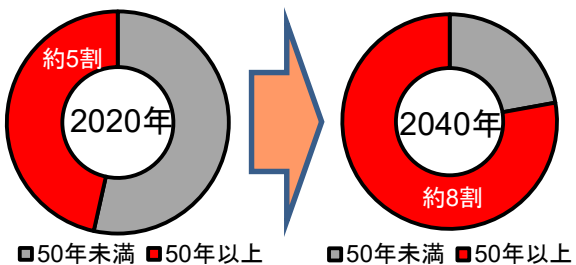
- 高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設・海岸保全施設の老朽化が進行。
- 港湾施設や海岸保全施設が将来にわたりその機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理への本格転換を図るため、新技術の活用などにより、計画的・戦略的な老朽化対策を推進。

供用後50年以上経過する施設の割合



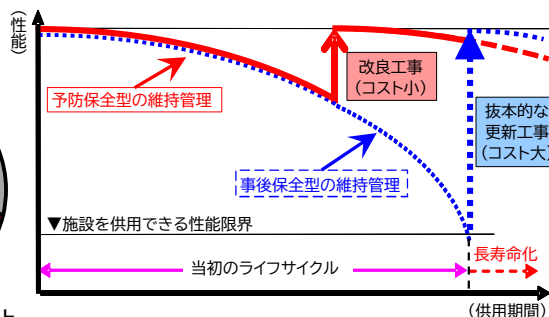
※ 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁(水深4.5m以深)(約5,000施設):
R3.3 国土交通省港湾局調べ

(海岸堤防等 施設延長)



※ 港湾局所管の海岸堤防等(約3,000km)
R3.3 国土交通省港湾局調べ
※ 完成後50年以上経過した海岸堤防等には、施工年次不明のものを含めている

予防保全的な維持管理への転換によるコスト削減のイメージ



港湾施設への新技術活用例

水中ドローンを活用した港湾施設の点検



老朽化した港湾施設の不荷役化・機能集約を行うふ頭再編の事例



【再編前】
水深4.0m~12.0m : 約4,190m

延長約2,100mを不荷役化・護岸化

【再編後】
水深7.5m~12.0m : 約2,350m



【再編前】
自動車取扱施設延長
水深10m~10.5m: 2,200m
水深12m: 240m

延長280mを不荷役化

【再編後】
自動車取扱施設延長
水深10m~10.5m: 1,560m
水深12m: 600m

(2)令和6年能登半島地震からの復旧・復興

- 令和6年能登半島地震で被災した能登地域の7港湾において本格復旧工事を実施中。
- 令和7年9月以降、小木港や七尾港では、復旧が完了した区間から部分的に利用開始。
- 令和7年度末で係留施設(岸壁、物揚場)の約6割が復旧完了。残る係留施設は令和8年度末までの完了を目指す。

宇出津港

- ・14号物揚場(水深4.0m)



R8.3完成

穴水港

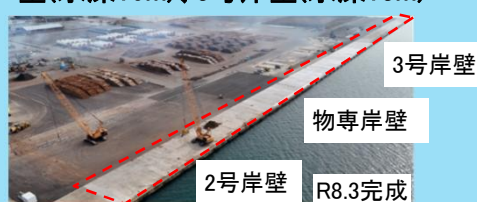
- ・大町B物揚場(水深4.0m)



R8.3完成

七尾港

- ・大田地区;2号岸壁(水深10m)、物専岸壁(水深10m)、3号岸壁(水深13m)



2号岸壁 R8.3完成

- ・矢田新地区;さん橋(水深7.5m)



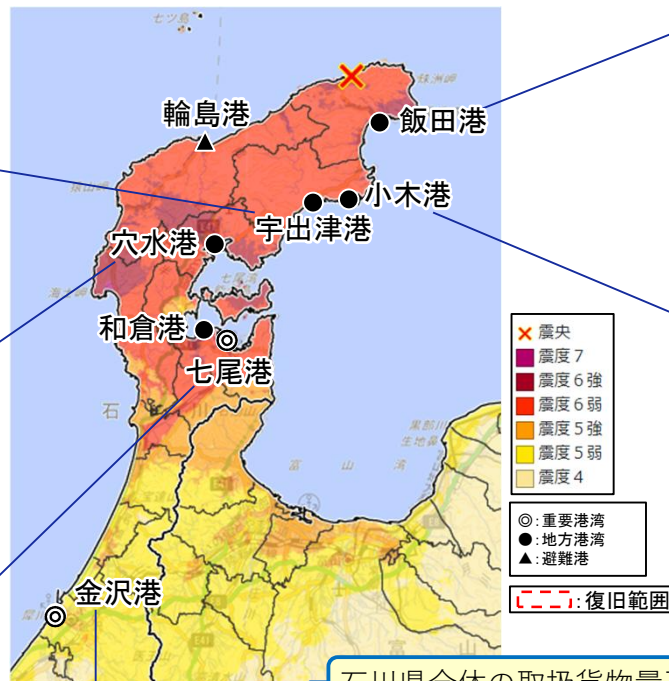
R8.3完成

金沢港

- ・戸水岸壁(水深10m)

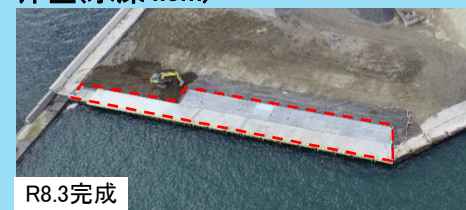


R8.3完成



飯田港

- ・岸壁(水深4.5m)



R8.3完成

小木港

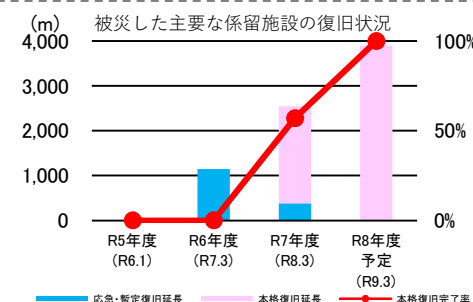
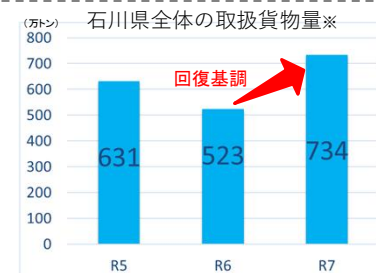
- ・岸壁(水深5.0m)、岸壁(水深4.5m)



R8.3完成

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
- 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
- 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

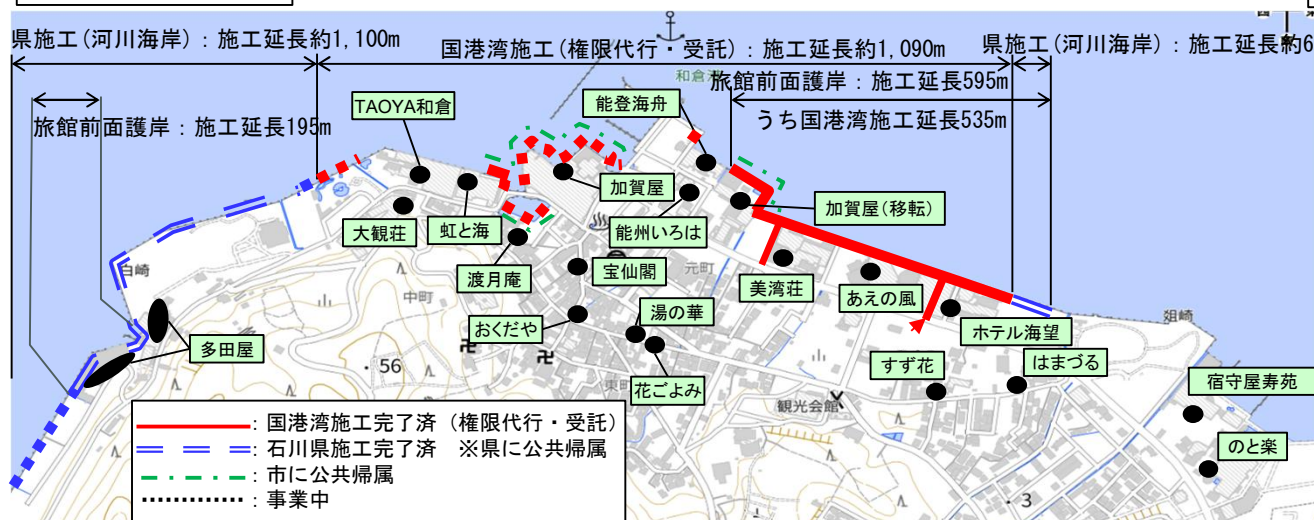


(2)令和6年能登半島地震からの復旧・復興

和倉港における復旧工事の効果事例

- 令和6年能登半島地震により、和倉温泉旅館前の護岸や七尾市が所有する護岸が広範囲に被災。
- 同年9月に、和倉温泉護岸復旧会議において、「和倉温泉護岸復旧方針」をとりまとめ、その方針に従い、北陸地方整備局が主導して、護岸の復旧・再整備を実施。
- 民有護岸については、県・市に公共帰属させ、県・市で復旧。(市の復旧箇所は北陸地方整備局が一体的に施工)
- 令和8年6月25日に営業再開済み又は再開予定の旅館前面の護岸(施行延長790m)が完成。
- 全体では、施工延長約2,250mのうち1,283m(国港湾施工:約1,090mのうち578m)が完成。

護岸復旧状況



被災状況及び復旧状況

①被災状況



②仮設道路整備状況(3/19~)



③護岸撤去状況(6/24~)



④一部の護岸概成(12/24~)



護岸復旧方針の概要 【護岸復旧のポイント】

ポイント①

1日も早いなりわい再生のための
護岸の早期復旧・再整備

護岸と旅館建物の復旧を同時に進めることで、
温泉地域全体の復旧工事期間をできる限り短縮。

ポイント②

和倉温泉の**魅力の維持**

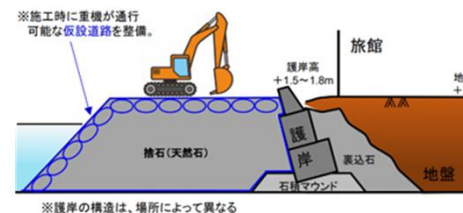
可能な限り護岸の高さを変えずに復旧・再整備
することで、**眺望に配慮**。

ポイント③

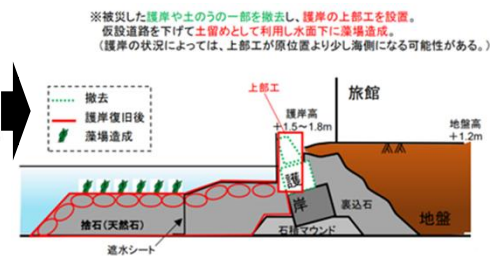
周辺の**環境に配慮**

天然石を使用し、護岸を藻場造成の場として活用
することで、**水産振興にも寄与**。

護岸復旧工事の施工中のイメージ



護岸復旧後のイメージ



(3) 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

- 港湾運送事業は、我が国の国際物流を支える重要な社会インフラであり、サイバー攻撃によって事業継続に支障が生じた場合には、サプライチェーン全体に大きな影響を及ぼすおそれがある。
- 一方で、港湾運送事業者においては、人材やノウハウの不足等を背景として、サイバーセキュリティ上の課題を認識していても、高度化・巧妙化する脅威に十分に対応できていない状況が見られる。このため、こうした課題の解決を通じて、サイバーセキュリティ対策の強化が必要である。
- また、港湾運送事業者を含めた重要インフラ事業者がセキュリティを確保するため、国が実施する施策に関し「重要インフラ統一基準」として施行予定のため、当該基準に基づく事業者のセキュリティ水準の底上げを図る必要がある。

