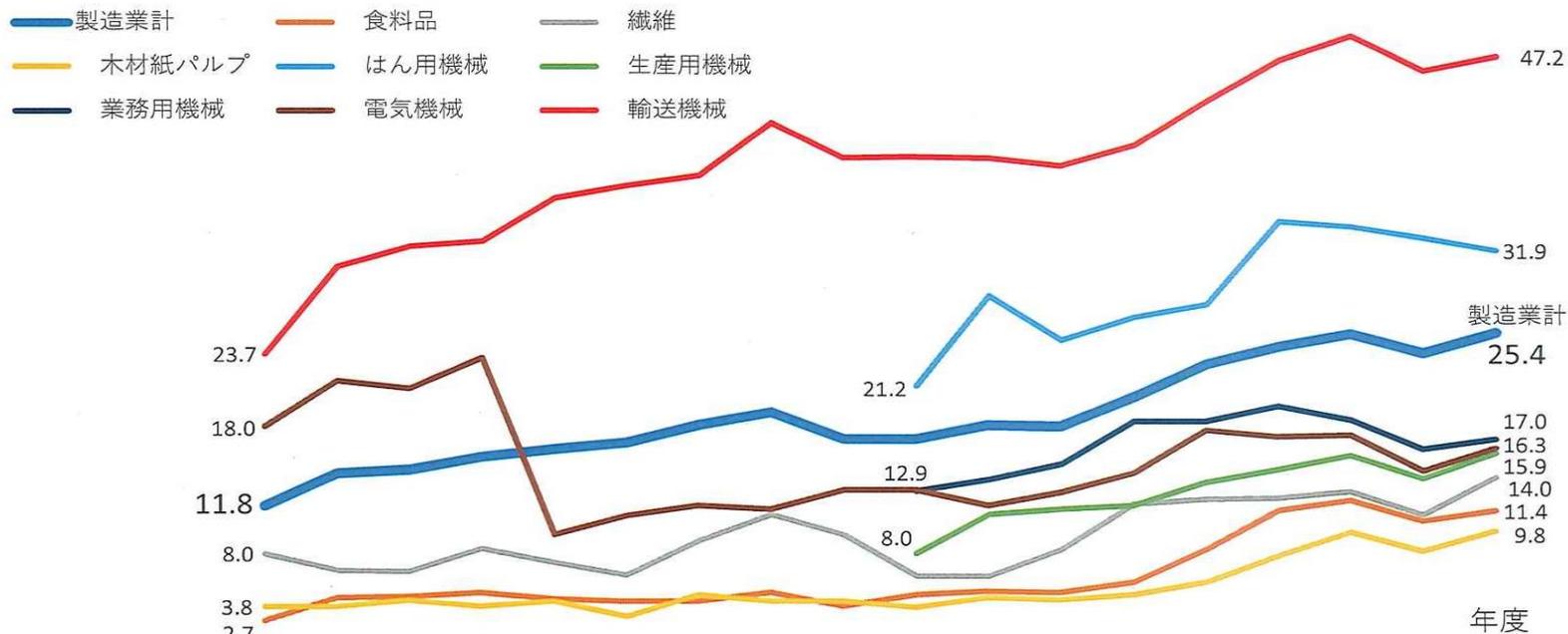


日系製造業の業種別海外生産比率の推移 (国内全法人ベース) (単位：%)



