

国際コンテナ・バルク戦略港湾検討委員会について

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、輸送船舶の大型化が進展している。

一方、コンテナ輸送の世界では、釜山港等アジア諸国の港湾との国際競争が激化しているとともに、中国等近隣諸国の急激な経済発展を受け、製造業や国民生活に欠くことのできない資源、エネルギー、食糧等の獲得競争も進んできている。

こうした中、我が国の港湾インフラが、ソフト面、ハード面において近隣諸国に立ち後れると、国内の製造業の製品輸出や原材料の輸入、国民の暮らしに不可欠な資源・エネルギー・食糧の輸入において、不利な状況になりかねない。

このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾施設を早期に供給するため、「選択」と「集中」により、コンテナ貨物や、鉄鉱石・石炭・穀物等のバルク貨物を取り扱う港湾の国際競争力を強化する必要がある。

具体的には、国土交通省成長戦略会議のもとに、関係者からなる委員会を設置し、検討を行う。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会

1. 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、選定基準の作成及び選定を行う委員会を設置する。

2. 委員

<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長

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 神戸大学大学院工学研究科准教授

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 (社)外国船舶協会専務理事

3. スケジュール (案)

○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 1月頃 国際コンテナ戦略港湾 公募

○平成22年 6月頃 国際コンテナ戦略港湾 選定

国際バルク戦略港湾検討委員会

1. 目的

我が国の産業及び国民生活に欠かせない物資である資源、穀物等のバルク貨物の世界的な獲得競争が進展している中、大型船による一括大量輸送の拠点となる港湾の「選択」と「集中」によりこれら物資の安価かつ安定的な輸送を実現するため、選択する港湾についての、評価項目、選定基準の作成及び選定を行う委員会を設置する。

2. 委員

<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長
神田 正美 (株)三井物産戦略研究所地域活性化センター長
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・神戸工業高等専門学校長
柴田 明夫 丸紅(株)丸紅経済研究所長
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
松島 格也 京都大学准教授

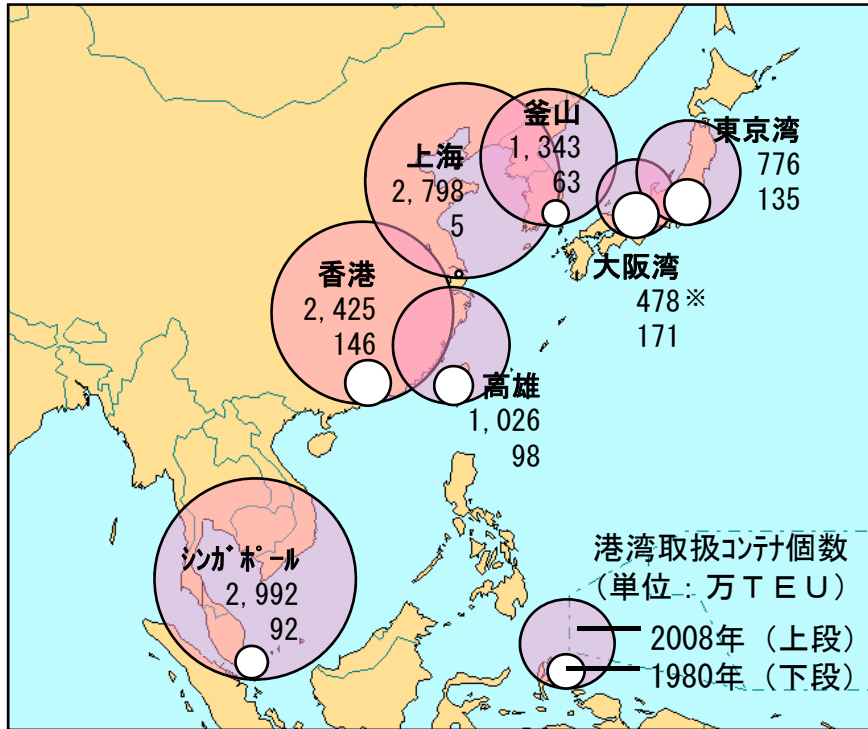
3. スケジュール (案)

- 平成21年12月15日 第1回国際バルク戦略港湾検討委員会
- 平成22年4月頃 国際バルク戦略港湾 公募
- 平成22年末頃 国際バルク戦略港湾 選定

「国際コンテナ戦略港湾」、「国際バルク戦略港湾」の「選択」と「集中」

コンテナ貨物については、釜山港、シンガポール港等海外主要港に打ち克つため、現在三大湾で進めているスーパー中枢港湾政策について、更なる「選択」と「集中」により競争力強化を実現

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2009
March 2009 CONTAINERISATION INTERNATIONAL
より国土交通省港湾局作成

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

※ 大阪湾 (大阪港、神戸港) は2007年の数字

【船舶の大型化と我が国の港湾施設の水深】

●コンテナ船

	パナマックス船	ポスト パナマックス船	欧州航路就航 コンテナ船		京浜港
最大積載量 (20フィートコンテナ)	4,553本	11,388本	12,508本	水深16m以上の バース数	2
満載時喫水	12m	15.5m	16.5m	水深	16m (16.5mの計画あり)
必要岸壁水深	13m	17m	18m		

