

經濟港灣委員會資料

港 灣 局

目 次

I 報告事項

令和3年度国家予算に対する提案・要望（港湾局関係分）	1
----------------------------	---

新型コロナウイルス感染症対策項目

IV. 神戸経済への影響を踏まえた支援策の充実	4
-------------------------	---

重点項目

II. 陸海空の広域交通結節機能の強化

2. 神戸港の機能強化	7
3. 神戸空港の利便性向上	10

III. 都心・三宮再整備の推進

1. 都心・三宮再整備の推進	12
----------------	----

VII. 安全・安心なまちづくりの推進

1. 国土強靱化による安全・安心の確保	14
---------------------	----

その他項目

I. まちの活力の創出	16
-------------	----

BE KOBE

**令和3年度
国家予算に対する提案・要望**

**令和2年6月
(港湾局関係分)**



神戸市

提案・要望項目

| 新型コロナウイルス感染症対策項目

IV. 神戸経済への影響を踏まえた支援策の充実

| 重点項目

II. 陸海空の広域交通結節機能の強化

2. 神戸港の機能強化
3. 神戸空港の利便性向上

III. 都心・三宮再整備の推進

1. 都心・三宮再整備の推進

VII. 安全・安心なまちづくりの推進

1. 国土強靱化による安全・安心の確保

| その他項目

I. まちの活力の創出

新型コロナウイルス 感染症対策項目

国家予算に対する提案・要望
令和3年度 神戸市

IV. 神戸経済への影響を踏まえた支援策の充実

»国土交通省

【提案・要望の背景】

- 経済回復への基盤を維持していくため、経済活動の急速な縮小により疲弊し、厳しい環境におかれている中小企業等に対して雇用維持と事業継続へのさらなる支援が重要である。
- 感染症拡大予防のための「新しい生活様式」の徹底や、新型コロナウイルスの再度の感染拡大等、今後の社会変化を想定した効果的な支援策が必要である。
- また、感染拡大下においても国民生活や経済活動を根幹的に支える港湾の物流機能を確保するとともに、感染症の影響により旅客需要が大幅に減少したフェリーの航路維持や航空路線の早期復便に対し、国の積極的な支援が必要である。
- 感染症の収束後には、神戸経済を成長軌道へ回復させるため、短期集中的に消費・観光需要を喚起するほか、サプライチェーンの国内回帰やデジタル化・リモート化など将来への投資の促進等、強靱な経済構造を構築するための中長期的視点での支援が必要である。
- これらの支援策について、国において迅速かつ確実に実施するとともに、地域の実情に応じた独自の柔軟な支援が実施できるよう財政措置が必要である。

2) 事業継続に向けた神戸港・神戸空港に対する支援

○ 港湾物流事業者の事業継続の取組みに対する支援

- 国民生活や経済活動を根幹的に支える港湾の物流機能については、新型コロナウイルスの感染拡大下においても機能を維持し、事業の継続を図る必要がある。
 - ・ 港湾運送事業者等が物流機能を維持するために必要な物資の購入や在宅勤務の導入、施設改修等に要する費用に対する財政支援

○ フェリー事業の航路維持に対する支援

- 内貿在来貨物においてトンベースで約8割、内貿コンテナ貨物の約1/4を占め、年間83万人の旅客が利用するフェリー事業は、在来及びコンテナ物流・旅客輸送の観点から神戸港にとって不可欠である。また、新型コロナウイルスの感染拡大下においても物流面から事業継続が求められる一方で、旅客需要は極めて厳しい状況が続くことが予想されることから、フェリー事業の航路維持に対する支援が課題である。
 - ・ 需要回復や事業継続、地方自治体が行う使用料減免に対する財政支援

○ 航空路線の早期復便に対する支援

●新型コロナウイルス感染症の影響により神戸空港就航便の大部分が運休・減便している。航空路線の早期再開による経済の回復が不可欠である。

- ・ 航空会社が行う感染防止のための取組みや運航継続に要する費用に対する財政支援
- ・ 地方自治体が行う着陸料等の運航経費支援に対する財政支援

- | | | | |
|---------------|-------|-------|--------------|
| 2) 港湾局 物流戦略課長 | 村山 雅司 | _____ | 078-595-6298 |
| 港湾局 港湾計画課長 | 松木 隆一 | _____ | 078-595-6297 |
| 港湾局 空港調整課長 | 戸田 達也 | _____ | 078-595-6269 |
| 港湾局 空港調整担当課長 | 藤元 功 | _____ | 078-595-6270 |