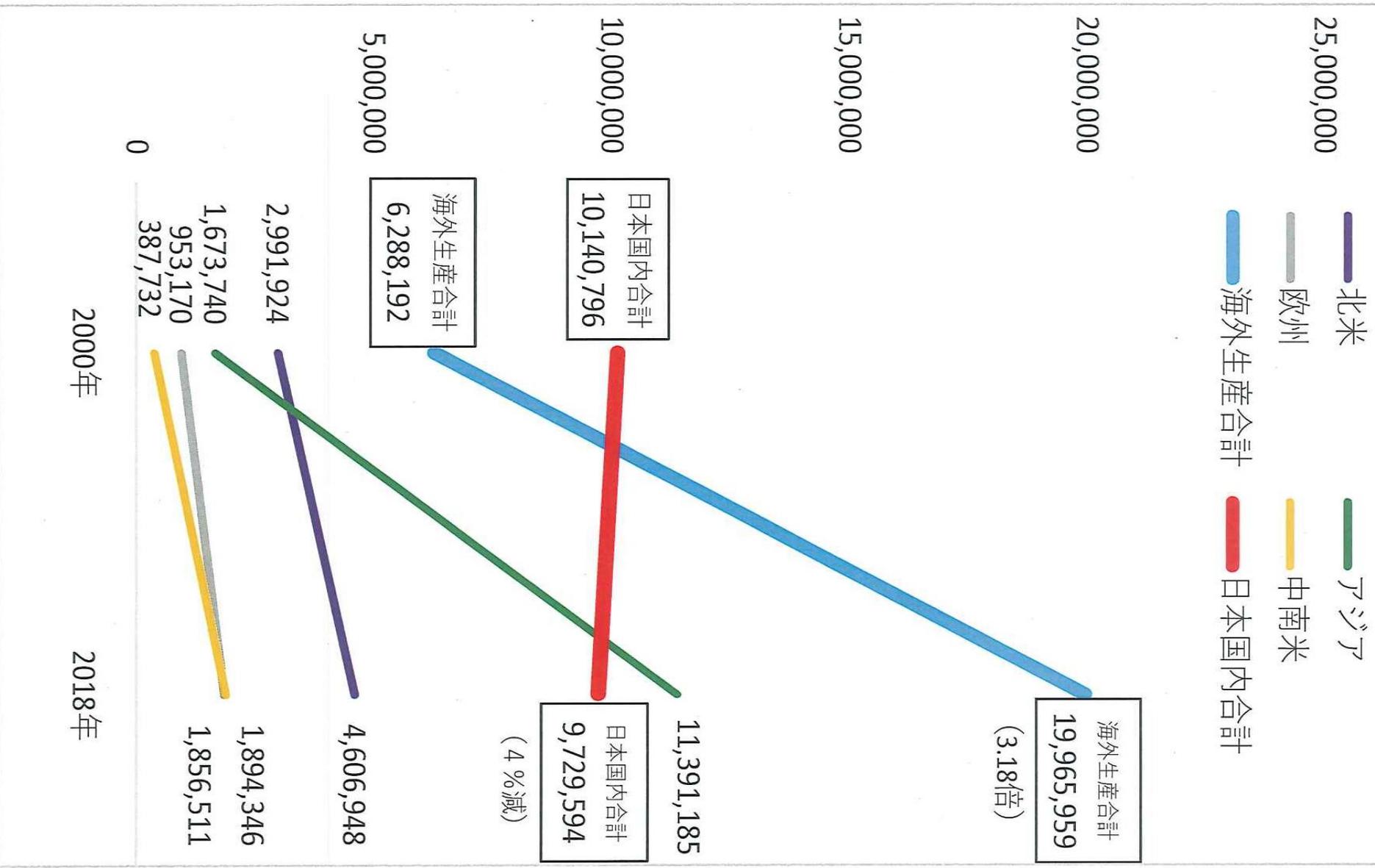
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
製造業計	11.8	14.3	14.6	15.6	16.2	16.7	18.1	19.1	17.0	17.0	18.1	18.0	20.3	22.9	24.3	25.3	23.8	25.4
食料品	2.7	4.5	4.6	4.9	4.4	4.2	4.2	4.9	3.8	4.7	5.0	4.9	5.7	8.3	11.4	12.2	10.6	11.4
繊維	8.0	6.7	6.6	8.4	7.3	6.3	9.0	11.1	9.5	6.2	6.2	8.3	11.9	12.3	12.4	12.9	11.1	14.0
木材紙パルプ	3.8	3.8	4.3	3.8	4.2	3.0	4.7	4.2	4.2	3.7	4.5	4.3	4.7	5.7	7.8	9.7	8.2	9.8
はん用機械										21.2	28.3	24.8	26.6	27.6	34.2	33.8	32.9	31.9
生産用機械										8.0	11.1	11.5	11.8	13.6	14.6	15.7	13.9	15.9
業務用機械										12.9	13.8	15.0	18.4	18.4	19.6	18.5	16.2	17.0
電気機械	18.0	21.6	21.0	23.4	9.5	11.0	11.8	11.5	13.0	13.0	11.8	12.8	14.3	17.7	17.2	17.3	14.5	16.3
輸送機械	23.7	30.6	32.2	32.6	36.0	37.0	37.8	42.0	39.2	39.3	39.2	38.6	40.2	43.7	46.9	48.8	46.1	47.2