事業概要

- ① 港湾運送事業者のセキュリティ対策に相談できる窓口を設け、相談に応じて専門的知見を有するITアドバイザーがオンサイトで事業者の課題や自立支援に対して助言等を行う。
- ② 海外のサイバーセキュリティ情勢や重要インフラ事業者のサイバーセキュリティ対策の取組状況を調査し、その結果や新たに策定された重要インフラ統一基準等も踏まえた上で、安全ガイドライン¹⁾の改訂を実施する。

① ITアドバイザー派遣イメージ

- 専門家 
- 港湾運送事業者
- 主な相談対応の内容
 - ・新しいシステムを入れる時の安全チェック
 - ・不正アクセス(乗っ取り)を防ぐ対策
 - ・ウイルス(マルウェア)感染対策
 - 主な事業者向け自立支援の内容
 - ・セキュリティ方針の策定
 - ・BCPの見直し
 - ・初動対応手順書の策定
 - ・復旧手順の策定 等

② 安全ガイドライン改訂

-  海外セキュリティ演習
-  安全ガイドライン改訂
- 改訂に向けた調査・検討
 - ・最新の港湾サイバーセキュリティに関する海外情勢調査
 - ・海外と連携したセキュリティ演習実施
 - ・重要インフラ事業者におけるサイバーセキュリティ対策の取組状況調査
 - ・安全ガイドラインの改訂
 - ・事業者への説明会

成果

1) 港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン

- 上記取組により、我が国の港湾で利用されるシステムのサイバー攻撃への対策・対応能力の向上が図られる。

3. 国民の安全・安心の確保

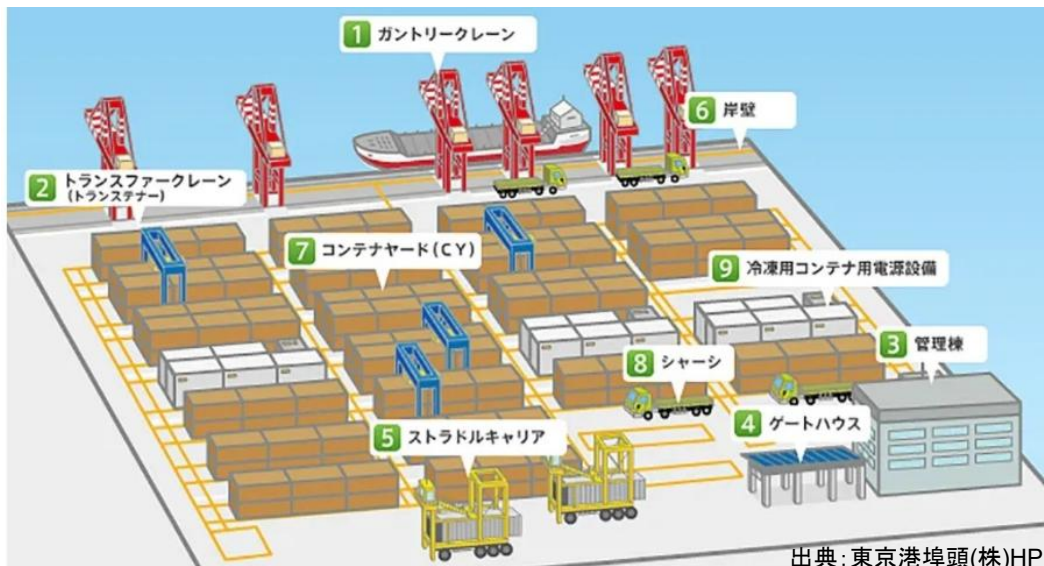
(4)コンテナターミナルにおける大規模停電対策

【新規】

- コンテナターミナルは国際物流を支える重要な社会インフラである一方、現時点において、施設・設備の主な動力源が電力となっており、今後、自動化・遠隔操作化が進むことにより、動力源の電力への依存度は高まっていく。
- 大規模停電発生時のコンテナターミナルの機能維持は、国際基幹航路のサービスにも影響を及ぼしかねない、我が国の経済安全保障上の重要かつ喫緊の課題。
- 停電時に優先して維持すべき機能の確保に向けた検討手順等を整理し、コンテナターミナルにおける大規模停電対策に関するガイドラインの作成に取り組む。

コンテナターミナルの概要と機能

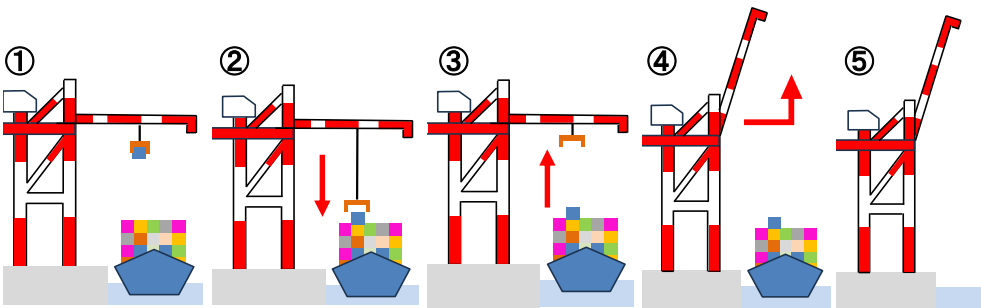
【コンテナターミナルの概要】



【コンテナターミナルの機能と主な動力源】

コンテナターミナルの機能	本船荷役作業	ヤード内でのコンテナ荷さばき作業		ヤード内でのコンテナ蔵置	陸側でのコンテナの搬出入作業		全体	
各作業等に必要な主な設備等	①ガントリークレーン	②RTG ⑤ストラドルキャリア	⑧構内シャーシ	⑨リーファー電源	②RTG ⑤ストラドルキャリア	⑧外來シャーシ	ターミナルオペレーションシステム (TOS)	③管理棟 ④ゲートハウス
動力源	電力	軽油/電力	軽油	電力	軽油/電力	軽油	電力	電力

維持すべき機能の例 停電時着岸船の離岸に必要なガントリークレーンの作業 (イメージ)



非常用電源例



発電機 (ディーゼルエンジン)
(出典: ヤンマーHP)



蓄電池
(出典: 京セラHP)

(5)総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備

【運用】

- 安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、南西諸島を中心としつつ、その他の地域においても、自衛隊・海上保安庁が、平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設ける。これらを、「特定利用空港・港湾」とする。

【整備】

- 「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶の円滑な利用にも資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図る。また、平素から円滑な自衛隊の人員・物資輸送等に資するよう、「特定利用空港・港湾」と自衛隊の駐屯地等とのアクセスの向上に向け、道路ネットワークの整備を図る。

【整備の概要】

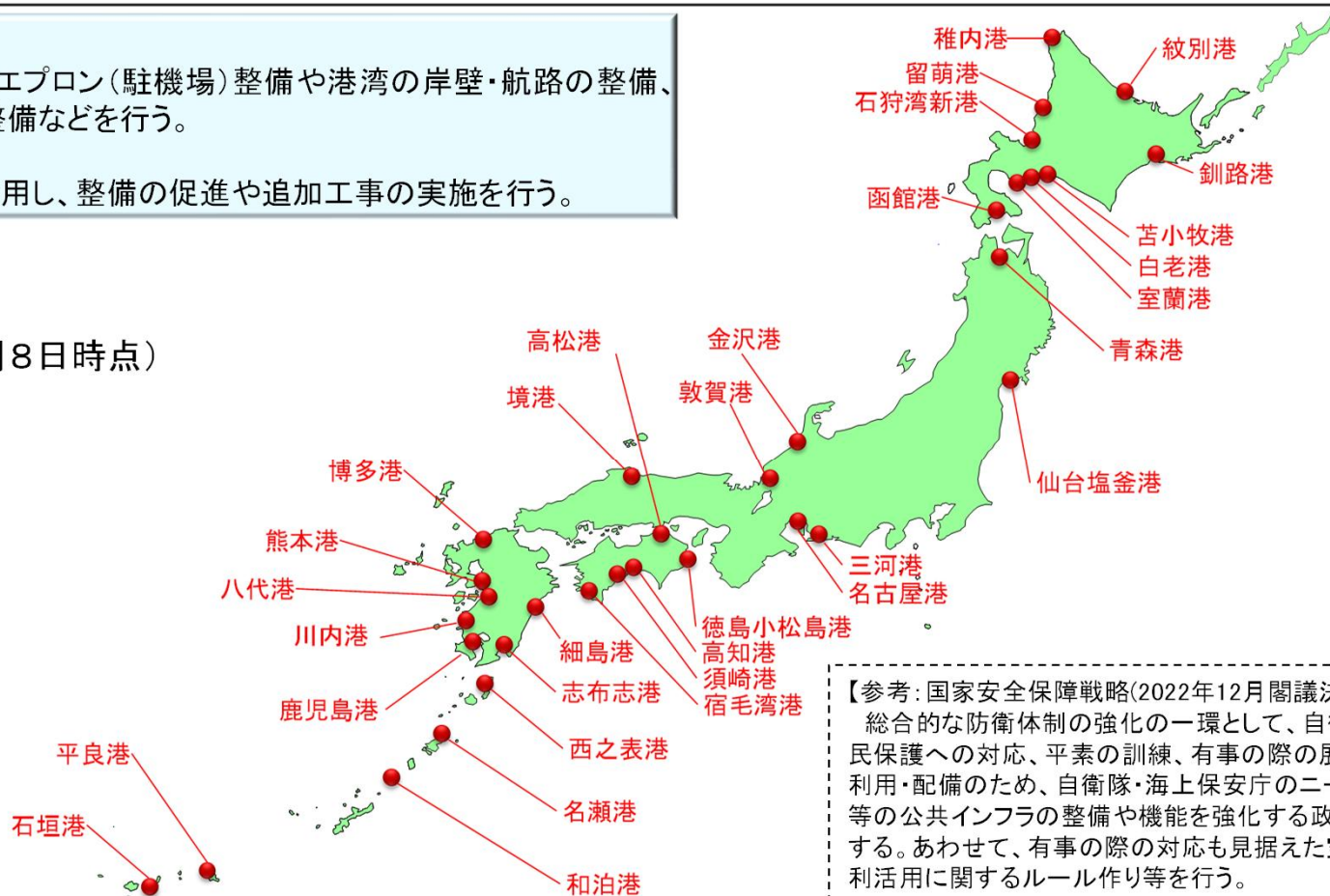
- 空港の滑走路延長・エプロン（駐機場）整備や港湾の岸壁・航路の整備、道路ネットワークの整備などを行う。

