

フ ロ グ ラ ム

第40回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 23 年 7 月 12 日 (火) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセントラーザ博多 花筐の間

講 師 国土交通省 港湾局
港湾経済課長 永 松 健 次 氏

テ ー マ 最近の港湾政策を巡る動向と今後の方向性

主 催 財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局
局 長 玉 木 良 知 様

◎基調報告

13 : 40 最近の港湾政策を巡る動向と今後の方向性
国土交通省 港湾局
港湾経済課長 永 松 健 次 氏

◎自由討論

15 : 10 自由討論

◎閉 会

15 : 30 閉 会

永松 健次 (ながまつけんじ) 氏 プロフィール

1961 年生 大分県出身 一橋大学経済学部卒業
1984 年運輸省入省、その後九州運輸局自動車部長、経済企画庁物価局物価管理室長、内閣府国民生活局消費者企画課国際室長、(財)運輸政策研究機構国際問題研究所在ワシントン研究室次長、国土交通省海事局外航課長、同局船員政策課長、和歌山県警察本部長などの要職を経て 2010 年 10 月から現職 (国土交通省港湾局港湾経済課長)



最近の港湾政策を巡る動向と今後の方向性

国土交通省港湾局港湾経済課長

永松 健次

日時 平成23年7月12日（火）
場所 ホテルセントラザ博多

主催 財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州運輸局
JR九州

I 国際コンテナ戦略港湾について

近年、世界ではグローバル化が加速度的に進展しています。その中で日本の産業競争力をいかに強化していくかということが非常に重要な課題になっています。一方、日本の状況をみると少子高齢化や、巨額の財政赤字など様々な問題を抱えています。そういった社会経済的な制約条件の中で、いかに産業を支える港湾の競争力を強化していくかということが大きな課題となっています。

本日は国際コンテナ戦略港湾の關係を中心にお話したいと思います。

◎世界各地の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移

経済のグローバル化、あるいは東アジア地域の経済発展、製造業ではアジア諸国の水平分業が進展しています。アジア諸国の中間所得層が増えていることを反映して、世界の海上輸送量は急速に拡大しています。特に中国がWTOに加盟した2001年以降を見ると、増加の傾向が非常に顕著になっています。中でも製品、部品、食料品など、さまざまな物資輸送を担う国際海上コンテナ

ナは、日本の港湾でも取扱量が10年前に比べて1・8倍に増加しています。しかし東アジア発着コンテナ貨物は3・6倍に増加して、その結果東アジアにおける日本の港湾の地位は相対的に低下しています。

◎アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

1980年において、神戸港がコンテナ取扱量で第4位、横浜港が第13位、東京港が第18位と、日本の主要港が上位に並んでいました。しかし2010年になると、当時ベストテンに入っていなかった上海がトップに、そしてシンガポール、香港とアジアの主要港が上位を占めています。

◎コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

国際海上コンテナ輸送の量的な拡大に対応して、コンテナ船自体も大型化が急速に進んでいます。1万8千トンの大型船の発注もされていると聞いています。今後、ますます大型化が進むと、それに対応する貨物を集めなければ、大型船が寄港しないという状況になってきます。アジアの主要港に対して競争力のあるコ

ストを持たないと、欧米基幹航路の寄港を維持していくことが今後難しくなっていくのではないかと考えています。

◎スーパー中枢港湾プロジェクト

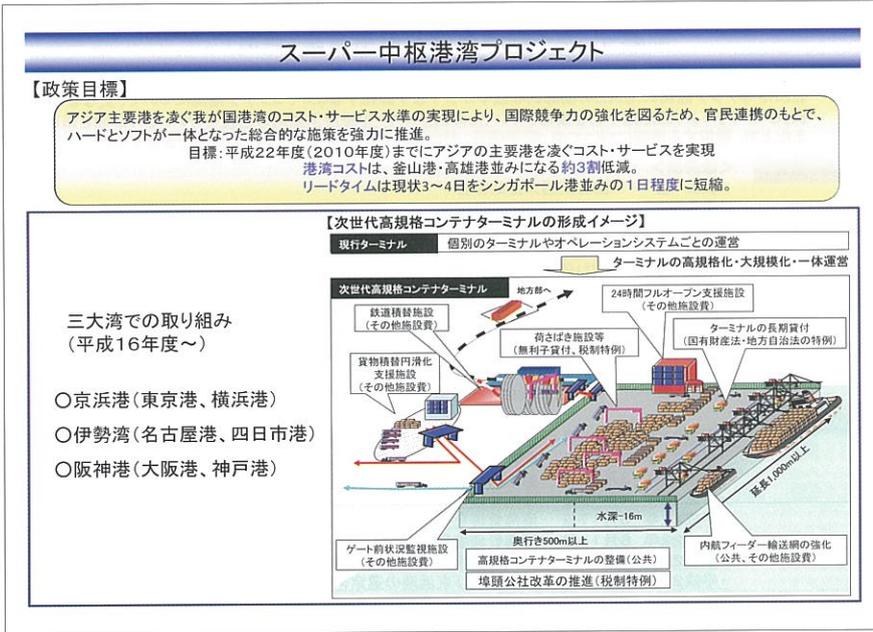
港湾局では、こういった状況を踏まえて平成16年度にスーパー中枢港湾プロジェクトという取組みを始めました。（資料1）そこで官民連携のもと、アジア主要港をしのぐ日本のコストサービス水準の実現に向けて、国際競争力の強化を図り、ハード・ソフトが一体となった総合的な施策を推進しました。

港湾コストでは釜山、高雄港並みになる3割低減を具体的な目標としました。リードタイムについてはシンガポール港並みの1日程度に短縮をしようということを目標に掲げ、ターミナルの高規格化、フィードバック機能強化などを実施しました。この時にターミナルの一体運営を推進するため、いわゆるメガオペレーターの制度を導入し、競争力のある港湾をめざそうと施策を進めました。