注1. 国内全法人ベースの海外生産比率＝現地法人（製造業）売上高（現地法人（製造業）売上高＋国内法人（製造業）売上高）×100.0
 注2. 2008年度までの業種別海外生産比率は、法人企業統計が旧分類業種で集計していたために、調査結果を旧分類業種で組み替え、集計・算出した。なお、2009年度からは、新分類業種での表章となっている。
 出典 国内法人売上高…法人企業統計（財務省）

日本メーカーの四輪車生産台数

海外生産と国内生産の推移

(単位：台)



※四輪車海外生産台数の地域別は、中近東、アメリカ、大洋州の表示を略。合計はこれらも含む。
 ※日本国内の生産台数合計は、乗用車・トラック・バスの合計。

国際コンテナ戦略港湾予算の事業費の見通しについて

港湾	区分	当時計画(H23.3)	現在(R1.11)
		(2020年までの総事業見込額)	(2031年度までの総事業見込額)
合計	コンテナターミナル	約 2,700億円	約 7,600億円
	臨港道路	約 2,800億円	約 4,400億円

京浜港	コンテナターミナル	約 1,600億円	約 5,100億円
	臨港道路	約 2,800億円	約 3,500億円
内訳			
東京港	コンテナターミナル	約 1,200億円	約 1,000億円
	臨港道路	約 1,200億円	約 1,900億円
川崎港	臨港道路	約 500億円	約 1,000億円
	コンテナターミナル	約 500億円	約 4,100億円
横浜港	臨港道路	約 1,100億円	約 600億円

※1 追加された主な事業：横浜港国際海上コンテナターミナル再編事業

阪神港	コンテナターミナル	約 1,100億円	約 2,600億円
	臨港道路	約 0億円	約 900億円
内訳			
大阪港	コンテナターミナル	約 700億円	約 1,200億円
	臨港道路	約 0億円	約 0億円
神戸港	コンテナターミナル	約 400億円	約 1,300億円
	臨港道路	0億円	約 900億円

※2 追加された主な事業：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル(岸壁延伸)、神戸港六甲アイランド地区国際海上コンテナターミナル、神戸港大阪湾岸西伸部(六甲アイランド北～駒栄)

注1 四捨五入の関係で足し合せた額と合計欄が一致しない場合がある。

注2 既に完了した事業も含む。

1. 港湾施設の現状 港湾施設の老朽化事故事例（矢板式構造）

○矢板式構造の係留施設や外郭施設（護岸）では、鋼矢板の孔食により背後の土砂が流出し、エプロン等が陥没する老朽化事故が多い。

H27.10発生 整備後33年経過

H28.10発生 整備後30年経過

鹿兒島港
現状・復旧済み

10月13日陥没発生
10月9日陥没発生

バリケード設置

10m

※原因：鋼矢板開口部からの裏埋土砂流出

10月9日の護岸水叩き部陥没
長さ10m×幅10m×深さ3m

10月13日の護岸水叩き部陥没
長さ15m×幅10m×深さ3m

断面図

岸壁エプロン陥没
長さ8m×幅5m×深さ2m

新車整備センター

陥没箇所

※原因：鋼矢板開口部からの裏埋土砂流出

鋼矢板の孔食
(数力所発生)