バルク貨物についても、世界的な資源獲得競争の中、大型船による一括大量輸送を担う港湾を「選択」と「集中」により実現

●バルク (バラ積み) 貨物船

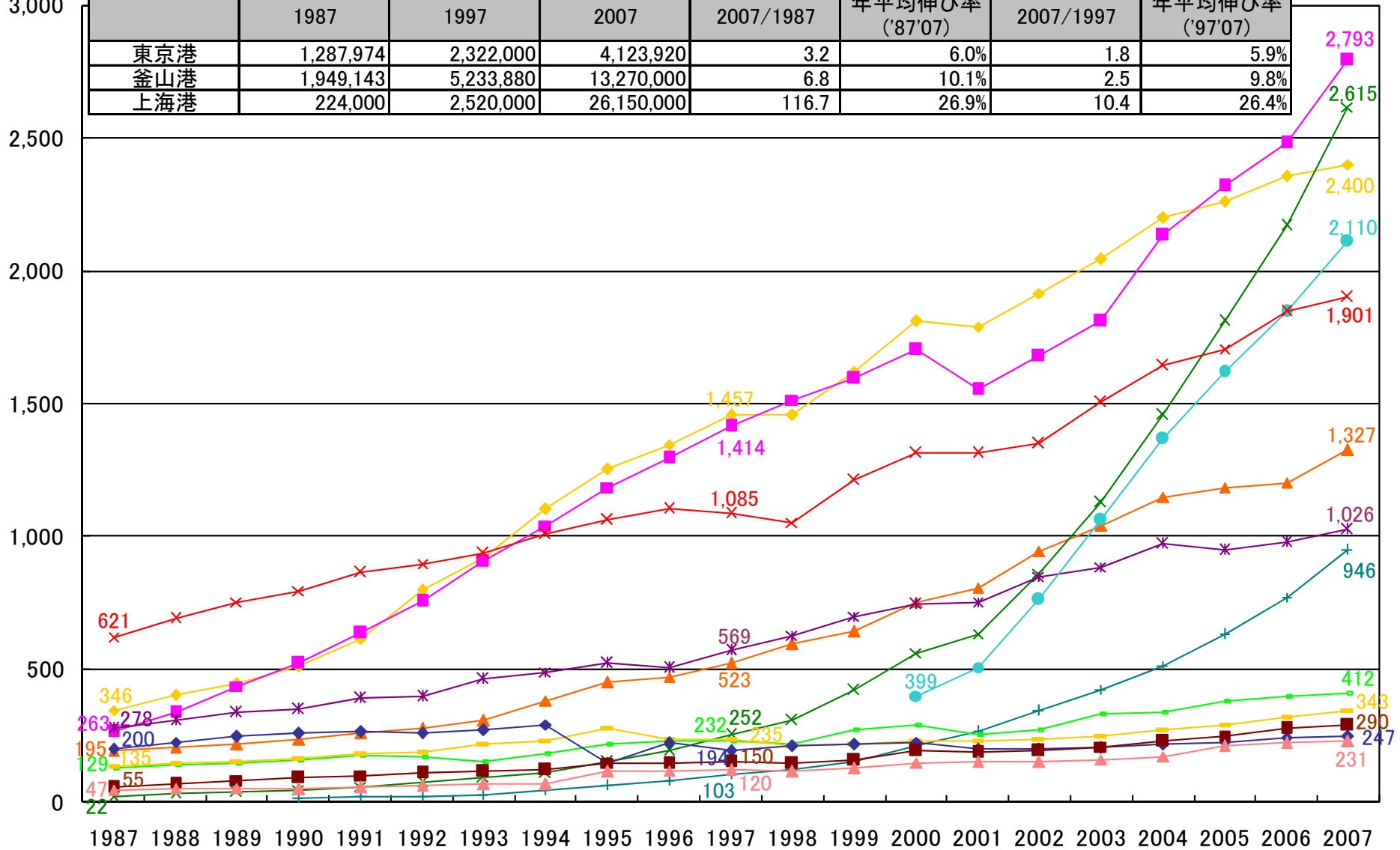
	パナマックス船	ポスト パナマックス船	ケープサイズ (鉄鉱石用)		鹿島港 (穀物用)
最大積載量 (バラ貨物)	6万7千トン	12万トン	32万7千トン	最大岸壁水深	13.2m
満載時喫水	12.9m	15.2m	21.1m		
必要岸壁水深	14m	17m	23m		