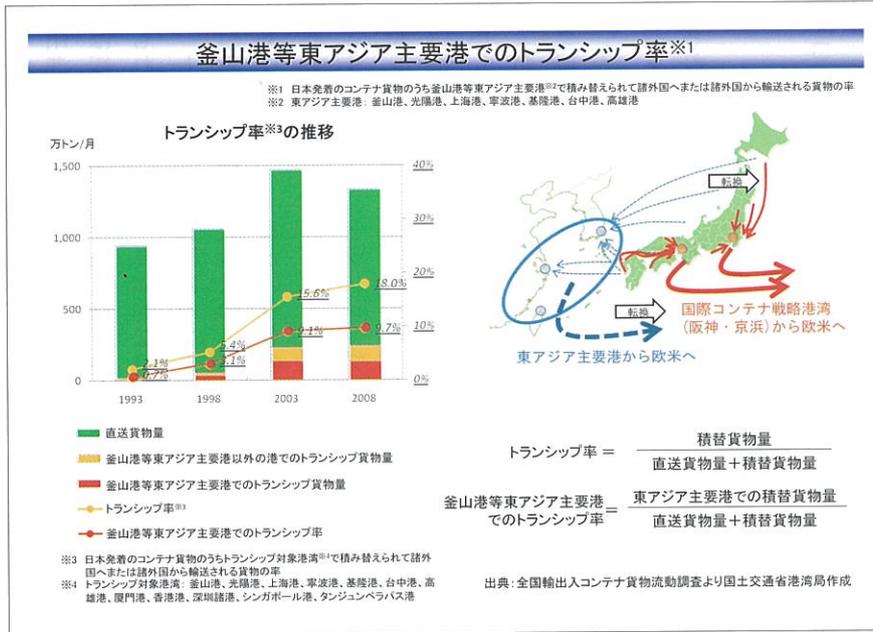
○輸入貨物のリードタイム

この結果、輸入貨物のリードタイムについては2・4日と、時間がか

資料 1



資料 2



かかっていましたが最速0・9日と短縮されました。リードタイムについては概ね目標を達成できたということです。

○コンテナ取扱料金の国際比較
 コストの低減では、京浜港を例にとると平成12年度比で概ね2割弱低減されています。一方で釜山港については釜山新港で平成18年に新たに

供用が開始され、より低コストとなりました。施策による一定の成果はあがったものの、さらなる競争力の強化が求められているところです。

○欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移
 香港、シンガポール、上海、釜山といったところが2000年に比べると、大幅に寄港回数を伸ばしてい

ますが、日本の主要港については減少しています。スーパー中樞港湾政策を推進したにも拘らず、減少してしまったというのが現状です。

○釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率
 1998年と2008年を比べてみると、東アジア主要港以外の港で

のトランシップ率が、5・4%から18%に、東アジア主要港でのトランシップ率が3・1%から9・7%へと増加しています。（資料2）

このように海外でのトランシップの割合が拡大して、日本から貨物が海外に流出している状況が続いています。

◎国際コンテナ戦略港湾検討委員会（概略）

釜山港等アジア主要港との競争がますます激化している中で、日本の港湾の国際競争力を強化していかなければいけません。「選択」と「集中」という考え方に基いて、スーパー中樞港湾政策の総括を行いました。その中で課題を踏まえ、さらに絞込みをし、集中的な施策を行うために、国際コンテナ戦略港湾の検討委員会が始まりました。（資料3）

コスト低減やリードタイムの短縮を目標に掲げて一定の成果をみましたが、その施策を進めている間でも、欧米基幹航路の日本への寄港回数は減少を続けており、必ずしも十分な結果を出すことができませんでした。こうした状況を踏まえて、新たな「選択」と「集中」に基づく政策の検討が始まりました。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会(概要)

目的 釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行う委員会を設置する。

委員(当時)

<政府側>	長安 豊	国土交通大臣政務官
<委員>	赤木 聰之	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員
	木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
	久保 昌三	(社)日本港運協会会長
	黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校長
	高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
	竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
	根本 勝則	(社)日本経済団体連合会産業政策本部長
	長谷川 雅行	(株)日通総合研究所顧問
	前田 耕一	外国船舶協会専務理事

スケジュール

- ・平成21年12月15日 第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 2月12日 国際コンテナ戦略港湾 公募
- ・平成22年 3月26日 締め切り:京浜港、伊勢湾、阪神港及び北部九州港湾が応募
- ・平成22年 4月 2日 港湾管理者等によるプレゼンテーション
- ・平成22年 5月17日 港湾管理者等による再プレゼンテーション
- ・平成22年 6月14日 港湾管理者等による補足説明
- ・平成22年 8月 3日 第7回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 8月 6日 阪神港及び京浜港の選定を発表

平成21年12月15日に第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会が開催されました。当時の長安大臣政務官、各界の専門家の方々がメンバーになりました。国際コンテナ戦略港湾のあるべき姿をまとめていただき、公募という形でアイデアを募りました。京浜港、伊勢湾、阪神港そして北部九州港湾から応募があり、選定の結果、阪神港と京浜港が推薦され

国際コンテナ戦略港湾政策は、明確な政策目標を掲げて、選定された2地域に対して、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施する政策です。

政府全体での「新成長戦略」、国土交通省としての「成長戦略」が発

◎「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

ました。北部九州港湾につきましてはは残念ながら選定にもれてしまいました。しかし日本海におけるアジアへのゲートウェイとして、国際RORO船や、フェリーを活用した定時シャトルサービスの推進とか、特色を活かした提案がなされており、国としても支援を惜しまないということが、選定時のコメントとして述べられています。

表され、その各々に、国際コンテナ戦略港湾は重要な政策として位置づけをされています。

具体的な目標ですが、2015年に国内ハブを完成させて東アジア主要港でのトランシップ率を半減させるといふものです。2008年において9・7%が東アジア主要港からトランシップされていますが、これを半減させようというものです。

そして2020年の目標としては、国際トランシップも視野に入れて、東アジア主要港として選択される港湾になろう、トランシップを取り返した上で、さらに国際的な港を目指していこうということなのです。

実現の方策としてはいろいろありますが、1点目は公設民営化の推進、いわゆるハードの整備を公の部門でやって、運営に関しては視点を活かした民営化を進めていこうと。それからターミナル全体の運営効率を上げていくことによって、ターミナルコストを低減させていこうということなのです。

3点目がゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などの荷主サービスの向上です。

4点目は、コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁の整備です。

5点目が港湾運営会社の設立です。港湾の運営部分について「民」の視点を活用した戦略的な港湾経営が実現できるような施策を、進めていこうというものです。

◎港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

今、申しあげたような施策の推進に必要な制度整備を行なうために、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律改正を行いました。(資料4)