500mm

開口部

断面図

三河湾＝仮復旧済み。
今年度、本復旧完了見込み。

1. 港湾施設の現状
港湾施設の老朽化事故事例（矢板式構造）

現状・復旧済み
鹿児島港

H28.10発生 整備後39年経過



H29.6発生 整備後42年経過



現状・復旧済み
魚津港

H29.7発生 整備後45年経過



現状・復旧済み
金沢港

H29.7発生 整備後24年経過



現状・復旧済み
伏木富山港

1. 港湾施設の現状 港湾施設の老朽化事故事例（棧橋式構造）

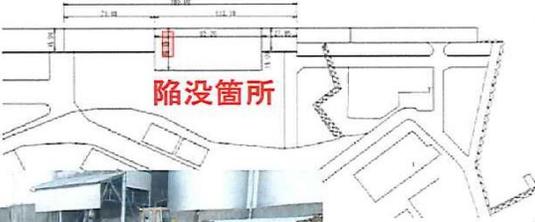
○棧橋式構造の港湾施設では、鋼管杭の腐食が進行して杭の変形が起こり、エプロン等が陥没する老朽化事故が発生している。

H27.5発生 整備後46年経過

H28.1発生 整備後39年経過

完了見込み。
佐世保港
令和3年度

岸壁エプロン陥没
長さ9m×幅21m



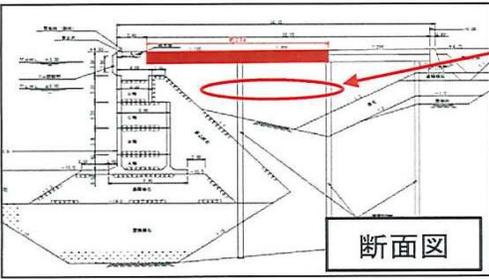
陥没箇所



※原因：腐食による鋼管杭の屈曲



鋼管杭孔食



断面図



鋼管杭屈曲

臨港道路（棧橋式）沈下
長さ13m×幅14m
深さ0.2～0.5m



沈下発生箇所



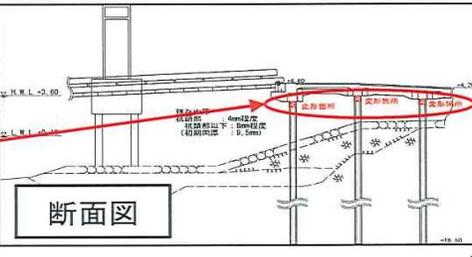
0.2～0.5mの段差



肉厚の減耗
(9mm～4mm程度)

