

平成22年3月9日  
交通政策審議会  
第37回港湾分科会  
資料1-1

# 国際コンテナ戦略港湾の選定について

国土交通省港湾局

# 国土交通省成長戦略会議

## 国土交通省成長戦略会議

### 海洋立国

(担当委員:坂村委員、中条委員、御立委員、柳川委員、(大上委員))

観光

航空

国際

住宅  
都市

### 港湾の国際競争力強化

長安政務官の下、実務家を中心とした以下の委員会で、具体的な検討を進める。

- ①国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ②国際バルク戦略港湾検討委員会

### 外航海運の国際競争力強化

三日月政務官の下、実務家を含む有識者を中心とした「外航海運検討会」を立ち上げ、具体的な検討を進める。

# 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、スーパー中樞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

### <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

外国船舶協会専務理事

# 国際コンテナ戦略港湾検討委員会(検討経緯とスケジュール)

## 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  
国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等について議論
- ・平成22年 1月21日 第2回国際コンテナ戦略港湾検討委員会  
国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等について議論
- ・平成22年 2月12日 第3回国際コンテナ戦略港湾検討委員会  
「内航事業者」、「外貿埠頭連絡協議会」より意見聴取。国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等を決定
- ・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 計画書(目論見:一次審査用の概要)締め切り
- ・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 4月頃 委員会から意見等発出
- ・平成22年 5月頃 港湾管理者等による再プレゼンテーション
- ・国土交通省成長戦略会議に報告
- ・平成22年 6月頃 国際コンテナ戦略港湾 選定

# 「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿

## I 位置づけ

- ① 「新成長戦略(基本方針)」(2009年12月30日閣議決定)の実現
- ② アジア⇄北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ③ さらなる「選択」と「集中」
- ④ 目標;2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減  
2020年 国際トランシップも視野。東アジア主要港として選択される港湾に。

## II 実現の方策

- ① スーパー中樞港湾のさらなる「選択」による国内貨物の「集中」
- ② 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ③ 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④ 「国際コンテナ戦略港湾」にかかる物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などその他荷主サービスの向上
- ⑤ コンテナ船大型化の進展に対応しうるー18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑥ 「港湾経営主体」の設立; 「民」の視点による戦略的港湾経営の実現  
コンテナ物流を一元的に経営、荷主・港湾・海事・物流関係民間企業も参加する株式会社を設立。  
「迅速さ」「柔軟さ」「タフさ」を備えた港湾経営を実現。  
上記のほか積極的なポートセールス、地方の港湾、海外港湾との連携を展開。

# 国際コンテナ戦略港湾の選定基準

## 選定基準1(港の基礎評価)

1. 目標年次(2015年)において、現状のスーパー中枢港湾と概ね同程度の貨物の集積が見込めること
2. 目標年次(2015年)において荷主に基幹航路の多頻度サービスを提供するため、基幹航路に係る一定のコンテナの集積が見込めること

## 選定基準2(目指すべき目標・施策の優位性評価)

※選定基準1をクリアした港について評価

1. 「基幹航路就航の維持・強化」と、「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること
2. アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案港湾の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確かつ妥当であること
3. 「コスト低減のための港湾強化策」や「貨物集荷のための面的強化策」など実現のための方策が具体的なものであること
4. 以上の施策を実現させるための体制が具体的なものであること