日本の港湾の競争力の強化のために、大きく何点か改正の柱があります。

①港湾の種類(港格)の見直し

港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」と位置づけました。そして特定重要港

資料 4

港湾法及び特定外貨埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】平成23年3月31日 【施行】港格関係：平成23年4月1日
基本方針関係：公布の日から6月を超えない範囲内において政令で定める日
港湾運営会社関係：公布の日から1年を超えない範囲内において政令で定める日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の必要な措置を講ずる。

選択と集中

- 港湾の種類(港格)の見直し
我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。
- 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに付帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)
- 港湾運営会社制度の創設
港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。
- 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設
現在、公社等に限定されている無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。

港格の見直し

湾の名称を「国際拠点港湾」に改めました。現行は特定重要港湾、重要港湾、地方港湾の3つに分かれていますが、新しい港格では、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の4つに分類されています。国際戦略港湾、具体的には国際コンテナ戦略港湾を指すわけです。法律上は「長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠

ち、京浜港、阪神港を除くものが名称を変えて新たに選定されたわけですが、具体的な規定としては、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾と中国間との海上コンテナ輸送網との拠点、あるいはバルク貨物の輸出入の国際海上輸送網の拠点として重要な役割を果たすことが求められる港湾、という趣旨です。

点になり、かつ当該国際海上貨物輸送網と国内海上輸送網を結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾」となっていて、国内の貨物を集約させる国際戦略上、重要な港湾が国際戦略港湾ということになります。これが京浜港と阪神港です。それから国際拠点港湾については、従来の特定重要港湾のう



②直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充
ターミナルコストの低減のための予算措置として、直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充が認められ、これを法律で定めました。国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設のうち、水深16m以上の耐震強化岸壁については従来、3分の2が直轄港湾工事の国費負担率だったのを、10分の7に引き上げるといふものです。また、これに付帯するコンテナヤードについて、直轄港湾工事の対象施設に新たに追加し国費負担率は3分の2となります。

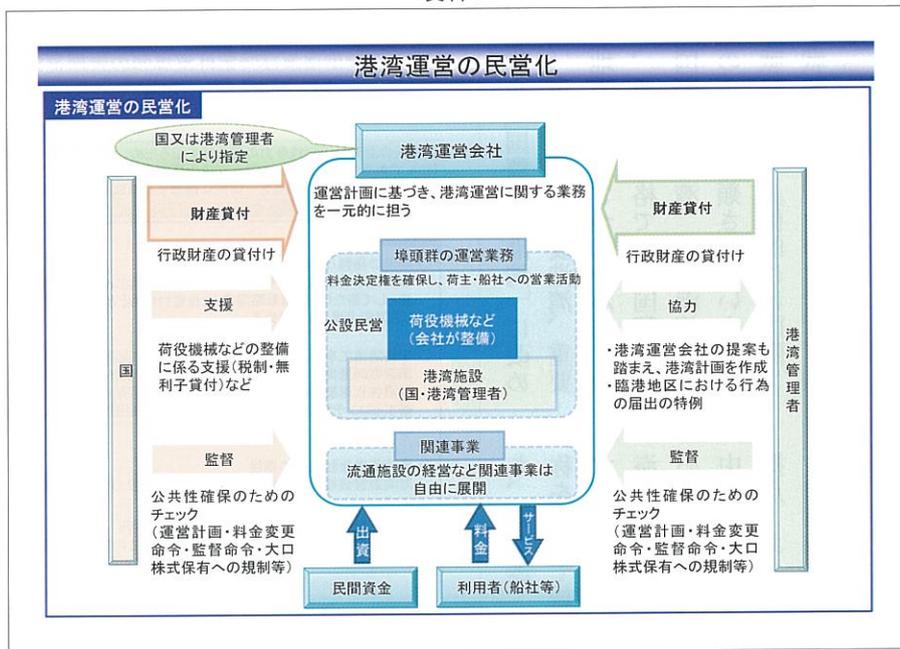
岸壁については公共の主体が整備し、コンテナヤードについては港湾管理者が起債をして整備するのが従来の方式でした。起債をするということは償還を前提とした貸付料の設定をして、その貸付料の中から償還資金を捻出することになります。しかし、これでは借り手である船会社等に負担が掛かってきます。コンテナヤードを直轄港湾工事の対象にすることにより、概ね維持費相当額程度の低廉な貸付料で、国から港湾運営会社に対して直接に貸付できるようになりました。

この新たな制度により、ターミナルのコスト低減に大きな効果を生むものと思っています。

③港湾運営会社制度
国際戦略港湾、国際拠点港湾、この新しい2つの港格について、港湾運営会社制度を導入することとしました。(資料5)

港湾運営の民営化の概要ですが、港湾運営会社については港湾ごとに1社を指定します。国、あるいは港湾管理者から行政財産の貸付を港湾運営会社に対して行なう、そして貸付を受けた行政財産の運営業務については港湾運営会社が行なうというものです。料金決定は基本的に運営会社の方で自由に設定してもらい、

資料5



荷主・船社への営業活動も運営会社が行ないます。支援措置として、国の方からは荷役機械などの整備にかかる無利子貸付、税制上の優遇措置を設けています。港湾運営会社は港湾運営をするという観点から、港湾計画の提案ができるということが法律に盛り込まれ、そういった権限を与えられた会社ということになります。

料金に関しては基本的に自由な料金設定をしようということですが、ある意味、独占的な会社になるので、非常に高い料金設定や、差別的な料金設定がなされるようではいけません。そういう場合は料金の変更命令を出すことになり、運営が不適切な場合にも監督命令を出すことになっていきます。

一方でこういった行政財産の貸付を受けて運営をしていく業務になるので、効率的な運営を図ってもらうのはもちろんですが、一方で公共性の確保をしっかりと行なっていくかなければいけません。当然、法律でさまざまな監督措置が規定されています。運営計画についても、チェックがあり、その重要事項の変更にあたっては認可が必要となって

公共性確保のための措置として大きな点は大口株式保有への規制です。特定の者が過度に大きな株式保有割合を持つと、その者の利益に偏った運営になる恐れがあるので、20%以上の株式保有が禁止されています。なお、港湾運営会社について、国際戦略港湾では国が指定をし、国際拠点港湾では、港湾管理者が指定をする仕組みになっています。

④港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

現在、公社等に限定されている無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社にも拡大しました。

港格関係や国費負担率の引き上げについては、4月1日から施行されています。今回の港格の見直し、あるいは港湾運営会社の制度の導入に対応して、港湾法に基づく基本方針を見直します。これについて交通政策審議会の港湾分科会で検討がなされていて、9月ぐらいの施行を目指しています。