重点項目

国家予算に対する提案・要望
令和3年度 神戸市

II-2. 神戸港の機能強化

»経済産業省、国土交通省

【提案・要望の背景】

- 国際コンテナ戦略港湾である神戸港は、西日本の経済・産業を支えるゲートポートとして、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱を軸に港湾施策を強力に推進するなど、官民一体となって着実に取組みを進めているところである。
- コンテナ船の大型化や急速な労働人口の減少に加え、新型コロナウイルス対策として国によるサプライチェーン改革・生産拠点の国内回帰が進められる中、国内産業の国際競争力の維持・強化を図る上で、西日本の物流拠点である神戸港が果たす役割は大きい。国際コンテナ戦略港湾としてのさらなる機能強化を、国のリーダーシップのもと強力に推進していく必要がある。
- 今後も激化するアジア諸港との港湾間競争の中で、基幹航路を維持・拡充し、世界のメガキャリアから選ばれ続ける神戸港を目指すため、これまでの瀬戸内・九州からの貨物集貨に加え、東南アジア等より広域からの集貨施策など、新たな施策展開が不可欠である。
- さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客需要が大幅に減少したクルーズ誘致について、客船入港数の回復・増加を図ることで地域経済の活性化に寄与するため、受入機能を強化することが不可欠である。

1) コンテナターミナルの生産性向上及び交通円滑化に向けた取組みの推進

○ 高規格コンテナターミナルの早期整備

- 国の国際コンテナ戦略港湾政策に基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱を軸に、これまで取組みを進めてきた。しかしながら、米中貿易摩擦や、新型コロナウイルス感染症による影響など、世界の海運状況は常に変化しており、引き続きユーザーニーズに対応した取組みが必要である。
 - ・神戸港における、コンテナターミナルの生産性向上に向けた改良（直轄事業）に関する重点的な事業費の確保

○ ヒトを支援するAIターミナルの実現に向けた取組みの推進

- AIターミナルの推進については、国策として取組みを推進している。
 - ・特に、コンテナターミナル前の渋滞緩和に向けた港湾情報システムである「CONPAS」の阪神港への導入に向けた、国の財政的な支援及び積極的な関与

II. 陸海空の広域交通結節機能の強化

○ 大阪湾岸道路西伸部の早期供用に向けた事業費の確保

- 海上部においては、長大橋の橋梁形式・基本構造形式が決定され、基本構造における詳細検討が実施されている。
- 陸上部においては、六甲アイランドで橋梁下部工事、駒栄地区で開削トンネル工事が実施されている。
 - ・概ね10年での供用に向けた、十分な事業費の確保

○ 空港島への輸送能力強化に向けた財政支援の拡充

- インバウンド需要などによる海上アクセス旅客数の増加や、神戸空港の利用進展などにより、空港連絡橋の交通量が増大しており、2025年大阪・関西万博を見据え、ボトルネック化を未然に防ぐための早急な対策が必要である。
- 道路拡幅のためには一定の投資が必要であり、短期間で集中的に予算を確保する必要がある。
- 大阪・関西万博に向け、新たな航路（神戸⇄夢洲）が検討されており、浮桟橋などの検討も必要である。
 - ・ストック効果を早期に発現させるため、十分な事業費の確保

2) アジア広域集貨事業の促進と新たな「集貨」施策の展開

○ 基幹航路の多方面・多頻度化に向けた重点的な航路誘致施策の実施

- 各船社は寄港に要するコストや貨物量等を考慮しつつ、効率的な運航に向け、毎年、航路改編等を実施している。近年の船舶大型化に伴い寄港地の絞り込みが一層加速しており、特に基幹航路については、新規開設のみならず航路の維持についても非常に厳しい状況である。
 - ・基幹航路の新規開設について、これまでの港費相当分の支援に加え、港域に至るまでの経費についても支援できるよう補助要件の緩和
 - ・基幹航路の維持について、一定の支援が必要であるため、取扱量に応じた支援ができるよう補助要件の緩和