【既存事業の促進】

- 既存の整備計画を活用し、整備の促進や追加工事の実施を行う。

特定利用港湾

33港湾（令和8年4月8日時点）



【参考：国家安全保障戦略(2022年12月閣議決定)の記述】

総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。

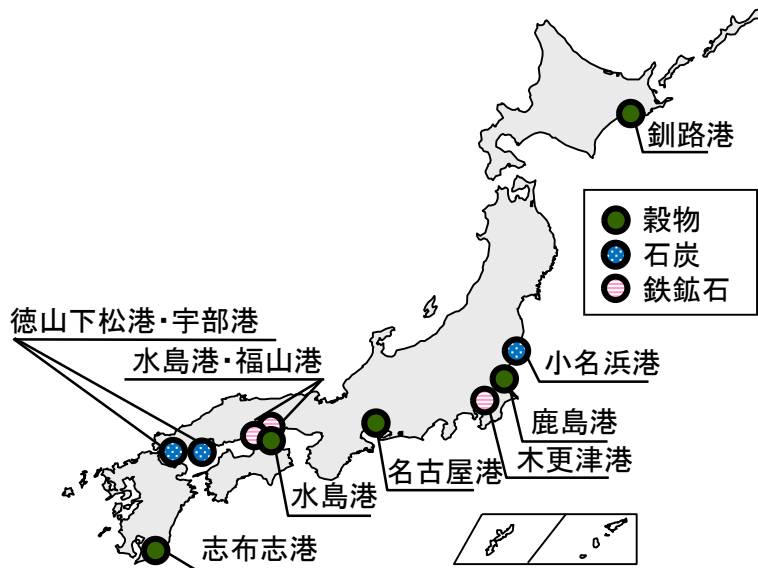
4. 個性をいかした地域づくりと 持続可能で活力ある国づくり

(1)地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

国際バルク戦略港湾政策の推進

- 穀物・石炭・鉄鋼石を対象品目として国際バルク戦略港湾を10港選定し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、国全体として効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。
- 釧路港では、2019年3月に国際物流ターミナル(総事業費180億円)の供用を開始。本事業に関連した民間企業の総投資額は、合計で188億円となる。輸入とうもろこしの1隻あたりの平均積載量は、供用前と比較し約1.8倍に増加した。

国際バルク戦略港湾の選定(平成23年5月)



国際バルク戦略港湾政策の効果(釧路港の例)



輸入とうもろこし
平均積載量

約 3万トン/隻
(2018年度実績)

約1.8倍



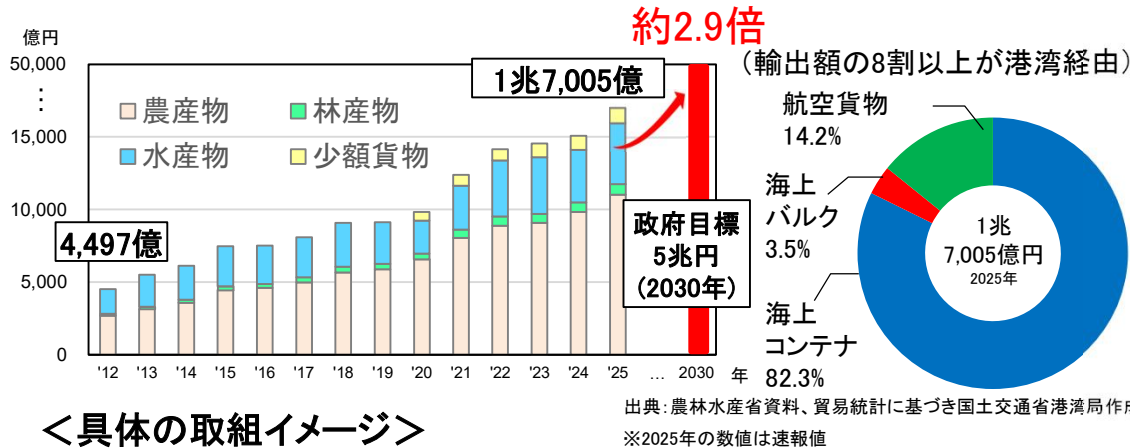
約 5.4万トン/隻
(2024年度実績)

(1)地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

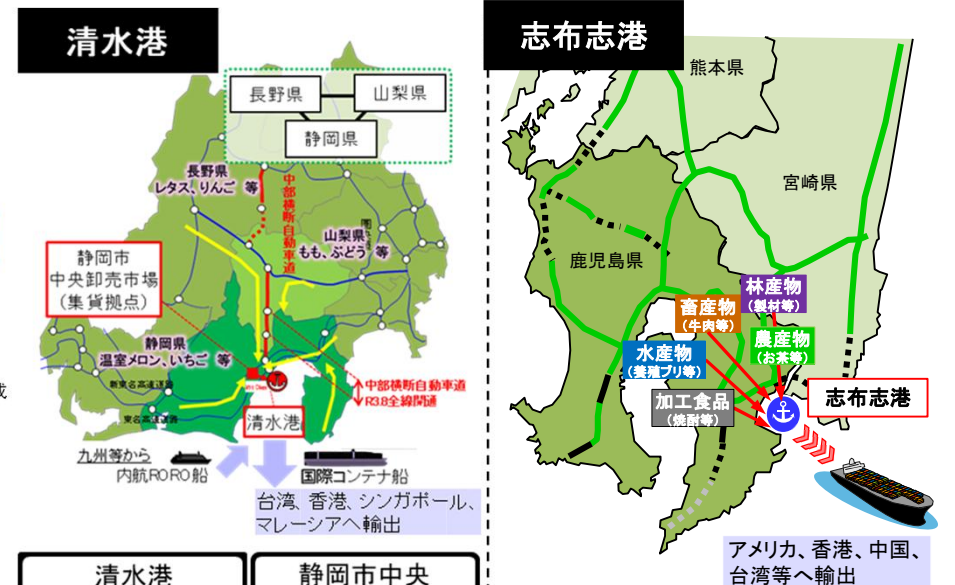
産地と港湾が連携した
農林水産物・食品の更なる輸出促進

- 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、農林水産省と連携し生産関係者や港湾関係者が協力して輸出促進の取組を行う「産直港湾」における施設整備への支援等を実施している。
- これまで、北海道6港湾、清水港、八代港、堺泉北港、志布志港、十勝港において、温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーン確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を実施した。
- 引き続き、輸出促進セミナー等も通じて、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

<農林水産物・食品の輸出額の推移と輸出手段別割合>

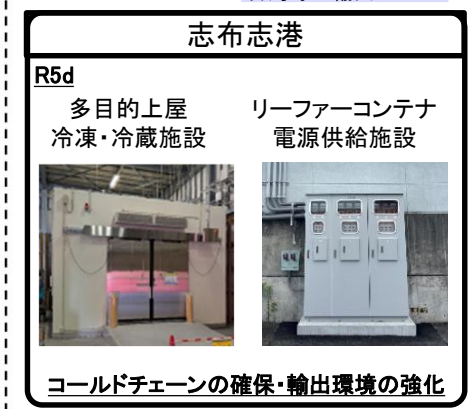


<適用事例>



<具体の取組イメージ>

農林水産物・食品輸出に関係する川上から川下までの連携を強化



4. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

(1) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

港湾投資効果事例

- 海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後の産業集積を進め、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。
- 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。



(2) 離島交通の安定的確保

- 公共交通は「地域の足」として不可欠なサービスであり、条件不利地域の離島における住民生活の安定の確保をするため、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、岸壁等の整備を推進する。

荒天が発生した際の離島への影響例



奄美市(令和8年台風第9号)



宮古島市(令和8年台風第9号)

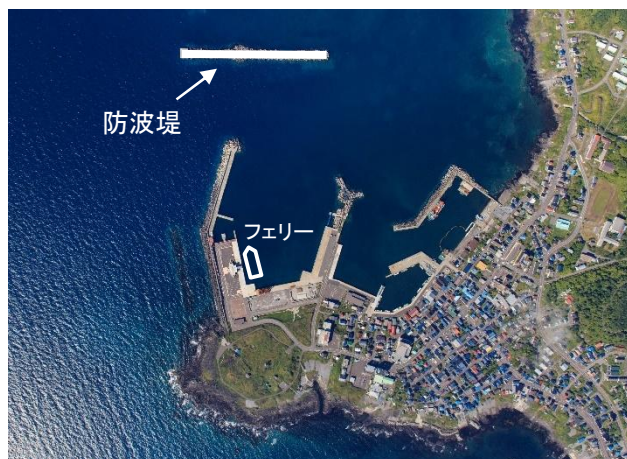
定期船欠航に伴う生活物資の品切れ



静穏度が悪く接岸の難度が高い

かみなと
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



くつがた
杵形港(利尻島)



なぜ
名瀬港(奄美大島)



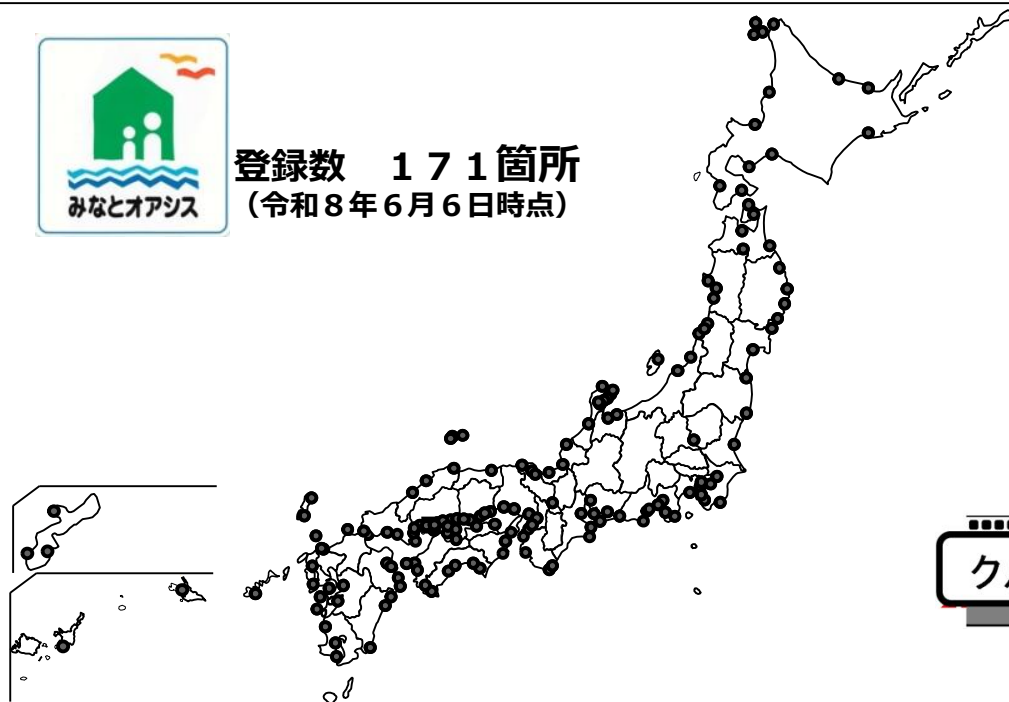
りょうつ
両津港(佐渡島)