港湾運営会社の規程については、基本方針に適合する形でそれぞれ港湾管理者が港湾計画の改訂をしなければなりません。港湾運営会社の指定位にあたって、港湾計画に適合しているということが大きな要件になっ

ているので、改訂される基本方針を踏まえた港湾計画ができないと指定もできない。会社関係の規定については、公布から1年以内に政令で定める日となっています。法律の施行に必要な様々な事項を省令等で定めることになっていますので、しっかり検討を加え、施行準備作業を進めていきたいと考えています。

◎平成23年度における「国際コンテナ戦略港湾」政策の取り組み

平成23年度は国費で327億円の予算が認められました。(資料6)内訳はハブ機能を強化するためのインフラ整備として公共事業費で316億円。釜山港等アジア主要港に比肩しうる仕様(水深・広さ)のコンテナターミナルの整備を推進する、京浜・阪神港の国際海上コンテナターミナルや臨港道路の整備等をするというものです。

それから荷役機械整備等への支援。国際コンテナ戦略港湾の大きな柱として貨物の集約を図ることです。国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結び、内航フェイダー輸送に係る地方港湾側での荷役機械の整備を推進するために2・9億円が認め

資料 6

平成23年度における「国際コンテナ戦略港湾」政策の取り組み

○ アジアと北米・欧州等を結ぶ国際幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。
○ 平成23年度予算 国費327億円

① ハブ機能を強化するためのインフラ整備
公共事業費: 316億円

釜山港等アジア主要港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有するコンテナターミナルの整備を推進する。
【国際海上コンテナターミナル、臨港道路の整備等】



① フィーダー機能強化事業
非公共事業費: 8.1億円

民間企業や港湾管理者との協働のもと、日本発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するため、新規内航航路等を立ち上げ、貨物集約を進める。



② 荷役機械整備等への支援
非公共事業費: 2.9億円

国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶ内航フィーダー輸送に係る、地方の港湾における荷役機械の整備等を推進。

② 規制緩和・税制改正

港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する支援を実施。

③ 港湾運営の民営化

港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実施。

一体的に実施

国際幹航路を維持・拡大することによる産業や国民生活への影響(試算)
経済効果: 約 4,000億円/年 雇用増 1.6万人

られています。

図の右側にありますが、フィーダー機能強化事業として、非公共事業費で8・1億円が認められています。主に内航が主になりますが、一部鉄道も考えています。現在、国際フィーダーで海外に流出している貨物を取り戻していくために、民間企業や港湾管理者との協働のもと、新規内航航路の立ち上げ等の支援を行なうと

いうものです。モデル事業として3年間、一定の支援をしていきます。それから規制緩和・税制改正ですが、規制緩和については内航総連で実施している暫定措置事業において、国際コンテナ戦略港湾に就航する内航フィーダー船に対して、交付金の減免をいただいているところがあります。

港湾運営の民営化については先ほ

資料 7

国際コンテナ戦略港湾などに係る平成23年度税制改正一覽

1. 国際コンテナ戦略港湾における外貿埠頭公社の民営化に係る登録免許税の軽減措置<新設>
外貿埠頭公社が民営化した場合の不動産所有権移転に係る登録免許税の軽減措置(20/1000→15/1000)を創設(平成24年度まで)
(※上記措置を盛り込んだ「現下の厳しい経済状況及び雇用情勢に対応して税制の整備を図るための所得税法等の一部を改正する法律案」は、平成23年6月22日成立)
2. 港湾経営の民営化のための港湾運営会社に係る固定資産税等の軽減措置<新設>
港湾運営会社が平成24年度までに新規取得した荷さばき施設等に係る固定資産税等の軽減措置を創設
① 国際コンテナ戦略港湾(阪神、京浜) 10年間1/2
② 一定の要件を満たす重要港湾(苫小牧、仙台塩釜、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多) 10年間2/3
(※上記措置を盛り込んだ「現下の厳しい経済状況及び雇用情勢に対応して税制の整備を図るための地方税法等の一部を改正する法律案」は、平成23年6月22日成立)
3. 内航フィーダーコンテナ船等に係る石油石炭税の特例<新設>
内航フィーダー船等に利用される重油等について、「地球温暖化対策のための課税の特例」による上乗せ税率に係る免税・還付措置を創設(平成24年度まで)
(※上記措置を盛り込んだ「経済社会の構造の変化に対応した税制の構築を図るための所得税法等の一部を改正する法律案(所得税法等の一部を改正する法律案を平成23年6月10日修正)は、国会提出済(平成23年6月30日現在))

ど申しあげた港湾運営会社の設立と
いうことです。

◎国際コンテナ戦略港湾などに
係る平成23年度税制改正一覽

税制の関係ですが、3点が認められて
います(資料7)

1点目は国際コンテナ戦略港湾に
おける外貿埠頭公社の民営化に係る

登録免許税の軽減措置です。すでに民営化になっていますが、もともと東京、横浜、大阪、神戸には外貿埠頭公社がありました。平成20年に東京が民営化され、平成23年4月1日付けで大阪と神戸の公社も民営化されました。横浜においても近々、受け皿会社を設立し、来年4月1日の民営化を目指して準備をすすめていると聞いています。民営化する際に、当然埠頭公社の不動産の移転をするわけですが、その際の登録免許税の軽減をしようということで、1000分の20を1000分の15にする措置が認められたところです。

2点目が港湾経営の民営化のための港湾運営会社に係る固定資産税等の軽減措置です。

荷さばき施設等に関しては、港湾運営会社が整備しますが、その固定資産税の軽減措置を創設します。国際コンテナ戦略港湾については10年間2分の1、一定の要件を満たす重要港湾については、ここにあげた9港湾で10年間3分の2という軽減措置が認められました。この2つについてはすでに6月22日、関連法案が成立しています。

3点目が内航フィーダーコンテナ船等に係る石油石炭税の特例です。地球温暖化対策のための上乗せ税率がかかりますが、内航フィーダー船

とコンテナ船については免税・還付措置が講じられました。これについては関連法案が国会に提出されています。

◎集荷のためのモデル事業

集荷関係については、いろいろとモデル事業をスーパー中枢港湾時代からやってきています。①コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業、②電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業、③内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業、④鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業、⑤インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業、の5つを実施しています。これらについては平成23年度がモデル事業としての最終年度となり、24年度以降は独自に事業化を図っていくこととなります。