○ アジア⇄北米間貨物をはじめとしたトランシップ貨物の集貨支援

- 新たな航路開設には、外航船社にとって寄港に値する貨物量の確保が必要となり、トランシップ貨物の誘致は不可欠である。トランシップ港として選定されるためには、コスト競争力を高める必要があるが、海外諸港におけるトランシップコストと比較し、国内港湾ではコスト高となるため、集貨に苦戦している状況である。
 - ・コスト競争力を高めるだけでなく、全てのトランシップ貨物に対する支援に向けた補助要件の緩和

○ 西日本諸港が実施する釜山港等への海外フィーダー航路支援の廃止に向けた国の積極的な関与

- 釜山港フィーダーとイコールフットイングとなるよう、これまで、西日本諸港に対して働きかけていただいているが、依然として、釜山港経由で輸出入されている貨物は増加傾向にある。また、西日本諸港において、新たに、ガントリークレーンを設置するなどの動きも続いており、釜山港フィーダー等がより寄港しやすい環境となっている。
 - ・国際コンテナ戦略港湾政策がより一層加速するよう、戦略港湾へのさらなる集貨の働きかけの実施

3) 船舶の環境規制強化やフェリー大型化に対する支援制度の拡充

○ 硫黄酸化物（SOx）排出規制強化に対応した新造船・船舶設備改良等への支援及び燃料の需給・価格の安定化

- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度を3.5%以下から0.5%以下とする国際的な規制強化が令和2年1月1日より開始した。
- 低硫黄燃料油への切り替えやスクラバー（排気ガス洗浄装置）設置に伴うコスト上昇、燃料油の性状・供給の安定化が課題である。
 - ・国際条約（海洋汚染防止条約（MARPOL 条約））に基づく規制の開始直後であり、規制に対応した船舶の建造支援にかかる事業費の確保
 - ・既存船への設備導入に対する財政支援の拡充
 - ・燃料需給や価格の安定化に対する継続的取組み

○ モーダルシフトの推進をはじめ、ドライバー不足も見据えた内航フェリーの大型化、又は安全面・環境面に配慮した新船建造に対する支援

- トラックドライバー不足や働き方改革の推進等に伴い、モーダルシフトの促進や、内航フェリーの大型化が期待されている。
- 安全面においては、船内のバリアフリー対応等が求められている。
- 「地球温暖化対策計画」（平成28年5月閣議決定）において、内航海運におけるCO2排出削減目標を「2030年度に2013年度比で157万t-CO2削減」（平成25年度比15%の削減）と定めており、環境に優しい船舶へ代替していく必要がある。
- また、フェリー大型化に対応し、防舷材や係船柱などの港湾施設の改修が必要となるが、施設を供用しながら新船就航に合わせた集中的な整備が求められ、交付金の枠が限られるなかで必要な予算の確保が課題である。
 - ・課題の解決に資する新船建造費用に対する財政支援の拡充
 - ・民間投資に連動した整備が求められるため、十分な事業費の確保

4) クルーズ船受入機能の強化に向けた取組みの推進

○ クルーズ旅客の受入機能の高度化及び需要回復に対する支援

- クルーズ船の受入れに向けては国のガイドラインを踏まえた取組みや市民理解への対応が不可欠。一方で、クルーズ船の受入れは、地域経済の活性化にとって重要であるため、大型クルーズ船による発着クルーズの受入れに対応するターミナル改修、サーモグラフィーの設置、また国内クルーズや寄港地観光にかかる連携など、需要回復に向けた受入環境の整備・機能強化が必要である。
 - ・引き続き、個別補助事業として、十分な事業費の確保

1)	港湾局 湾岸道路計画担当課長 和田 秀俊	078-595-6299
1) ~ 3)	港湾局 物流戦略課長 村山 雅司	078-595-6298
1) 4)	港湾局 港湾計画課長 松木 隆一	078-595-6297
4)	港湾局 客船誘致課長 瀬沢 孝至	078-595-6286