(3)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

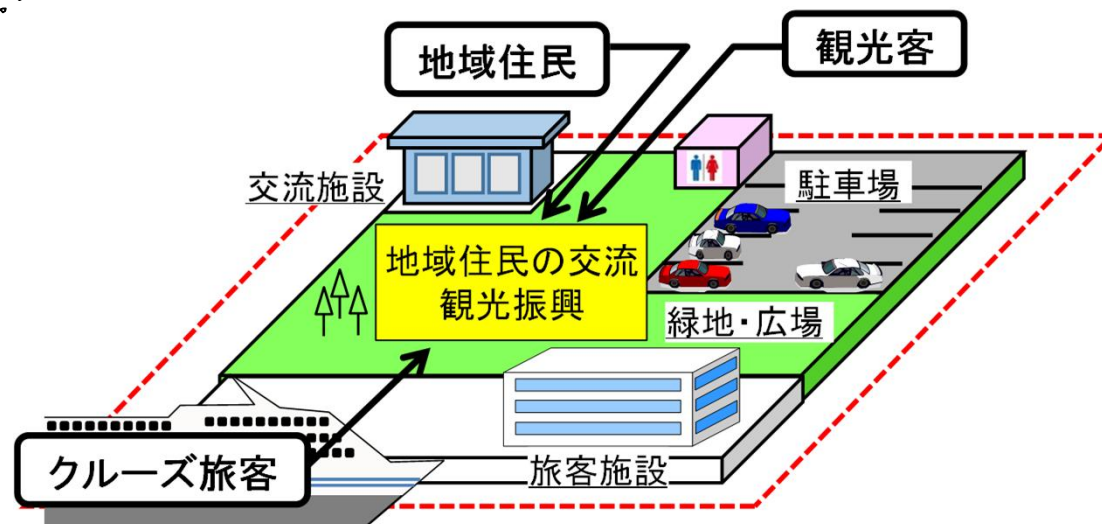
- 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化を図るため、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを推進する。
- みなとまちづくりの核となる施設を「みなとオアシス」として登録し、関係者間の連携により、点在する施設間の回遊やみなとオアシス間の連携による広域的な周遊を促進し、地域住民の交流や観光の振興を図る。



登録数 171箇所
(令和8年6月6日時点)



みなとオアシスのイメージ



みなとオアシスの連携



共通グッズの販売
(北海道の全オアシス)

賑わい拠点の整備



ナイトタイムエコノミーの環境整備
(みなとオアシスさっぽろ)

Sea級グルメの取組



令和7年度 Sea級グルメ全国大会inあおもり
(みなとオアシスあおもり)

- ・Sea級グルメのメニューを地域の商店街のアイデアにより開発し、11店舗で販売。
- ・令和7年全国大会でグランプリを獲得🏆



出典: 沼津市ホームページ
沼津あじフライタルタルサンド
(みなとオアシス沼津)

(3)「みなと」を核とした魅力ある地域づくり

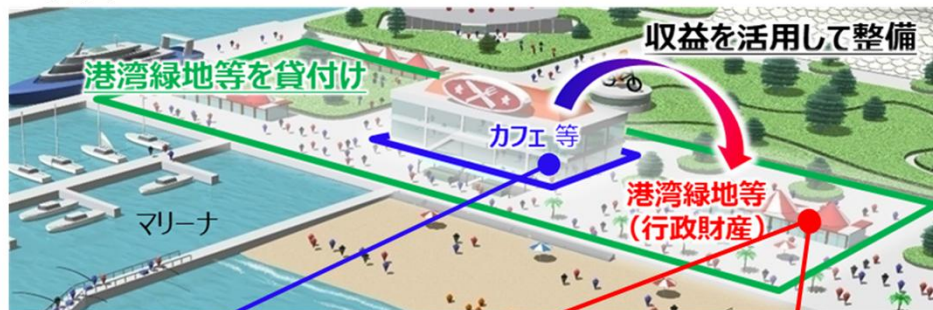
民間事業者による賑わい創出に資する 公共還元型の港湾緑地等の施設整備

- 民間事業者から申請された港湾環境整備計画を港湾管理者が認定することで、行政財産である港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)を創設。
- 認定を受けた民間事業者は、港湾緑地等の貸付け(概ね30年以内)を受け、カフェ等の収益施設を整備するとともに、収益の一部を港湾緑地等のリニューアルに還元。
- 令和8年8月末時点で、7港(神戸港、大阪港、新潟港等)10カ所の港湾緑地において、港湾環境整備計画が認定されている。

■制度の概要

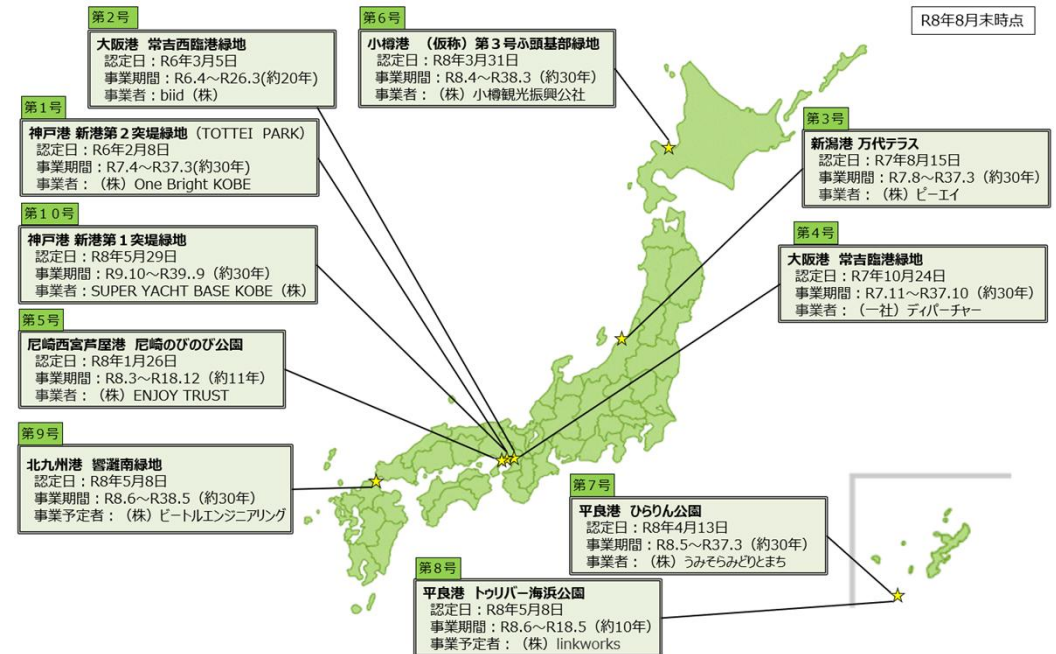
制度概要：港湾環境整備計画を港湾管理者が認定・公表
港湾緑地等の行政財産の貸付け
事業期間：概ね30年以内
条 件：収益の一部を公共還元
(港湾緑地等のリニューアルや維持管理)

■制度イメージ



民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営

■取組事例



神戸港 新港第2突堤緑地 (TOTTEI PARK)



新潟港 万代テラス



写真提供: 新潟県

5. その他

(1) 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所経費

- 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所における港湾空港分野の研究機関である港湾空港技術研究所において、「沿岸域における災害の軽減と復旧」、「沿岸・海洋環境の形成・保全・活用と脱炭素社会の構築」、「経済と社会を支える港湾・空港の形成」及び「情報化による技術革新の推進」に重点的に取り組む。
- また、第1次国土強靱化実施中期計画に基づき、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し、具体的な技術基準類や港湾整備に反映する。

■ 港湾空港技術研究所の概要

○ 使命・目標

港湾及び空港の整備等に関する調査、研究及び技術の開発等を行うことにより、効率的かつ円滑な港湾及び空港の整備等に役立てるとともに、港湾及び空港の整備等に関する技術の向上を図る。

- ・ 独法設立以来の不動の目標＝『世界に貢献する技術を目指して』
- ・ このため、研究水準・研究成果が科学技術発展の見地から国の内外で高く評価される質の高い研究、及び、その研究成果が日本及び世界で現実に役立つ研究、の二つのタイプの研究を共に推進する。



港湾空港技術研究所の外観

■ 港湾空港技術研究所の有する実験施設の例

○ 大規模波浪地盤総合水路

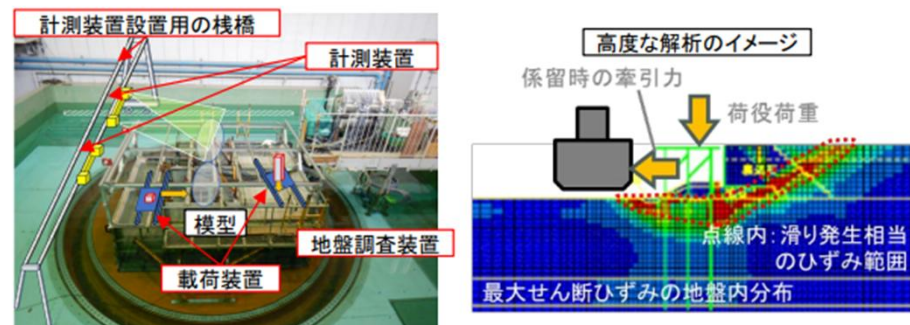
- ・ 世界最大の波、3.5mの風波と最大2.5m相当の津波を起こすことができる大型の水路で、世界的にも希な実験施設。
- ・ ほぼ実規模の実験を行うことができ、特に小さな模型実験では問題であった、地盤の動きや構造物の破壊過程についても、再現が可能。