フィーダー機能強化事業として8・1億円認められ、本年度から3年間モデル事業を実施して、26年度以降は事業化への移行を図っていくというところで取組みが進められています。

◎国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業

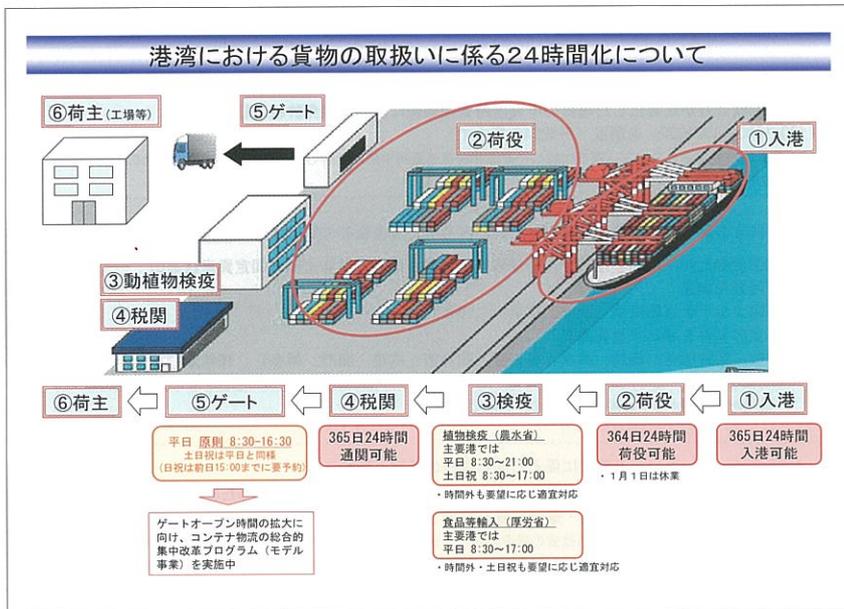
今年度まで行っていた内航フィーダー強化等については、海外トランシップに流出した貨物を国内に取り戻すということと、モーダルシフトを推進するというものです。今回認められたものはトランシップ貨物の奪還に対象を絞った形で事業を行うという事になっています。京浜、

阪神の両港で、各々事業を募集していて、京浜については3事業者から応募がありました。阪神については選定の作業中です。

◎港湾における貨物の取扱いに係る24時間化について

入港手続きについては365日24時間可能ですが、荷役については364日24時間、1月1日を除いて荷役可能となっています。(資料8) 検査についてはまだ、あまり対応がされて

資料 8



ないというのが実情です。時間外も要望に応じ適宜対応ということになっています。税関については365日24時間通関可能になっています。ゲートですが、現行では原則8時半から16時半までとなっているので、モデル事業ではゲートオープン時間の拡大を図っているところです。時間が拡大すると、どうしても人件費がかかってくるので、モデル事業では、その一部を支援しています。

◎コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業

スーパー中枢港湾政策の一環として進めてきたモデル事業ですが、現在、6港26ターミナルで実施しています。神戸港は平成21年5月からPC18で開始しましたが、12月からはPC14、18に拡大し、平成22年3月からは全ターミナルで実施しています。名古屋港では平成21年12月から全ターミナルで、横浜港では平成22年3月から本牧 (BC、D1、2、3)、大黒 (C3)、南本牧で実施されています。一番遅かった東京港でも青海公共、青海 (A3) で行なわれています。

現在コンテナの搬出入可能時間帯を20時まで拡大しています。23年度が最終年度になりますが、このほかに早朝時間帯の拡大であるとか、24時間のオープンとか、そういったことができないかどうか関係者と検討しているところです。

特に名古屋については延長時間帯における取り扱いは多く、全取り扱い個数の1割以上を延長時間帯で取り扱っています。

モデル事業も実施にいたるまでには、関係者との調整が難航しましたが、このゲートオープンの拡大はか

なり定着してきたといえると思いません。

◎シングルウィンドウの取り組み

情報関係の施策ですが、港湾関連手続のシングルウィンドウの取組みの推進です。平成20年10月12日にシングルウィンドウ化を実施しました。これは申請窓口が非常に多くて煩雑だったものを、申請窓口を一元化し、ID/パスワードを統一するなど、かなり便利になりました。平成21年10月30日からは、それまでは入出港届と係留施設使用許可申請だけが電子化に対応した手続でしたが、11手続を追加してさらに使い勝手をよくしました。今後さらに効率化を進めていき、利用の拡大を図っていきたいと思います。

II 国際バルク戦略港湾

◎穀物、鉄鉱石、石炭の主な輸
出港及び海上荷動ルート

世界的に資源の獲得競争の機運が激しくなっている状況です。この図は穀物、鉄鉱石、石炭の主な輸出貨及び海上荷動きルートを示したもので

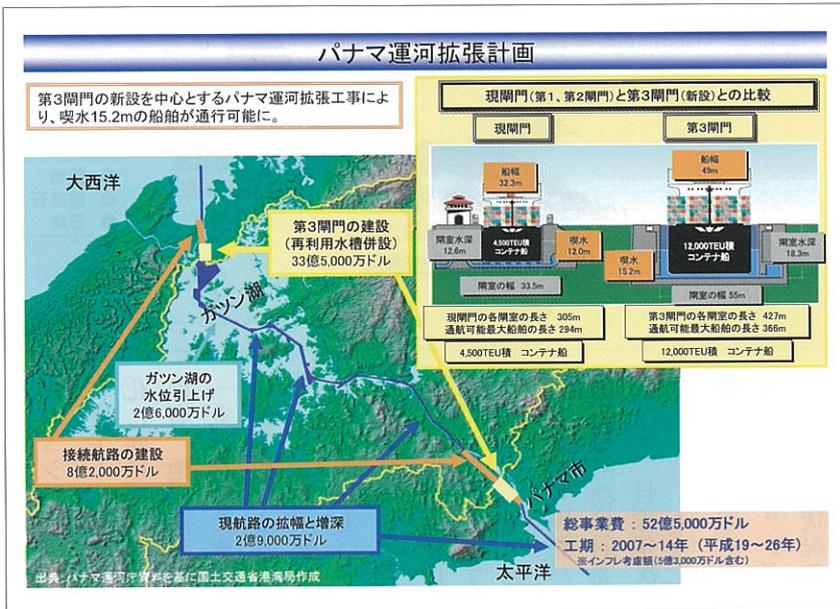
です。

穀物については北米、南米からアジアと広域に動いています。鉄鉱石についても南米、オセアニアからアジア、ヨーロッパに輸送されています。石炭についてもオーストラリアからアジア中心に海上輸送がなされています。世界規模で活発な荷動きがありますが、主に海上輸送で運ばれていますので、ここをいかに効率化していくかということが大きな課題になっています。