出典: 各社HP等より国土交通省港湾局作成

アジア主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

万TEU

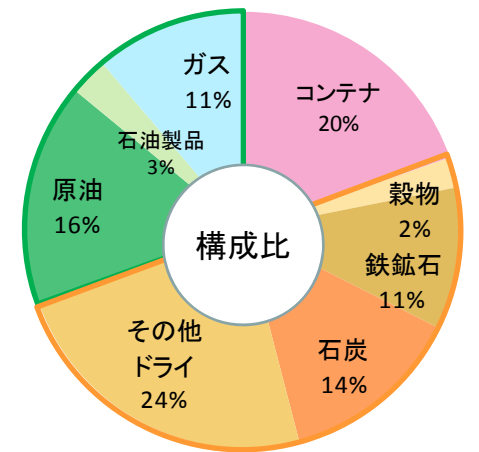
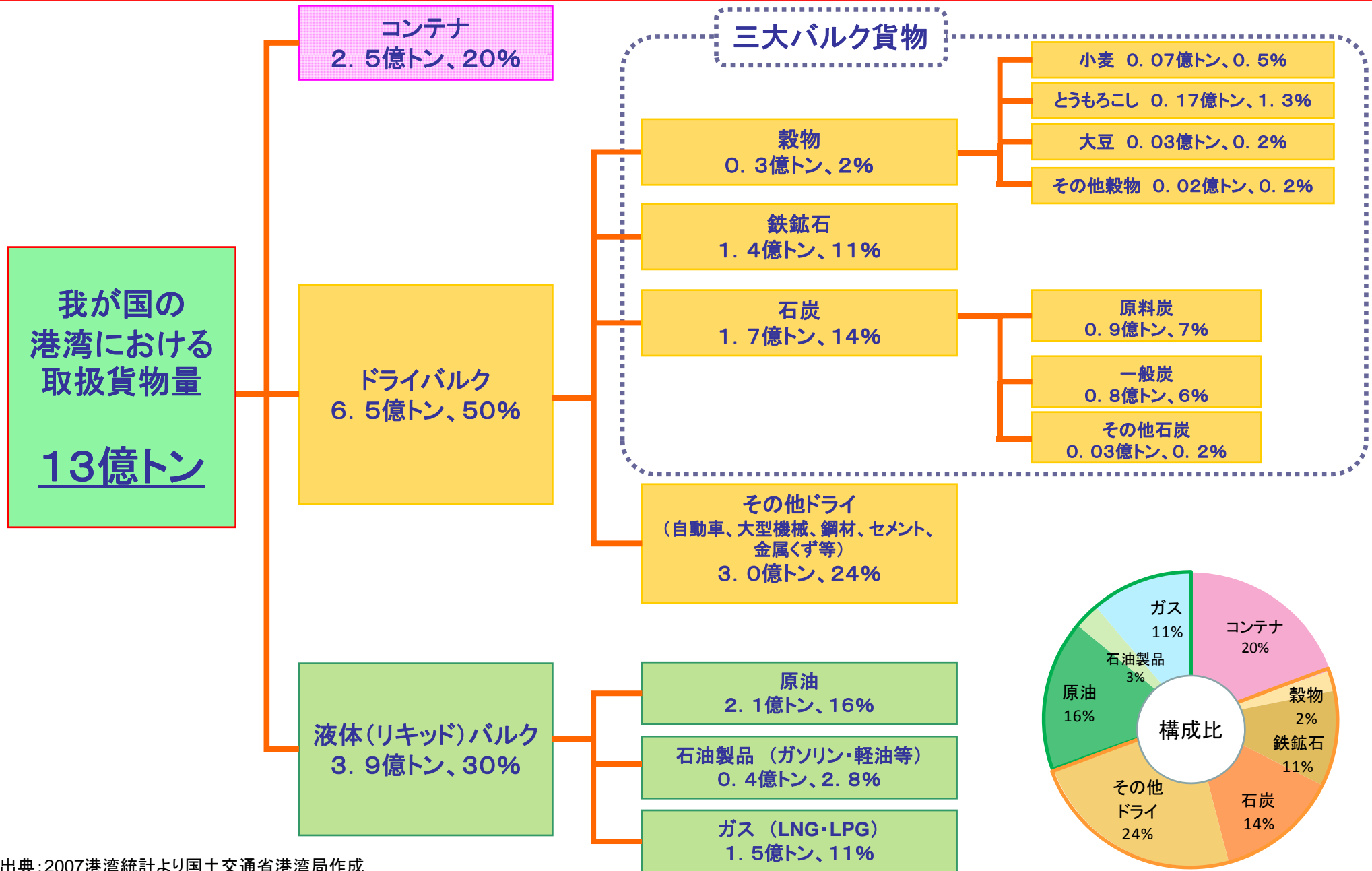
	1987	1997	2007	2007/1987	年平均伸び率 ('87'07)	2007/1997	年平均伸び率 ('97'07)
東京港	1,287,974	2,322,000	4,123,920	3.2	6.0%	1.8	5.9%
釜山港	1,949,143	5,233,880	13,270,000	6.8	10.1%	2.5	9.8%
上海港	224,000	2,520,000	26,150,000	116.7	26.9%	10.4	26.4%



- 香港(中国)
- シンガポール
- 釜山(韓国)
- 上海(中国)
- 高雄(台湾)
- 深圳(中国)
- 青島(中国)
- 東京
- 横浜
- 神戸
- 名古屋
- 大阪
- 日本全体

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOKより国土交通省港湾局作成

我が国の港湾における取扱貨物量の構成



出典：2007港湾統計より国土交通省港湾局作成
(穀物、石炭は財務省貿易統計より比率を細分化した)