■ 国土強靱化に直結する研究開発を行うための体制構築

○ 対策のイメージ

- ・ 地震により被災した港湾施設において高度な利用可否判断を迅速に実施し、災害発生時の港湾における支援活動の最大化・迅速化を図る。



三次元水中振動台の機能向上により数値解析を高度化し、高度な耐力評価をもとに港湾施設の利用可否判断を実施



大型土圧実験施設の機能向上により
地中構造物の変状を把握

(2) 交付金制度

- 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」などの交付金制度を用いて、豊かな暮らしを支える社会資本整備を促進する。

[社会資本整備総合交付金]

成長力強化や地域活性化等につながる事業を支援する。

○ 海上物流の効率化等を図るために行う港湾施設の整備



水島港
(岸壁の整備)



徳島小松島港
(臨港道路の整備)

○ 「みなとオアシス」の拠点機能強化やクルーズ船の受け入れのための港湾施設の整備



青森港
(海浜の整備)



金沢港
(緑地・臨港道路の整備)

[防災・安全交付金]

地域住民の命と暮らしを守る事前防災・減災対策の取組や、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。

○ 南海トラフ地震、首都直下型地震等の大規模地震対策として実施する耐震強化岸壁・臨港道路等の整備

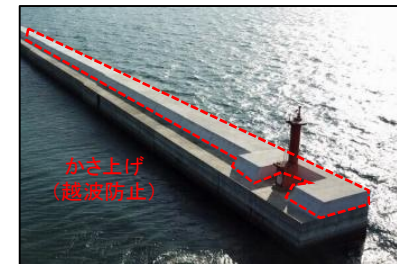


くれ
久礼港
(岸壁の改良)



新居浜港
(橋梁の改良)

○ 津波対策として実施する津波防波堤及び津波避難施設の整備



ゆあさひろ
湯浅広港
(防波堤の改良)

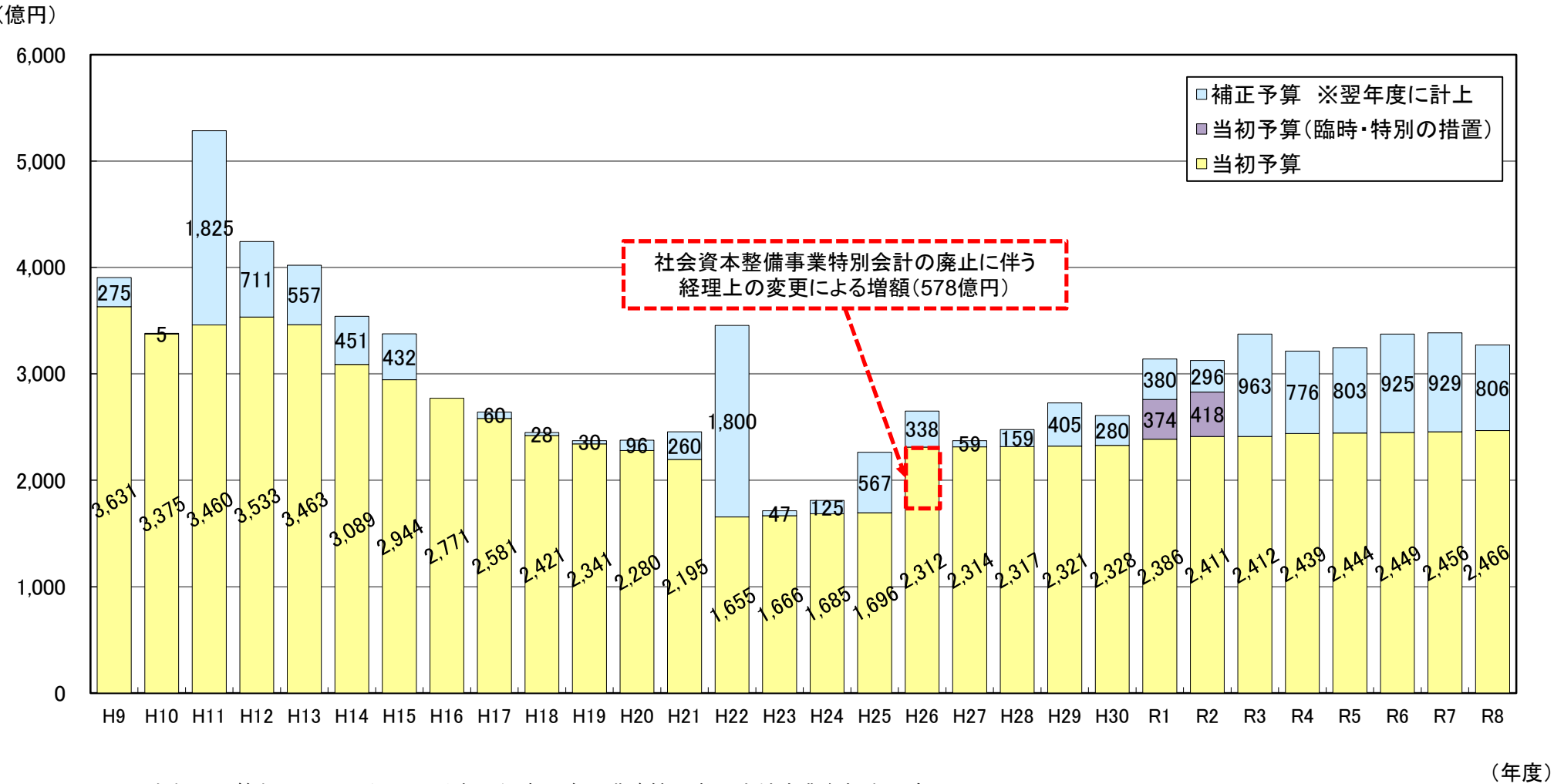


宮崎港
(津波避難施設の整備)

IV. 參考資料

港湾局関係予算の推移

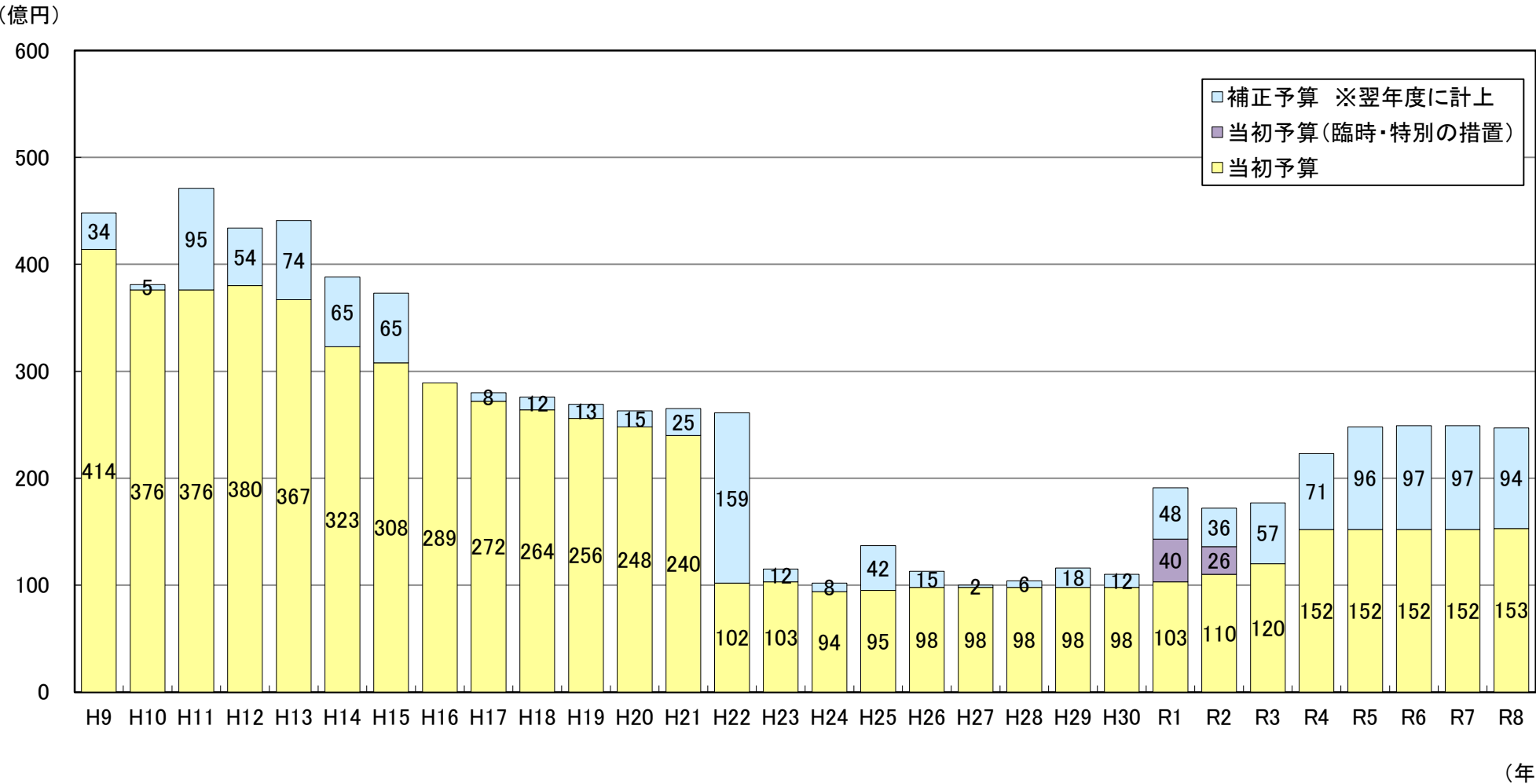
1. 港湾整備事業



※ 金額は予算額ベースであり、平成26年度以降は港湾管理者の直轄事業負担金を含む。
※ 補正予算については、翌年度に計上している。(例：令和7年度補正予算は、「R8」に計上)

港湾局関係予算の推移

2. 港湾海岸事業



※ 金額は予算額ベースであり、海岸管理者の直轄事業負担金を含む。
※ 補正予算については、翌年度に計上している。(例：令和7年度補正予算は、「R8」に計上)

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

(1) 「日本成長戦略」の推進

「成長戦略」を強力に推進する。同戦略に盛り込まれた全ての具体的施策を着実に実行に移し、大胆な官民投資を実現する。

(戦略分野への官民投資の実現)

17の戦略分野における62の主要な製品・技術等の「官民投資ロードマップ」に盛り込んだ施策パッケージを着実に実行する。

(分野横断的課題への一体的取組)

「成長戦略」に記載した8つの分野横断的課題へ対応するための施策パッケージを着実に実行していく。

(2) 成長基盤の強化

(AX/DXの推進、フロンティアの開拓)

「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、(中略)デジタル行財政改革を進める。

海洋分野では、第4期「海洋基本計画」及び「海洋開発等重点戦略」等に基づき、低潮線保全等の取組を総合的に推進するとともに、「我が国の北極政策」の改定に着手する。(中略)領海等の保全の活動拠点としての重要な役割を果たしている有人国境離島地域について、改正法を踏まえ、滞在型観光の促進や先端技術の実証・実装など、その保全及び地域社会維持のための施策を更に充実し、推進する。