◎パナマ運河拡張計画

第3閘門の新設を中心とするパナマ運河拡張工事が進んでいます。(資料9) 2007年から14年の工期で事業が実施されていますが、これが完成すると喫水15・2mの船舶が通行できるようになります。つまり、大型船を活用した一括大量輸送が可能になるということです。今も船舶の大型化が進んでいます

資料9



により一層大型化が進んでいくだろうと思われれます。

◎大型化が進むバルカー(バラ積み船)

穀物については現在6〜7万DWTのパナマックスが主流ですが、ポストパナマックス、10万DWTが主流になってくるだろうということです。鉄鉱石についてはケーブサイズ

◎国際バルク戦略港湾政策の目的、目標

船舶の大型化に対応した港湾を確保することが必要になります。それにより物資の安定的かつ安価な輸送が可能になるわけです。そういったなかで今回、選定されたのが国際バルク戦略港湾です。

大型船舶の活用等により、アジアの主要港湾と比べても遜色のない物流コスト・サービスの実現を目指します。それにより日本の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することが政策の目的です。

国際コンテナ戦略港湾と同様に2015年、2020年を目標年次としてしています。国際バルク戦略港湾においては、2020年までに、物流コスト削減を見据えて登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応するという目標を掲げています。

具体的にいうと、2015年までに、穀物についてはパナマックス船

で満載での入港に必要な岸壁水深は14 m程度、鉄鉱石はケープサイズ船で19 m程度、石炭はパナマックス船で14 m程度。2020年までは、穀物についてはポスト・パナマックス船で17 m、鉄鉱石はVLOCで23 m、石炭はケープサイズ船で19 m程度を目標にあげて選定をしました。

これも国際コンテナ戦略港湾と同様に、まず国際バルク戦略港湾のあるべき姿を示した上で公募し、検討委員会でヒアリングをし、選定がなされました。

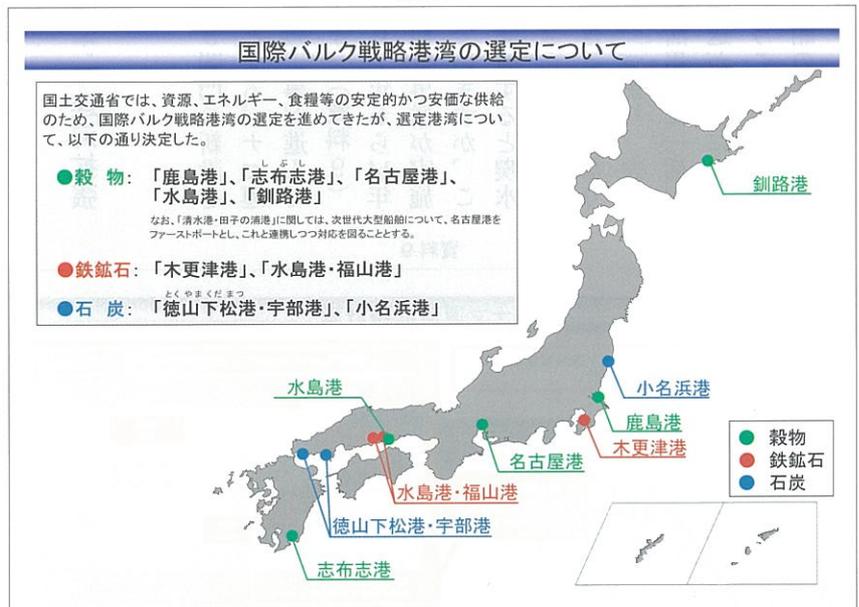
◎国際バルク戦略港湾の選定

二度にわたりヒアリングを行い、最終的に委員会としての決定が5月26日になされました。それをうけて国際バルク戦略港湾を選定し、5月31日に選定結果を公表しました。

(資料10)

具体的に選定をされた港湾ですが、穀物につきましては「鹿島港」、「志布志港」、「名古屋港」、「水島港」、「釧路港」が選定されました。なお「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることになっています。鉄鉱石については「木更津港」、「水島港・福山港」、「石炭については

資料10



「徳山下松港・宇部港」、「小名浜港」が選定されています。

◎国際バルク戦略港湾選定後の取り組みについて

選定された港湾では、概ね3ヶ月以内を目的に、港湾管理者と民間が協働して「国際バルク戦略港湾育成プログラム」を作成してもらいます。「育成プログラム」の作成の中で

らに計画書の内容をブラッシュアップしてもらい計画の具体化に向けて、港湾管理者、地元関係者が一丸となった取り組みを促していこうということとです。選定されて終わりということではなく、更に具体的に計画を作成してもらおうということとです。

◎日本海側拠点港の形成

Ⅲ 日本海側拠点港の検討状況について

対岸諸国の経済発展を日本の成長に取り入れつつ、日本海側港湾の国際競争力を強化するために、日本海側拠点港を形成するというのが目的です。そのためには日本海側港湾の役割の明確化や、港湾間の連携を図ることが重要だということです。また、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては日本海側地域の経済発展に貢献することが目的です。

先ほどの国際コンテナ戦略港湾も毎年モニタリングをやっていくことになっていきます。伊勢湾が次点という事になっていきますが、当時の前原大臣が、3年後を目途に見直しをするということを表明しています。3年後に取り組み状況がおもしろくなければ、入替えも含めて見直しをするということとです。なお、コンテナ戦略港湾ですが、7月14日に第8回目の検討委員会を開いてフォローアップを実施することになっています。バルク港湾ではおそらく育成プログラムの内容を見て、完成度の高いものを是正プログラムの内容に反映させていくことになるかと思っています。

洋側の港湾の機能の代替を実際に果たしました。6月に第4回の委員会を開きましたが、災害に強い物流ネットワークの構築、代替機能の確保、それから防災機能の確保を評価の視点に追加して、募集をかけているということになっていきます。6月3日から公募が始まっていて、7月29日が募集の締め切りとなっています。今年の秋頃に委員会としての結論を出すこととしています。