杭頭部座屈

※原因：腐食による鋼管杭の座屈



断面図

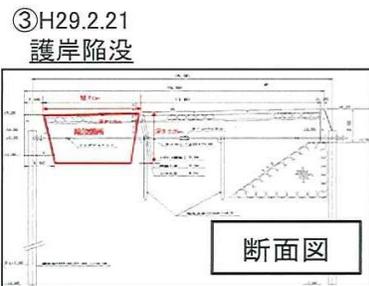
松山港
現状・復旧済み

○施設の変状が発見された際、補修等を直ちに実施することが困難な場合は、立入制限など利用者の安全を確保するための適切な利用制限を実施することが重要である。

H29.2発生 整備後43年経過

護岸陥没
長さ10.5m×幅5m×深さ3.25m

- ①H28.10.26 港湾管理者による日常点検により、5cmの段差を発見。カラーコーンによる利用制限を実施。
- ②H28.11.7 利用制限範囲を拡大。



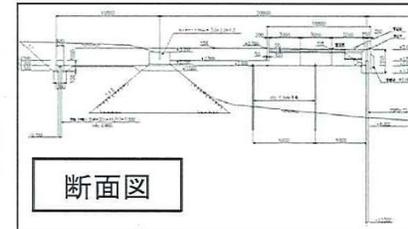
※原因：鋼矢板開口部からの裏埋土砂流出



H29.3発生 整備後43年経過

物揚場陥没
長さ約12m×幅約5m×深さ約1.6m

- ①平成20年 空洞化調査結果（鋼矢板が全体的に腐食、一部開孔あり）を踏まえて、利用制限を実施。



- ②H29.3.28 物揚場エプロン陥没



※原因：鋼矢板開口部からの裏埋土砂流出

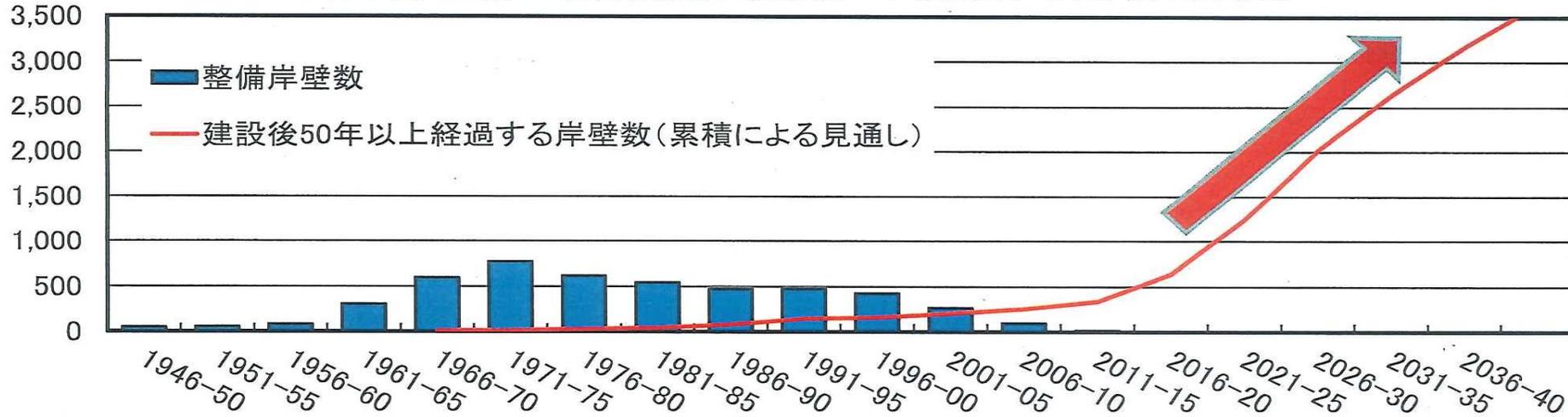
鹿兒島港 立入制限で対応中。利用状況に鑑み、

堺泉北港 令和6年度完了見込み。

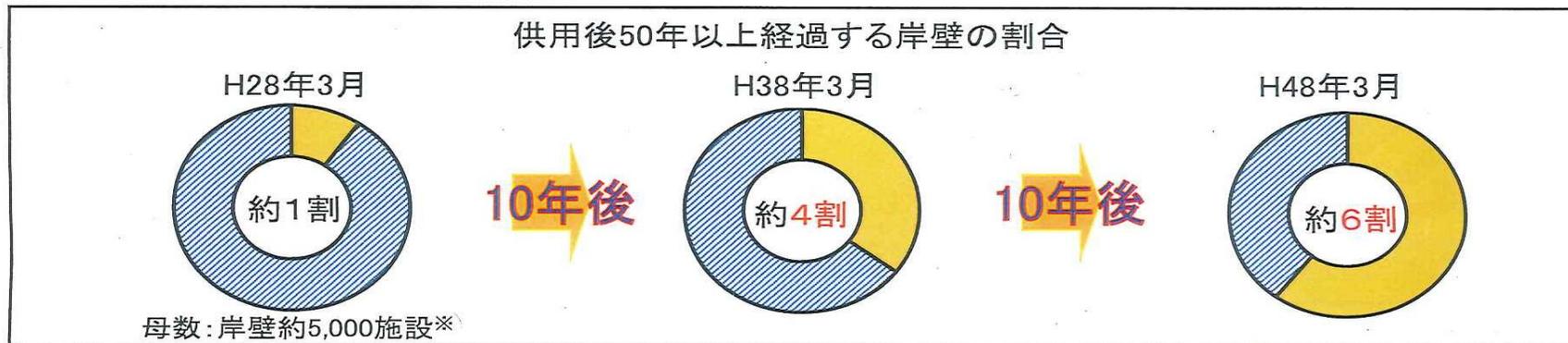
1. 港湾施設の現状 老朽化の進行

- 高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行。
- 係留施設は、建設後50年以上の施設が平成28年3月の約1割から平成48年3月には約6割に急増。