(資源・エネルギー安全保障・GXの強化)

モビリティ・インフラの活用や省エネを推進しつつ、我が国の石油等の上流権益の確保や供給源の多角化、安定的な輸送・流通体制の確保を図る。

2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、エネルギー自給率を向上すべく、「成長戦略」及び「分野別投資戦略」を踏まえ、危機管理投資の観点から大胆なGX投資を進め、脱炭素電源の最大限活用や天然ガス等への燃料転換を進める。

南鳥島周辺の海底レアアース資源など、海洋資源の確保に向けた取組を加速する。また、「循環経済行動計画」に基づくメタルリサイクル推進戦略等を通じ、再生資源に係る供給サプライチェーンの強化等に取り組む。

(3) 強い地域経済の構築

(「地域未来戦略」の推進等)

これまでの地方創生の取組に加え、強い地域経済の構築に重点を置いた新たな取組として「地域未来戦略」を強力に推進する。同戦略に基づく投資については、『「強く豊かな日本」投資枠』も活用し、国が一步前に出て、大胆な投資促進策とインフラ整備を一体的に講ずる。

強い地域経済の構築に向けて、「地域未来戦略」に基づき、積極的な支援を行う。

「戦略産業クラスター計画」においては、「官民投資ロードマップ」に記載された都道府県を超えた地域ブロック単位で行う、危機管理投資・成長投資を起爆剤として、それを支えるインフラ整備(中略)を大胆に進める。

また、地域発のアイデアに基づく「地域産業クラスター計画」や「地場産業成長プラン」を強力に推進するため、「地域未来交付金」を拡充し、成長資金の供給、企業支援、インフラ整備、特区制度等を活用した規制・制度改革、産業人材の育成を一体的に進める。

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

(3) 強い地域経済の構築

(持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消)

成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、また、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用(中略)を推進し、担い手の確保・育成に取り組む。(中略)陸・海・空の新モダルシフト、中継輸送、自動物流道路の推進等の物流効率化、脱炭素化等を加速化する※。

※「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」(令和8年3月31日閣議決定)。

(持続可能な観光立国の実現)

2030年訪日客数6,000万人・消費額15兆円等の目標達成に向け、地方誘客推進等インバウンドの戦略的な誘客、国内交流・アウトバウンド拡大、宿泊業等観光産業の強靱化に取り組む。同時に、オーバーツーリズム対策を強化し、住民生活の質の確保との両立を図る※。

※「観光立国推進基本計画」(令和8年3月27日閣議決定)。

(農林水産業の構造転換による成長産業化及び食料安全保障の強化)

(前略)政府一体となった海外の商流開拓体制の強化等により、米やノングルテン米粉、和牛肉を含めた国産農林水産物・食品の国内外の需要創出・拡大に取り組む。

(4) 人材力の強化・人材総活躍

(人材の育成・能力発揮)

17の戦略分野やエッセンシャル分野を始めとする幅広い人材の育成・確保のため、国・地域における取組を推進する。

(人材総活躍・誰一人取り残されない社会の実現)

若者や女性を含めた労働者の「働きがい」と「働きやすさ」の向上に向けて、(中略)「成長戦略」分野における女性活躍(中略)等について、関連する基本計画等に基づく取組を強力に進める。

2. 強い外交・安全保障の確立

(1) 外交力・安全保障・情報力の強化

海上保安能力、研究開発、公共インフラ整備、サイバーセキュリティ、我が国及び同志国の抑止力の向上等のための国際協力、エネルギー・食料等国民生活を支える基盤の戦略的強化をはじめ、政府横断的な取組を明確にする。

(2) 経済安全保障の強化

「成長戦略」を大胆に推進し、経済安全保障を確保する。

改正経済安全保障推進法及び国際協力銀行法に基づき、重要な物資の供給に不可欠な役務への支援を含めた重要物資の安定供給確保、経済安全保障上重要な海外事業への支援(OESA)に取り組む。

AI性能の高度化を踏まえ、重要インフラ事業者等のサイバーセキュリティを強化するとともに、ベンダによるソフトウェアの脆弱性に対する早期発見・対応能力を向上させる。

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 防災・減災・国土強靱化の推進

(令和の国土強靱化対策、防災対策の推進)

「国土強靱化基本計画」が示す基本的方針等を踏まえ、「国土強靱化実施中期計画」及び「国土強靱化年次計画2026」に基づく施策を『「強く豊かな日本」投資枠』を活用して推進し、テクノロジーを駆使してハード・ソフト両面の対策を強化する。

千島海溝地震、日本海溝地震、首都直下地震及び南海トラフ地震の対策を推進するとともに、富士山噴火等の火山災害への対策や、火山調査研究推進本部における調査研究、人材確保・育成に取り組む。

(2) 東日本大震災・能登半島地震への対応

(能登半島地震からの復旧・復興)

令和6年能登半島地震及び豪雨災害からの創造的復興を遂げなければならない。インフラの復旧・整備、災害公営住宅の整備、復興まちづくり、被災者の生活や生業の再建、地場産業・伝統産業の復活・振興、地籍調査・法務局地図作成の加速を推進する。

第3章 責任ある積極財政に基づく「中長期経済財政政策」

1. 「強い経済」の構築と「財政の持続可能性」の実現

供給力強化に向けて、危機管理投資・成長投資を中核とする「成長戦略」を強力に推進し、政府も一歩前に出て、官民投資の実現と投資環境整備の具体化を進める。また、強い地域経済の構築に向けた「地域未来戦略」を実行し、地方が持つ伸び代を活かし、新たな産業基盤を構築するなど、様々な政策パッケージを相互に密接に連携させて実行する。

3. 主要分野ごとの重要課題と取組方針

(3) 戦略的な社会資本整備の推進

社会資本の整備に不可欠な建設産業における、フィジカルAIの導入を始めとする生産性の向上や、賃上げ等の処遇改善、多様な人材の確保・活躍環境の整備等を通じ、地域のインフラの整備力を強化する。中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら適切な価格転嫁が進むよう促した上で、必要な事業量を確保するとともに、効率的・重点的な取組を進める。「PPP／PFI推進アクションプラン(令和8年改定版)」に基づき官民連携投資等を促進する。公共事業評価について、費用便益比等に過度に依拠せず、国家戦略、防災・減災、国土強靱化、地域の命と暮らしを守る基盤機能等を踏まえた総合評価へ見直すとともに、近年の金利状況等を踏まえ社会的割引率を見直す。

I. 「強い経済」の構築による、強く豊かな日本列島の実現**3. 未来への投資拡大の実現**

「責任ある積極財政」の考え方の下、未来への投資不足の流れを断ち切るべく、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設し、「日本成長戦略」や「地域未来戦略」などを踏まえた投資促進策を実現する。

II. 17の戦略分野における官民投資の促進

国内投資の促進に徹底的なてこ入れをしていく。

その先陣が切られる「17の戦略分野」の中でも、国内の経済安全保障等の様々なリスク低減の必要性、海外市場の獲得可能性、関係技術の革新性等の観点から、官民投資を優先的に支援することが必要と考えられるものを62の「主要な製品・技術等」として戦略的に特定し、それぞれ「官民投資ロードマップ」を策定した。

この「官民投資ロードマップ」では、日本が取り得る「勝ち筋」を見出し、需給両面にアプローチする多角的な観点からの総合支援策や、国内投資の内容、規模などを明らかにしており、更なる改善も含め、必要な施策を着実に実行していく。

2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行**(7) 海洋**

四面環海の我が国にとって、海洋の開発・利用は経済社会の存立・成長の基盤である。周辺海域を取り巻く情勢が一層緊迫化する中で、「海洋開発等重点戦略」なども踏まえ、需要の喚起、制度改善等の環境整備、戦略的な官民投資を一体的に推進し、海洋産業の基盤となる、海洋技術の実用を加速化させることで、安全保障・経済安全保障の重要性の高まりに応えるとともに、経済成長につなげていく。

(9) マテリアル(重要鉱物・部素材)

サプライチェーンを俯瞰し、重要鉱物の代替供給源確保や、研究開発を含む部素材の生産サプライチェーンの強靱化、「循環経済行動計画」に基づく再生材確保により自律性を確保するとともに、AI等を活用した新製法・新素材技術開発により不可欠性の確保を進めていく。

(12) 資源・エネルギー安全保障・GX

今般の中東情勢を踏まえ、備蓄を含むエネルギー需給構造を徹底的に強靱化し、エネルギー制約を乗り越える製品の海外展開を促進するため、GXの強力な推進が必要である。そのため、GX重点16分野を定めた分野別投資戦略を踏まえ、研究開発から需要創出まで危機管理投資としてのGX投資を一層促進するとともに省エネ・非化石転換、モビリティ・インフラやPOWER Asiaの活用、GX戦略地域制度を推進する。

② 水素等**iv) 主な施策**

・水素大動脈構想の実現に向け、水素社会推進法に基づく価格差支援・拠点整備支援・脱炭素電源オークション等を通じた需要創出・価格低減、関連製品の供給力強化、重点地域への燃料電池商用車の集中導入・インフラ整備を支援する。

⑤ 洋上風力**ii) 勝ち筋・方向性**

浮体式の技術開発を進め、国内技術をいかした風車・浮体のサプライチェーンを構築する。

iv) 主な施策

・風車及び浮体の研究開発支援(中略)を行う。
・適切な供給価格担保に係る公募制度見直しを含め、継続的に事業環境を整備する。

Ⅱ. 17の戦略分野における官民投資の促進**2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行****(14)防災・国土強靱化**

防災・国土強靱化は、災害時に人命を守り、被害を最小限に抑制するなど、強い経済を下支えするための投資である。「国土強靱化基本計画」・「第1次国土強靱化実施中期計画」も踏まえ、ハード・ソフトの両面で事前防災及びインフラの予防保全を徹底し、「令和の国土強靱化」を進めるとともに、防災技術の研究開発・実装を進め、積極的に海外に展開していく。

(15)港湾ロジスティクス

港湾は、我が国の貿易量のほとんどを占める海上輸送の結節点であり、サプライチェーンを支える基幹インフラである。物流の他国への依存や、港湾機能停止による遅延・途絶リスクを防止するため、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化、サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成に一体となって取り組む。

①港湾荷役機械**iii) 目標**

- ・国内市場を引き続き維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に、海外市場を年間約200～300億円拡大することを目指す。これにより、2040年頃を目途に米国市場の3割程度のシェア獲得を目指す。

iv) 主な施策

- ・港湾荷役機械の生産機能の強化に必要な設備投資や研究開発を支援する。
- ・自動化・遠隔操作化等港湾荷役機械の導入を支援する。
- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化を通じた需要創出を図る。
- ・国際標準化への対応や海外展開支援に取り組む。