日本海側拠点港の検討の対象港湾として26港があげられています。九州でも北九州、博多を含めた6港湾があげられています。

◎日本海側拠点港の公募について

対象港湾としては日本海側に存在する国際拠点港湾及び重要港湾26港で、募集の対象者は港湾管理者です。(資料11・12) 選定の手順としては、日本海側拠点港の形成に向けた計画の提案を募集し、委員会にて選定を行います。計画の目標としては2015年と2025年、それぞれあるべき姿がまとめられているので、それに適合するような計画を出してもらい、選定するということになっています。

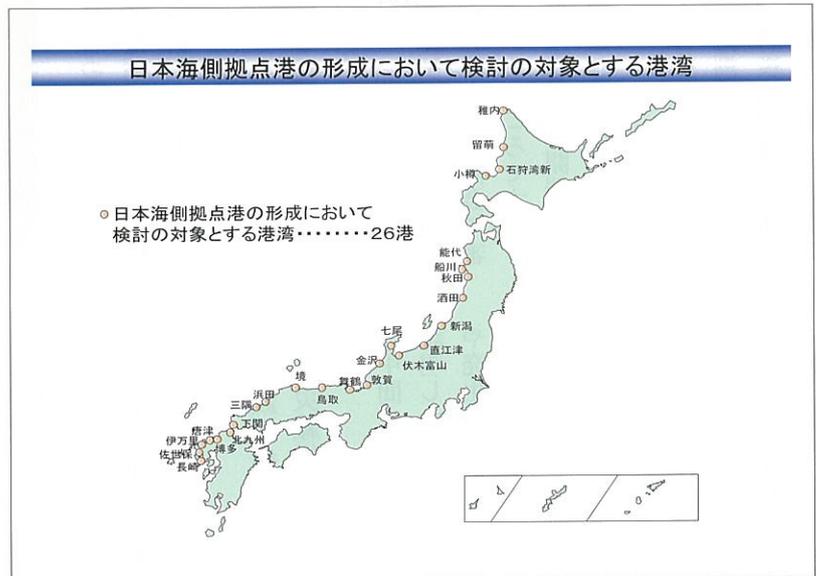
対象機能としては若干複雑になっ

資料11

日本海側拠点港の公募について

- ①対象港湾 : 日本海側に存在する国際拠点港湾及び重要港湾26港
- ②募集の対象者 : 対象港湾の港湾管理者(連名での応募も可能)
- ③選定の手順 : 日本海側拠点港の形成に向けた計画の提案を募集し、委員会にて提案された計画の評価を行い、選定を行う。
- ④計画の目標 : 2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展、産業動向等を踏まえた日本海側港湾のあるべき姿を実現する。
2015年までに、日本海側港湾のあるべき姿のうち、現状の対岸諸国の状況等に対応した姿を実現する。
- ⑤対象機能 : 1. 輸送モード
・国際海上コンテナ
・国際フェリー・国際RORO船
・外航クルーズ、国際定期旅
2. 貨物
・原木
・その他(港湾管理者から提案があった場合、対象機能として取り上げるか否か議論した上で判断。)
- ⑥対象機能の取扱 : 機能毎の募集とするが、複数の対象機能での応募も可能

資料12



ていますが、輸送モード・貨物それぞれで分けられています。

輸送モードでは、国際海上コンテナ・国際フェリー・国際RORO船・外航クルーズ・国際定期旅客船です。貨物では原木、その他は港湾管理者から提案があった場合、対象機能として取り上げるか否か、委員会でも議論した上で判断することとなっています。

◎各対象機能に関するあるべき姿

国際海上コンテナについては、一定の取扱量が見込める港湾に対岸諸国との貨物を集約させる。そういった港湾において、中国・ロシアを中心に対岸諸国との今後のダイレクト港の就航・拡大に必要な港湾機能の強化を図る。これが国際海上コンテナのあるべき姿です。

き姿です。

外航クルーズ、国際定期旅客にはいろいろな形態があります。相互交流やクルーズ需要の増大に対応するため、東アジアにおける定点クルーズの発着拠点として見込まれる港湾において、外航クルーズ船の安全・安定的な就航の確保を図っていく必要があります。また、CIQ機能の充実など乗客の快適性確保のための港湾の機能強化を図っていくという

国際フェリー・国際RORO船については、対岸諸国との近接性に加えて、これまでの就航実績等を踏まえ、今後の安定的な航路就航維持・拡充が見込める港湾に機能の集約を図り、そこで必要な港湾機能の強化を図っていくという

ものです。

また、背後に魅力的な観光地があり、一定以上の外航クルーズ船の寄港回数が見込まれる港湾においても、拠点港と同様に港湾の機能強化を図っていく必要があるとされています。

なお、国内クルーズ船についても、一定以上の寄港回数が見込まれる場合には、拠点港としての機能を強化していくというものです。

原本については、一定程度の輸入需要が見込める港湾で、いろいろな貿易構造の変化を踏まえ、機能強化を図っていくということですが、

その他の大宗貨物については具体的な提案があった場合に検討をしていくこととしています。

◎定量的評価に関する選定基準

定量的評価に関する選定基準が決められています。2015年、国際海上コンテナについては、中国・ロシアを中心に対岸諸国との間にダイレクト航路の就航があります。それから中国・ロシアを中心に対岸諸国との輸出入コンテナが、2010年の2割り増し以上の取り扱い個数があることとなっています。これをすすめて、2025年には中国・ロシアを中心に対岸諸国との間にデイリーのダイレクト航路の就航をめざすべ



きだというものです。それから取り扱い個数についても2010年の2倍以上の個数というのが定量的な目標になっています。

国際フェリー・国際RORO船については対岸諸国との間での定期航路の就航が2015年の目標ですが、2025年は週5便以上の航路就航が評価の目標になっています。

定点クルーズに関しては年間寄港回数が25回以上、2025年は50回以上。背後観光地クルーズにおいては12回以上というのが目標です。

国際定期旅客については国際フェリー・国際ROROに準じるとあります。

原本については、特に年度を分けていませんが、年間取り扱ひ貨物量が30万トン以上、3万トン級原本運搬船が満載で入港可能というのが、定量的な選定基準ということですが、今後こういった選定基準に沿った計画を委員会において検討して、7月に募集をかけ、秋頃に結論を出すことになっています。