II. 陸海空の広域交通結節機能の強化

II-3. 神戸空港の利便性向上

»内閣府、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省

【提案・要望の背景】

- 国によりインバウンド促進施策の取組みが進められているところであり、今後開催される東京2020オリンピック・パラリンピック、ワールドマスターズゲームズ2021 関西、2025年 大阪・関西万博の開催等の好機を逃すことなく、インバウンドの勢いを加速させ、関西の成長・発展につなげていくことが重要である。
- また、地域の自治体や経済界が連携し、関西全体の魅力向上に取り組むと同時に、3空港それぞれの機能を適切に発揮させ、今後、拡大する関西の航空需要を確実に受け止めていくことが求められている。
- そのため、関西3空港懇談会で取りまとめた、世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システムの構築」の実現に向け、国の一層の支援が必要である。

1) 神戸空港の国内航空需要拡大への支援

○ さらなる発着枠の拡大及び運用時間の延長

- 令和元年5月の関西3空港懇談会において神戸空港の発着枠の拡大、運用時間の延長の合意がされ、拡大された発着枠の活用が進んでいる。
- 令和元年度の利用客数は過去最高を更新（323万人）した。
- 今後、「関西地域における一つの空港システム」として神戸空港が関西全体の航空需要拡大、関西経済の発展に役割を果たしていくためには、神戸空港のさらなる発着枠の拡大及び運用時間の延長が必要である。
 - ・神戸空港の1日の発着回数の拡大及び運用時間の延長
〔現在 発着回数：80回/日（40往復便）、運用時間：16時間（7時～23時）〕