各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移



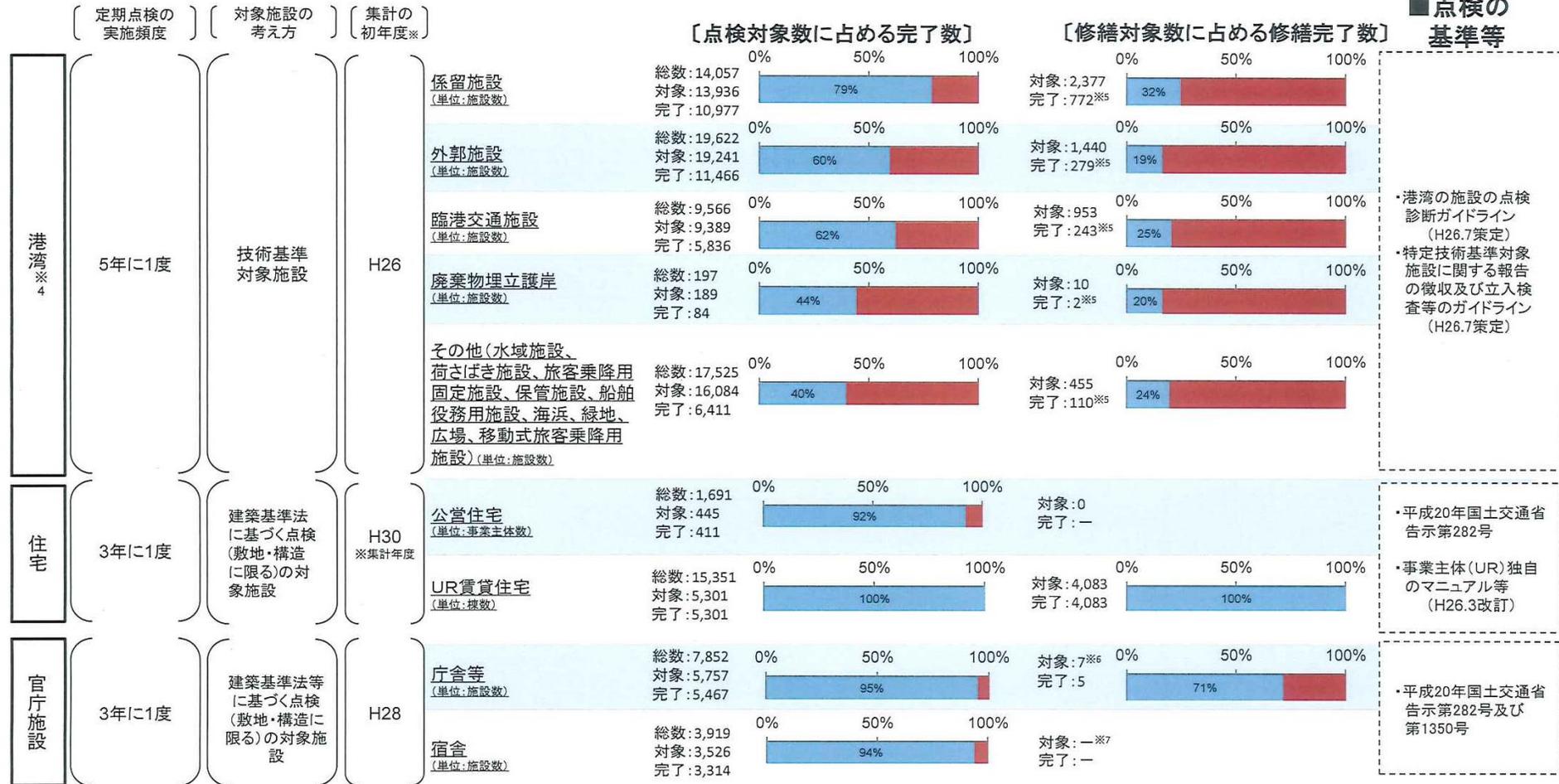
供用後50年以上経過する岸壁の割合



※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数(水深4.5m以深): 国土交通省港湾局調べ

(1)点検の実施と修繕②

■点検と修繕の進捗状況(平成31年3月末時点)



※4 一部事務組合、港務局を含む
 ※5 立入禁止等による応急措置を含む
 ※6 長寿命化庁舎(築後30年以上経過した合同庁舎のうち、長寿命化を図るべき施設)165施設のうち、「外壁が著しく劣化」している施設
 ※7 修繕対象は各省庁が設定し、必要に応じて修繕等を実施しているため