②サイバーポート(港湾物流DX)**iii) 主な目標**

- ・サイバーポートについて、2035年度末に約11,000社※との連携を目指す。加えて、コンテナ搬入時のゲート前待ち時間が現状10～30分であるところ、0分を目指す。
- ※2022年度時点でNACCSを利用する全ての会社数。

iv) 主な施策

- ・NACCSの利便性を向上した上でNACCSとの更なる連携を推進するなど、サイバーポートの機能を強化する。
- ・港湾手続のデジタル標準化に係るデータ取引のルールづくりを進める。
- ・民間システムとサイバーポートとのシステム連携に係る投資を支援する。
- ・サイバーポートやNACCS等のサイバーセキュリティ対策や事業者の不安払拭に取り組むとともに、荷主や物流事業者に対するサイバーポートの研修を実施する。

③次世代型倉庫**iii) 主な目標**

- ・港湾の周辺において、次世代型倉庫を2030年代までに普通倉庫200万m²、冷蔵倉庫40万設備トン※を整備することを目指す。
- ※冷蔵倉庫の収容能力を表す単位で、1m³=0.4設備トンで換算される。

iv) 主な施策

- ・立地自治体等との連携により、次世代型倉庫を支えるインフラ整備を進める。
- ・低利融資や税制特例等により、災害時等におけるサプライチェーンの維持にも寄与する倉庫の集約・再編を促進する。

Ⅲ. 8つの分野横断的課題の解決

1. 新技術立国・競争力強化

(2) 対応の方向性

③講ずるべき施策パッケージ

i) あらゆる分野の産業競争力強化の鍵となるAXの推進

i-2) AX実現に向けたデジタル産業基盤の確保などグローバル立地競争力の強化

産業クラスター形成などのため、産業立地に必要な工業用水、道路、鉄道、港湾施設等の整備・機能強化(中略)を一体的に実施する(後略)。

iii) 新技術立国の実現とグローバル市場の獲得・経済安全保障の強化

iii-1) 「技術で勝ってビジネスでも勝つ」新技術立国の実現

(前略) 17の戦略分野等におけるビジネスに資する国際標準化への取組推進(中略)に取り組む。

iii-2) グローバル市場の獲得・経済安全保障の強化

(前略) 経済安全保障に貢献するものを含めたバイ・マルチODAの活用(中略)を通じて、「信頼できる経済圏」の構築を図り、進化した「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」にも貢献する。

5. 労働市場改革

(2) 対応の方向性

③講ずるべき施策パッケージ

i) 処遇向上に向けたリ・スキリング支援や労働生産性向上

17の戦略分野や、建設や医療・介護・障害福祉を始めとした社会インフラ関連分野等の業所管省庁と厚生労働省、経済産業省、文部科学省が、業界団体や大学等と連携して、スキルの標準化・可視化から、教育訓練体系の整備、教育訓練プログラムの開発・提供まで、一気通貫でリ・スキリング支援を行う。

17の戦略分野の投資促進により需要の高まる工場建設等を担う人材の育成・確保を図り、建設産業の供給力を向上させるため、建設分野において上記取組を進めるとともに、労務費の行き渡りの徹底や入職促進、DX推進に向けた支援を実施するほか、キャリアに応じた技能の向上等につながる資格取得の支援、建設キャリアアップシステムの普及促進を図る建設事業主等への助成等の支援を行う。

建設・物流・交通・宿泊等の社会インフラ関連分野等においても、現場人材の育成・確保に向けた取組を行うほか、生産性向上に資する取組を推進する。

iii) 多様な人材の労働参加の促進

(女性活躍の推進)

○産業分野、業種、職種の壁を越えて女性が全方位で活躍できる環境整備

戦略分野ごとの特性・実情等に応じて、女性の若手研究者・技術者向けの研修会等の開催やネットワーク作りなど、人材育成、新規参入、長時間労働の是正を始めとする就業継続等に資する取組の推進や、ロボットの開発や遠隔操作の導入、女性用トイレ・更衣室、事業所内託児所の整備など、体力・性別の壁を越えて活躍できる環境整備の取組を促進する。

Ⅲ. 8つの分野横断的課題の解決

8. サイバーセキュリティ

(2) 対応の方向性

③講ずるべき施策パッケージ

i) 社会全体のサイバーセキュリティ及びレジリエンスの向上

(重要インフラ分野における対策の強化)

重要インフラ事業者等が横断的に講ずべき基本的対策(業務継続計画の整備等)の徹底を図るため、「重要インフラ統一基準」を2026年夏に策定した上で、サイバーセキュリティ戦略本部における各分野の実施状況の評価等によるPDCAサイクルを通じ、対策を推進する。

ii) 国が要となって推進するサイバー脅威に対する防御・抑止

巧妙化・高度化するサイバー攻撃に官民が連携して対応すべく、サイバー対処能力強化法に基づく協議会(新協議会)を2026年10月に立ち上げ、脅威情報等の相互共有等を行う。

iv) AI等の技術進展への対応

特に、フロンティアAIモデルによるサイバーセキュリティ性能の急速な向上に伴うリスクに備えた対策パッケージ「Project YATA-Shield」に基づき、AIを活用した政府全体の重要システムの脆弱性点検など、必要な対応を速やかに実施する。

第3章 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第1節 強い地域経済の構築に貢献する主な施策の推進

ア. 産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出

Ⅱ. 計画実現に向けた支援施策【政策手段】

1.A. 戦略産業クラスター計画における課題と主な支援施策

(1) 産業クラスターを構成する企業の設備投資促進

○主な施策例

✓ 船舶や港湾荷役機械の生産能力拡大に向けた設備投資及び研究開発への支援

(3) 関連するインフラ及び拠点整備

○対応方針

戦略産業クラスターの形成に真に必要な道路、港湾、工業用水等のインフラ整備・機能強化や、産業用地、空港アクセス鉄道等の周辺拠点整備等を一体的に実施する。

○主な施策例

✓ 関連するインフラ及び拠点整備の推進(地域未来交付金等)

2.B. 地域産業クラスター計画における課題と主な支援施策

(3) 産業クラスター全体での競争優位性を強化する環境整備支援

○主な施策例

✓ 地域未来交付金、企業版ふるさと納税等を活用した、地域の事情に合わせたインフラを含めた環境整備

3.C. 地場産業成長プランにおける課題と主な支援施策

(3) 環境整備支援

○主な施策例

✓ 地域未来交付金、企業版ふるさと納税等を活用した、地域の事情に合わせたインフラを含めた環境整備

✓ インバウンドを含む観光需要の取り込みによる地域での観光消費を拡大させるための取組等の支援

✓ 地域の食や食文化等をインバウンド・輸出の拡大につなげるための拠点の整備等の支援

✓ 地域主導での脱炭素化推進による地場産品の高付加価値化等に向けた設備投資や人材育成への支援

第5節 その他の施策の推進

1. 強い地域経済の構築

(9) 「ヒトを支援するAIターミナル」、「サイバーポート」等による港湾の生産性向上・労働環境改善・災害時等支援の高度化

(12) 観光地における渋滞対策、クルーズ振興等のインバウンドの受入環境整備の推進

(28) インフラをいかした「稼ぐ藻場」の形成や釣り文化振興等による地方創生

(36) CNP※、気候変動対策、洋上風力、資源循環等の港湾利用・保全の取組

※Carbon Neutral Portの略。脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図る港湾。

(75) 国際コンテナ戦略港湾政策による地方立地企業の輸出入等ビジネス環境の向上

2. 豊かな生活環境

イ. 持続可能な生活インフラの実現

(19) 防災・減災、国土強靱化の推進

(25) 港を核とした海上支援ネットワークの形成

(46) 地域の基幹産業の競争力強化や離島交通の安定的確保等に資する港湾整備の推進

総合物流施策大綱(抄)

令和8年3月31日 閣議決定

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

1: サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

(2) 効率的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進

① 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進

地方の経済や暮らしを支える港湾について、港湾整備を通じた民間投資の誘発、雇用の創出や物流の効率化を進め、地域の基幹産業の競争力強化を図るとともに、離島航路の就航率向上、人流・物流の安全確保、住民の交流や観光の振興等につなげる。

② 陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

2: 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

港湾運送事業については、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、港湾労働者の処遇改善等に必要な運賃・料金の適正収受に向けた取引環境の改善を進めていくため、(中略)法令上問題となり得る取引事例等を具体的に記載したガイドラインを策定し、その活用を促す。

3: 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

③ 多様な人材が活躍できる物流産業への転換

退職自衛官のトラック運送業や港湾運送業等への更なる再就職を後押しするための環境整備を推進する。

⑥ 港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保

港湾分野については、令和7年6月に策定された「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づく見学会・職業紹介等のPR活動等を通じた港湾運送の魅力発信等の取組を促進し、港湾労働者の担い手不足の状況の改善を図る。

4: 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

(1) フィジカルインターネットの実現を見据えた物流標準化・デジタル化の推進

③ 物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進

内航フェリー・RORO船ターミナルにおける作業環境改善や生産性向上を図るため、シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化を推進する。

(2) カーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進するため、港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成と同計画に基づく取組の実施に対する支援、次世代船舶燃料のバンカリング機能に関する検討、低・脱炭素型荷役機械の導入に対する支援、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP認証」の普及等を推進する。

② 物流分野での再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済(サーキュラーエコノミー)の実現に向けた取組の推進

循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や高度なリサイクル技術を有する産業の集積を目指す港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」として選定・整備し、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環を促す。

総合物流施策大綱(抄)

令和8年3月31日 閣議決定

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

5: 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

(1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

② 国際コンテナ戦略港湾政策の推進等

我が国の港湾ロジスティクスを強化し、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や経済安全保障に貢献するため、国際コンテナ戦略港湾等の国際競争力強化を図る。

国際コンテナ戦略港湾政策については、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、引き続きフィーダー航路網の拡充を図るとともに、モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内集貨や、国内のみならず東南アジア等からの国際トランシップ貨物を含めた集貨の促進のために、ターゲットとなる貨物や航路等を把握した上で関係者と連携し国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートを構築する「集貨」、従前の流通加工等の機能を有する物流施設の立地支援に加え、ソフト面での取組として再混載トランシップ等に係る物流手続の更なる円滑化による「創貨」、大水深コンテナターミナル整備や、遠隔操作クレーンの導入支援など新技術の活用等による「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。このうち、「競争力強化」の取組については、人口減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナルとターミナルゲートの処理能力不足やターミナル前混雑などの課題に対応し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「CONPAS」や港湾技術開発制度等を活用した「ヒトを支援するAIターミナル」の取組を一体的に推進する。