IV 港湾における総合的な津波対策のあり方（中間とりまとめ）

最後に3月11日の東日本大震災を受けて、今後の港湾における総合的な津波対策の検討がなされているので、概要を説明したいと思います。

◎港湾における総合的な津波対策の検討について

まず、検討の体制ですが、交通政策審議会の港湾分科会防災部会で審議が行なわれているところです。5月16日に1回目の委員会を開催して、7月6日に中間とりまとめを行いました。

今回の津波の特徴として、津波の高さが防波堤や防潮堤の設計外力を大きく上回り、背後地や施設に甚大な被害を与えたということ。避難計

画を定める地域防災計画における想定をも上回り、多くの人命が失われたということを踏まえて、検討が行なわれました。

①施設の被災要因や防護効果の検証、②地域の実情に応じた産業やまちづくりとも連携した被災港湾の復旧方針、③東海・東南海・南海地震対策等の被災想定地域における津波からの防護水準や防護方式、④発災後に港湾の役割を果たすための津波対策として地域の人々の生活を支える交通拠点、日本の経済を支える産業・物流拠点といった項目について検討を重ねて、総合的な津波対策のあり方の中間とりまとめを行いました。

◎津波の規模や発生頻度に応じた防災減災目標の明確化

中間とりまとめの概要を簡単に説明したいと思います。津波の規模や発生頻度に応じた防災・減災目標の明確化のため、2つのレベルの津波を想定して、いずれのレベルの津波に対しても、想定以上の津波が起こりうることや津波防災施設が十分に機能しない場合も想定して、最悪のシナリオのもとに避難計画を策定することとされています。ハード面に偏らない、ソフト面と一体になっ

た対策が必要であるということです。発生頻度の高い津波、概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度で発生するような津波については、①人命を守る、②財産を守る、③経済活動を継続させるということを目標にして、津波防災施設の計画・設計を行なっていくということ、堤内地への浸水、防潮堤からの越流を防止することを目標として策定しています。

最大クラスの津波は、今回の東日本大震災の津波のような大規模なものです。発生頻度は極めて低いが、影響が甚大な津波、その地点において概ね数百年から千年に一回程度の頻度で発生するような津波については、①人命を守る、②経済的損失を軽減する、③大きな二次災害を防止する、④施設の早期復旧を図ることを目標に考えていくこと。ちなみに津波防災施設の計画・設計については、堤内地への浸水は許容するものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じることによって目標を実現していくということが提言されました。

◎産業活動・まちづくりと連携した防護のあり方

産業活動とまちづくりと連携した

防護のあり方として、

○背後の土地利用を工夫するとともに、必要に応じて他の施設を津波防災施設として活用するなどの総合的な防護対策を検討していく。
○発生頻度の高い津波でも浸水する堤外地で、非難施設を確保することにより人命を守る。

○立地企業の業務維持等の観点から、必要に応じ、費用対効果を十分に検証しつつ岸壁や護岸の洗掘防止等のハード対策を検討する。

○津波シミュレーションにより算出した浸水深等をもとに企業BCPの策定を促進させるとともに、官民連携のもとでの港湾BCPの策定に参画していくというものです。

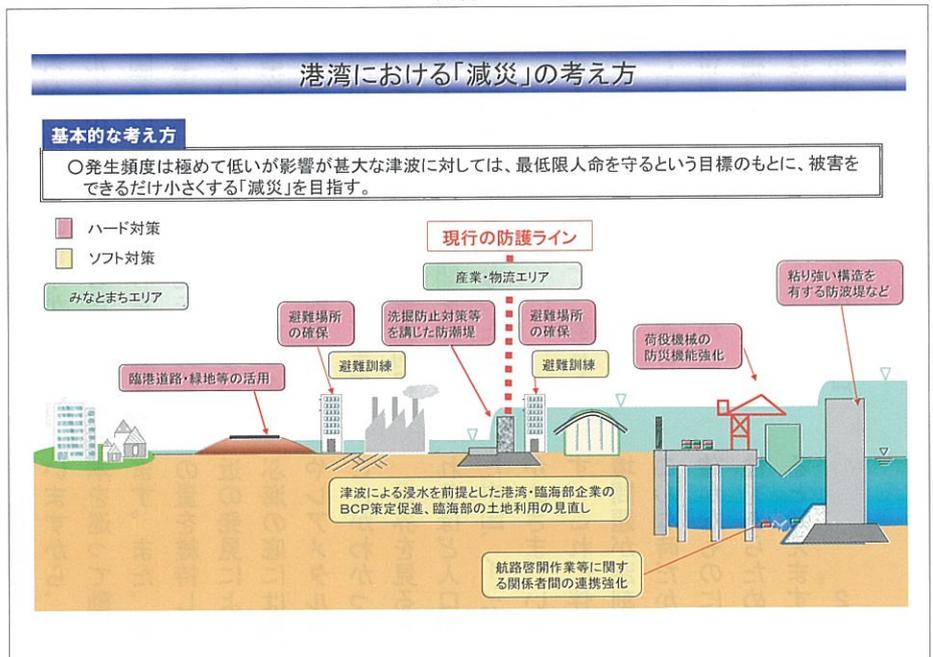
それから避難対策の強化、防災施設では最大クラスの津波に対しても、倒壊しない粘り強い構造とする技術的検討を講じていくということです。

◎港湾における「減災」の考え方

発生頻度は極めて低いが影響が甚大な津波に対しては、最低限人命を守るという目標のもとに、被害をできるだけ小さくする減災を目指すというものです。(資料13)

防波堤などは粘り強い構造にして

資料13



ようということ

です。こういったことを掲げながら、適切な避難計画と連動して、今後の総合的な津波対策を策定しようというのが中間とりまとめの概要です。

今後、被災港湾において、それぞれ港湾ごとにどういう対策を取っていくかについて協議会を作って検討を進めることにしています。その結果を来年度の予算要求に盛り込んでいくことになると思っています。

いこう。荷役機械についても防災機能を強化していく必要があるのではないかと。津波がくることを前提に避難場所の確保をしよう。それから現在の防護ラインを越えてしまうということを前提に、洗掘防止対策等を講じた防潮堤にしよう。ここまで津波が越えてくるわけだから避難訓練をしよう。臨港道路や緑地を活用し

以上、雑駁でございましたが、最近の港湾政策を巡る動向と今後の方向性ということで、私のお話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。