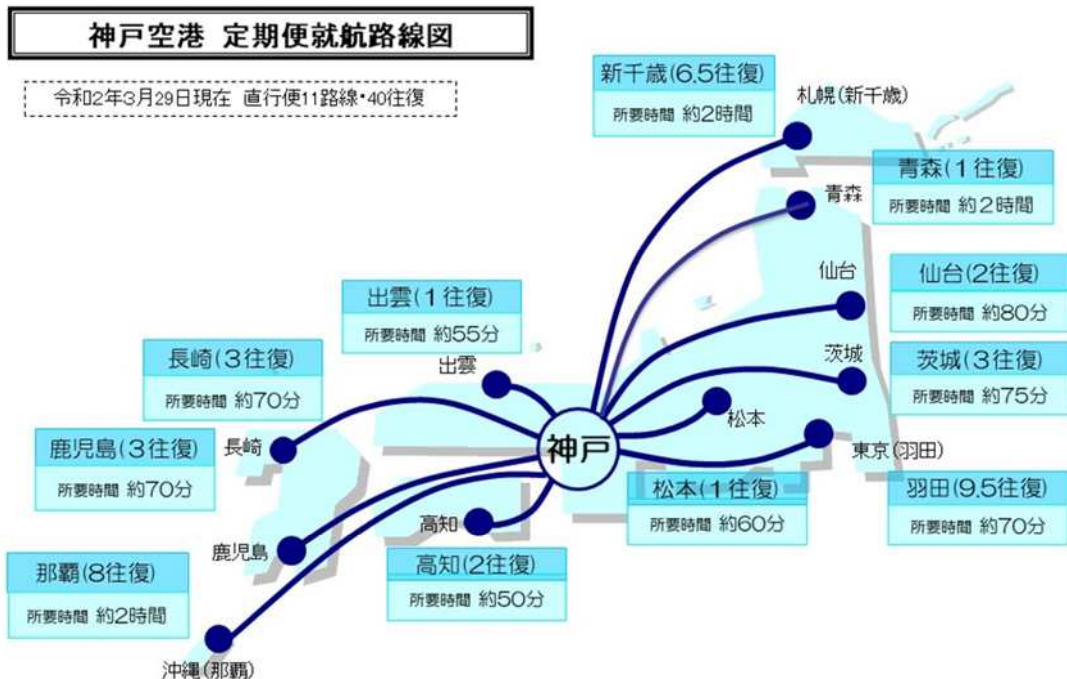
2) プライベートジェットの入受推進に向けた取組み

○ プライベートジェットの入受推進のため CIQ（税関・出入国管理・検疫）体制の充実及び諸手続きの緩和

- 令和元年5月の関西3空港懇談会において、概ね2021年頃までに実現を目指す取組みとして、今後ニーズの高まりが予想されるプライベートジェットの入受の推進と必要なCIQ体制整備等の関係省庁への理解・協力を求めていくこととされた。
- 現在の神戸空港のプライベートジェットの入受状況
〔受入時間〕 出国時：8時30分～17時00分 入国時：平日の8時30分～17時00分（土日祝不可）
〔フライトプランの届出〕 出国時：出国日の3日前まで 入国時：入国日の14日前まで
- 国際定期便が未就航の神戸空港では、プライベートジェットの出入国の都度、CIQ各機関から出張して審査を実施しているが、商用目的の利用が多いプライベートジェットの特性上、直前申請や時間外利用等が多く、プライベートジェットを利用する企業や地上運航支援事業者からも神戸空港の運用時間に合わせた受入れ時間の延長や届出期間の短縮について強い要請がある。
・神戸空港におけるプライベートジェットの入受促進のためには、CIQ体制を充実させ、神戸空港の運用時間に合わせた受入時間の拡大、国際定期便が就航している他空港と同等のフライトプラン届出期間の緩和を要望

○ プライベートジェットの施設整備にかかる補助制度の創設

- 政府が観光先進国への新たな国づくりに向けて策定した、『明日の日本を支える観光ビジョン』において、地方空港のゲートウェイ機能強化やプライベートジェット入受環境の改善等を推進している。
- プライベートジェット利用の促進を図るためには、地上運航支援事業者をはじめとする民間事業者が実施するプライベートジェット入受環境の整備を推進していく必要がある。
・民間事業者が実施するプライベートジェット専用ターミナル、エプロン、格納庫の整備に対する補助制度の創設



- 1) 港湾局 空港調整課長 戸田 達也 078-595-6269
- 2) 港湾局 空港調整担当課長 藤元 功 078-595-6270

III-1. 都心・三宮再整備の推進

»財務省、国土交通省

【提案・要望の背景】

- 神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕と三宮周辺地区の『再整備基本構想』に基づき、都心・三宮の再整備を推進しており、神戸の山や海が近いという地理的条件や美しい街並みなどの資源を活かしながら、「人が主役のまち」「居心地の良いまち」を目指している。
- 従来からの課題である三宮駅周辺の交通結節機能を向上させるため、西日本最大級となる新たな中・長距離バスターミナルの整備を含む雲井通5・6丁目地区の再整備に取り組んでいる。
- また、三宮にある6つの駅と周辺のまちが一体的につながる「えき〜まち空間」及び、駅前の幹線道路を人中心の広場的空間へ転換する三宮クロススクエアの整備など「ウォーカブル推進都市」としての取組みを進めている。
- ハーバーランドから新港突堤西地区にいたる神戸の都心・ウォーターフロントエリアにおいても、「『港都 神戸』グランドデザイン」や「神戸港将来構想」に掲げる「世界から人を惹きつける神戸のウォーターフロント」の実現に向け、順次、再開発を進めている。
- 神戸の玄関口にふさわしい、魅力的で風格ある都市空間の実現に向け、民間投資を誘発し、さらなるスピード感を持って事業を推進するため、国の一層の財政支援や規制緩和等が必要である。

2) ウォーターフロント地区の魅力向上に対する支援

○ ウォーターフロント地区再開発に向けた国有地の柔軟な管理処分

- 「最適利用に向けた未利用国有地等の管理処分方針」において、「有用性が高く希少な国有地については、国が所有権を留保し、活用を図り、その活用に当たっては定期借地権による貸付けを前提として対応する」との方針が出されている。一方で、新港突堤西地区などの国有地は市が一定の埋立負担を有する土地であり、これまでどおり市が自主性・主体性を持ってウォーターフロント再開発に取り組む必要がある。
 - ・ 市への土地譲渡を前提とした柔軟な管理処分

○ 民間投資誘発に向けた官民連携支援

- 新型コロナウイルス感染症の影響による民間投資意欲の減退が懸念される。
 - ・都市開発に対する民間投資意欲を誘発するため、旧民活法のようにまちの賑わい・活性化に資する各種施設に対する支援制度の創設
 - ・非常事態を踏まえた民活補助率（5%を阪神・淡路大震災以降は10%に引上げ）の特例措置