これらの取組と併せて、「サイバーポート」の主要な貿易プラットフォームとの連携を図るとともに、これを活用した新たなビジネス・サービスの創出と水平展開を進め、貿易DXの更なる推進を図る。また、「サイバーポート」の利便性向上と利用促進に向けて、船社・ターミナル間の船腹荷役情報や予約情報等の情報連携を円滑化する機能を構築し、船社情報の拡充を推進するほか、利用者のニーズ等を踏まえた機能改善を必要に応じて行う。

加えて、国際バルク戦略港湾において、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾施設を整備するとともに、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・食糧の海上輸送網の形成を図る。

⑤ 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築

温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーンの確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を行い、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

(2) 我が国の物流システムにおける経済安全保障やサイバーセキュリティ等の確保

① 経済安全保障やサイバーセキュリティに対応した物流産業の構築

港湾運送分野において、名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえ、港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)、サイバーセキュリティ基本法、経済安全保障推進法等に基づく制度的措置を着実に実施するとともに、サイバー攻撃を想定した訓練等の取組を通じて、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図るなど、港湾ロジスティクスの強化を図る。

(3) 大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化

① 災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保

港湾において、災害時の海上からの迅速で的確な被災地への輸送を確保するため、耐震強化岸壁、臨港道路、航路・泊地等の一連の施設について、耐震化・液状化対策等により災害時の健全性の確保を図る。また、災害時の港湾BCPの実効性を高めるための不断の見直し・改善を行うとともに、複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送、コンテナ貨物等の代替輸送によるリダンダンシーの確保等を行うための広域港湾BCPの策定を両輪として進める。これらのハード・ソフト両面での取組により、防災拠点機能を確保し、支援側および受援側の港湾が相互に連携した海上支援ネットワークの形成を推進する。

観光立国推進基本計画(抄)

令和8年3月27日 閣議決定

第1 観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針

2. 基本的な方針

(1) インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立

玄関口となる主要空港・港湾の機能強化・高度化に資する環境整備に加え、地方空港の活用やクルーズ船・空港アクセスも含め、中長期の視点に立った広域的な移動を支える基幹的な交通ネットワークの構築、さらには「観光の足」としての二次交通の確保等、地方誘客・国内移動の活性化に資する取組を着実に進めていく。

第3. 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立

(2) 地方誘客の推進による需要分散

⑤ 地方部への交通ネットワークの機能強化

エ クルーズの持続的な成長に向けた取組

我が国への国際クルーズの運航は、2023年に本格的な受入れを再開以降、2024年には寄港回数がコロナ禍前のピークと同水準まで回復している。

前回計画において目標を下回った訪日クルーズ旅客数250万人に向けた取組を引き続き進めるとともに、クルーズの持続的な成長に向けて、2030年までに外国クルーズ船等の寄港回数3,000回、クルーズ旅客の1人・1寄港地当たりの平均消費額を2025年の1.5倍とすることを目指して取り組む。また、経済効果を全国へ波及させるために、外国クルーズ船等が寄港する港湾数を150港とすることを目指して取り組む。

具体的には、クルーズ船の大型化や寄港地の多様化への対応をすべく、円滑かつ安全な乗下船やCIQ手続を行う環境確保を進めるために、ターミナル機能の高度化及び地方や離島などの旅客上屋のない港湾での受入施設の整備を行う。

また、クルーズ船の岸壁利用調整を円滑にするためのサイバーポート予約機能の付加、カーボンフリークルーズ(陸電供給やLNG燃料船、ブルーカーボンクレジットの活用等)への対応も進める。

あわせて、旅客施設等への船社の投資にあわせ、国・港湾管理者が岸壁の整備や利用調整等のハード・ソフト両面からの支援を行うことによるクルーズ船の長期的かつ安定的な寄港の確保や、民間事業者による旅客施設の整備に対する支援により、世界に誇る国際クルーズ拠点の形成を図る。

各クルーズ寄港地では、オーバーツーリズムを回避するため、港湾周辺でクルーズ旅客が滞在し、楽しむことができる周遊施設を充実させるとともに、港湾から観光地までを円滑に接続するための二次交通機能を確保する。

さらに、全国の寄港地において、クルーズ船寄港による地域経済効果を最大化し、かつ寄港地として選ばれるための魅力的な観光コンテンツを創出するため、寄港地の地方公共団体とクルーズ船社、旅行会社が連携し、寄港地での地場製品の消費を喚起するスキームを構築するとともに、内陸部を含めた広域に及ぶ上質な寄港地観光造成、魅力あるオプションルツアーの商品開発や販売促進に向けた取組を進める。

加えて、クルーズ寄港の更なる促進を目指し、全国の港湾管理者等で構成する全国クルーズ活性化会議と連携し、多様化するクルーズニーズに対応したプロモーション、海外の国際展示会への出展等を行う。

上記インバウンド受入れの取組に加え、2030年までに日本人のクルーズ人口を100万人とすることを目指し、新規の日本人・外国人クルーズ旅客数を着実に増加させるため、日本発着クルーズの広報強化、販路拡大の促進を図る。

チ 旅客船ターミナル・旅客船の整備

離島をはじめとする各地域の玄関に相当する旅客船ターミナル及び旅客船のバリアフリー化や無料Wi-Fiの整備・多言語表示の充実、二次交通との円滑なアクセスの確保等、訪日外国人旅行者の受入環境整備等により、サービスの多様化・高度化を加速させる。

観光立国推進基本計画(抄)

令和8年3月27日 閣議決定

第3. 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立

(2) 地方誘客の推進による需要分散

⑤ 地方部への交通ネットワークの機能強化

ツ 港湾空間・みなとオアシスの整備等

港湾における人流・物流の交流拠点としての機能に加え、周辺の運河、倉庫群、親水性のある港湾緑地等の魅力を生かすため、港湾の施設整備等のハード施策に加えて、2026年3月末までに170か所が登録されているみなとオアシスにおいて、「みなと」を核とした魅力ある地域づくりを引き続き推進していく。

さらに、みなとオアシスにおける訪日外国人旅行者の周遊促進・消費拡大や安全・安心な旅行環境の整備のため、ICT等を活用した受入環境整備や災害時の多言語対応強化等を支援する。

2. 国内交流・アウトバウンド拡大

(3) 国内交流の活性化

ツ マリンレジャーを活用した地域観光の振興等

プレジャーボートの係留・保管能力の向上及び放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪としたこれまでの取組を継続しつつ、水域管理者が地域の実情を踏まえ、関係省庁、関係団体及びプレジャーボート利用者等と緊密に連携した取組を推進することによる公共水域の適正な利用の促進や、「海の駅」を活用し、地域の特性を生かしたイベントやクルージング等のマリンレジャーの体験機会の提供の取組等を地方公共団体や関係団体等と連携して推進する。

ク 水辺における環境学習・自然体験活動等の推進

「子どもの水辺」再発見プロジェクト等により、安全で近づきやすい河川空間の整備を進めるとともに、市民団体等と連携した環境学習・自然体験活動を推進する。また、ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)を活用し、国、地方公共団体、教育機関、NPO等が連携を図り自然体験、環境教育プログラムを開催する。

3. 観光地・観光産業の強靱化

(1) 観光地の強靱化

シ 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

全国津々浦々には、観光資源となる文化・歴史、自然環境、景観、釣り文化などの特色や魅力を持つ“みなと”があり、港湾協力団体や、みなとの博物館などの関係者との協働により、これら特色や魅力を生かしたみなとまちづくりを推進する。また、みなとまちづくりの拠点となる港湾緑地等において、港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)等を活用し、民間活力導入による水際線を生かした質の高い賑わい空間の創出を図る。

ス 自然と調和した港湾・河川環境の保全・創出

港湾における流木等の漂流物の回収やブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出により、今後親水性の高い良好な港湾環境・景観を創造する。

第2章 計画期間

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。

第3章 計画期間内に実施すべき施策

基本計画第1章4「国土強靱化政策の展開方向」及び第3章「国土強靱化の推進方針」を踏まえ、計画期間内に実施すべき施策は以下の方針に基づき推進することとし、その内容及び目標は別紙のとおりとする。

- (1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
- (2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化
道路、鉄道、空港、港湾等の各種交通ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、高規格道路や新幹線等のシームレスな高速交通ネットワークの整備、交通結節点の防災拠点機能の強化により、陸海空の交通連携によるリダンダンシーを確保し、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。
- (3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化
- (4) 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化
- (5) 地域における防災力の一層の強化

第4章 推進が特に必要となる施策

1 施策の内容

- (1) 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理
 - 1) 監視・観測体制の強化と予測精度向上、効果的な情報発信
 - 2) 気候変動に対応した流域治水対策等の推進
 - ① 関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進
推進施策10 流域治水対策（河川、砂防、下水道、海岸）
推進施策11 「協働防護」による港湾における気候変動適応
 - ② 南海トラフ地震等の巨大地震・津波被害の軽減に資する戦略的な防災インフラの整備
推進施策19 大規模地震に備えた河川管理施設等の地震・津波対策
 - ③ グリーンインフラの整備・管理
 - 3) 複合・2次災害、復旧・復興段階の災害への対応強化
 - ① 発災後の残存リスクの管理、施策間連携強化による効率的・効果的なインフラ整備
推進施策23 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
- 4) 進行するインフラ老朽化への対応
 - ① 予防保全型メンテナンスへの早期転換
推進施策24-2 河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理
- (2) 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
 - 1) 進行するインフラ老朽化への対応
 - ① 予防保全型メンテナンスへの早期転換
推進施策32 港湾における老朽化対策
 - 2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進

迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えるため、陸海空の多モード交通連携により、リダンダンシーの確保・強化を図る。発災後おおむね1日以内に緊急車両の通行を確保し、おおむね1週間以内に一般車両の通行を確保できるよう、緊急輸送道路を始めとする道路ネットワークの耐災害性強化を図るとともに、港湾・空港・鉄道駅、道の駅等の交通結節点の防災拠点機能を強化する。これらの交通ネットワークの確保状況等を踏まえつつ、サプライチェーンの寸断を回避できるよう、物流等の維持・継続や早期再開を図る。

第4章 推進が特に必要となる施策

2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進

① 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化

推進施策49 港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発

推進施策50 港湾における津波対策

推進施策51 港湾における走錨事故の防止等に関する対策

推進施策52 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

3) 地方創生やまちづくり計画との連携強化

(3) デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化

1) デジタル等新技術の活用による災害対応力の向上

① 国の地方支分部局等の資機材の充実(警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等)

推進施策82 港湾における災害情報収集等に関する対策

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1において示したとおりであり、その事業規模は、別表に示すとおり、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。

次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。また、本対策には、財政措置に加え、財政投融资のほか、民間事業者等による事業が想定されている。

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



《国土交通省港湾局公式X(旧Twitter)》
https://x.com/mlit_port



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



《みなとSDGsパートナー登録制度》
～我が国港湾の持続可能な発展を目指して～
https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk5_00047.html