2) 港湾局 ウォーターフロント計画課長 白波瀬 浩司 ————— 078-595-6305

VII-1. 国土強靱化による安全・安心の確保

»総務省、国土交通省

【提案・要望の背景】

- 近年激甚化している災害により全国で大きな被害が頻発している状況から、防災・減災、国土強靱化は、喫緊の課題となっている。
- 国が示した「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に本市として積極的に取り組んでおり、令和2年度の完了を目指している。
- また、阪神・淡路大震災の経験を礎に、今後発生が予想される南海トラフ地震や局地的豪雨による土砂災害等の減災対策に取り組み、安全な都市基盤の構築を目指している。
- 市民の生命・財産を守るためには、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」完了後も引き続き、防災・減災、国土強靱化に向けた事業に積極的に取り組み、国・地方がより一層、相互に密接な連携を図り、災害に強いまちづくりを推進していく必要がある。

2) 港湾等の臨海部における防災対策の推進

○ 港湾施設及び海岸保全施設の老朽化・耐震対策にかかる事業費の確保

- 神戸港の海岸保全施設は、昭和40年代から高潮対策の一環として整備が進められてきたが、既に供用開始から50年以上が経過しており、高潮及び津波から背後地の被災を防ぐために、施設の強度確保を前提とした延命化が必要となっている。
 - ・対波性能を維持するために必要な防潮胸壁の矢板基礎等の改修費用、防潮胸壁の目地等からの浸水防止対策費用、不要となっている陸間の胸壁化に資する費用の確保
 - ・交付金事業にて対応が困難な小規模改修について継続的な対応を行うための公共施設等適正管理推進事業債の恒久化

○ ポンプ場の大規模更新を着実に進めるための事業費の確保

- 供用から既に40年以上が経過しているポンプ場は、施設の老朽化にともなう排水能力の低下が進んでいる。ポンプ場内の各設備は現在生産停止となっているものが多く、一度故障すると背後地の浸水被害が発生してしまう状況にある。さらに、ポンプ場内の各設備は機能が連動している一体不可分なものであるため、多大な事業費が必要となる。
 - ・ポンプ場の排水能力を確保するために必要なポンプ・原動機・減速機・発電機、その他周辺設備の更新にかかる事業費の確保

2) 港湾局 港湾計画課長 松木 隆一 ————— 078-595-6297
港湾局 海岸防災課長 塩見 勝宏 ————— 078-595-6321

その他項目

国家予算に対する提案・要望
令和3年度 神戸市

1. まちの活力の創出

»国土交通省

8) 大阪湾フェニックス事業の推進

○ フェニックス3期事業のスキーム構築支援

- 近畿2府4県168市町村の広域処理対象区域から発生する一般廃棄物、産業廃棄物を適正に処理するため、新たな埋立処分場として計画されている神戸沖3期事業の早期推進が求められている。
- 広域臨海環境整備センター法（昭和56年）の施行以降、環境関連法令（土対法、廃掃法など）が改正されており、港湾管理者に過度な負担が生じない事業スキームの構築が不可欠である。
 - ・大阪湾広域臨海環境整備センターと連携のうえ、事業スキーム構築に積極的に関与し、負担軽減につながる制度設計の早期構築

9) 須磨海岸エリアの整備の促進

○ みなとオアシスの指定を受けた須磨海岸の再整備を促進するための事業費の確保

- 阪神間随一の自然海岸である須磨海岸を核に、周辺施設と一体的な交流拠点エリアとして「みなとオアシス須磨」の指定を受けている。
- 須磨海浜水族園を含む海浜公園の再整備を契機として、周辺エリアの一体的な賑わいを創出するため、須磨海岸の再整備とあわせて須磨ヨットハーバーなど各施設間の回遊性の向上のための整備が必要となってくる。
 - ・須磨海浜水族園を含む海浜公園の再整備と歩調を合わせた、須磨海岸の再整備、須磨ヨットハーバーとの回遊性向上を実現するための事業費の確保