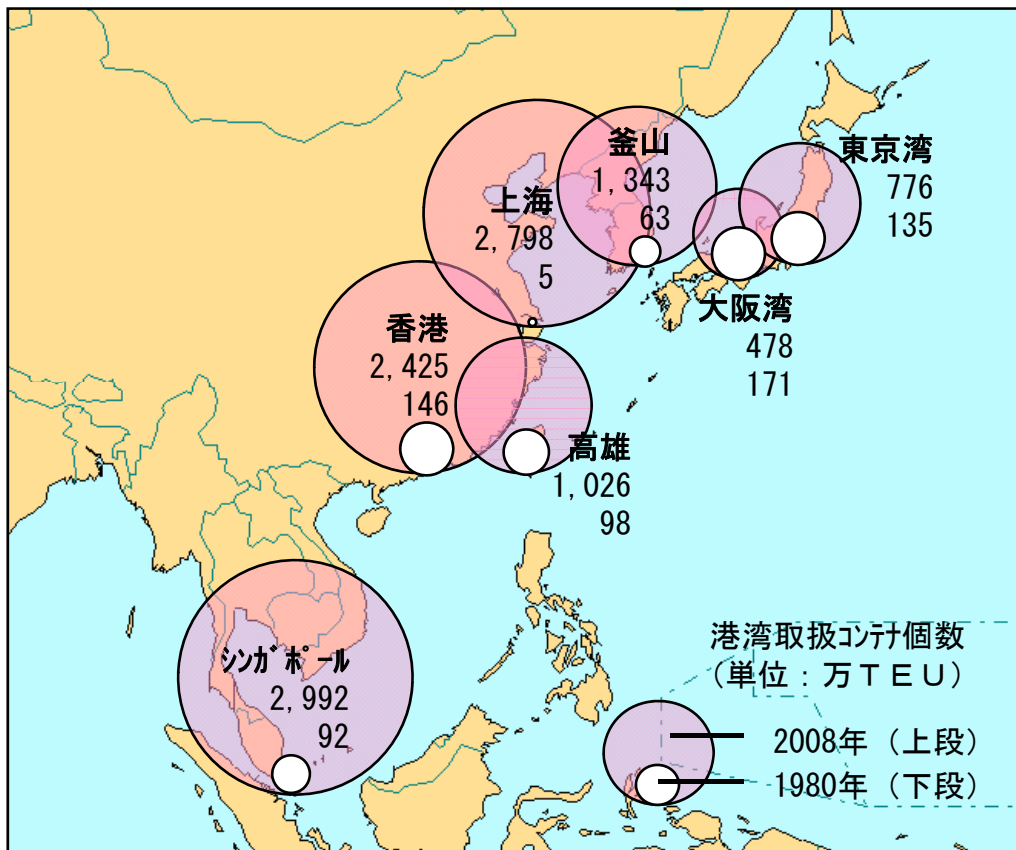
選定基準2の評価項目と配点(1000点満点)

	方策・体制	優位性(相対比較)	実現性	配点	
①目標 ②位置づけ	釜山港等に伍するサービスの提供を目指したものであること 等			350	
③実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減 ○ターミナルコストの低減 等			150	
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約 ○内航フィーダの強化 等			150	
	その他荷主へのサービス向上 ○24時間化の推進 等			50	
	環境、セキュリティ対策 ○セキュリティレベルの高い国際物流の実現 等			50	
	戦略的な港湾経営 ○戦略的なポートセールスの実施 等			100	
	④実現のための体制	「民」の視点からの積極的な経営が可能であること 等			150
	必要な予算やその他確認事項(産業立地、環境、大規模災害対応、経済圏・人口規模)を踏まえ総評				

# 参考資料

# 増大するアジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量

## 【アジア主要港のコンテナ取扱量】



※東京湾(東京港、横浜港)は2008年の数字  
大阪湾(大阪港、神戸港)は2007年の数字

## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位：万TEU)

1980年			2008年速報値		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	190	2(2)	上海	2,798
3	香港	146	3(3)	香港	2,425
4	神戸	146	4(4)	深圳	2,141
5	高雄	98	5(5)	釜山	1,343
6	シンガポール	92	6(7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	85	7(11)	寧波	1,123
8	ロングビーチ	83	8(12)	広州	1,100
9	ハンブルク	78	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	オークランド	78	10(10)	青島	1,032
∴					
12	横浜	72			
∴					
16	釜山	63	24(24)	東京	427
∴					
18	東京	63	29(28)	横浜	349
∴					
			-(35)	名古屋	※290
39	大阪	25	-(44)	神戸	※247
46	名古屋	21	-(46)	大阪	※231

( )内は2007年の順位  
※の取扱量は2007年の数字

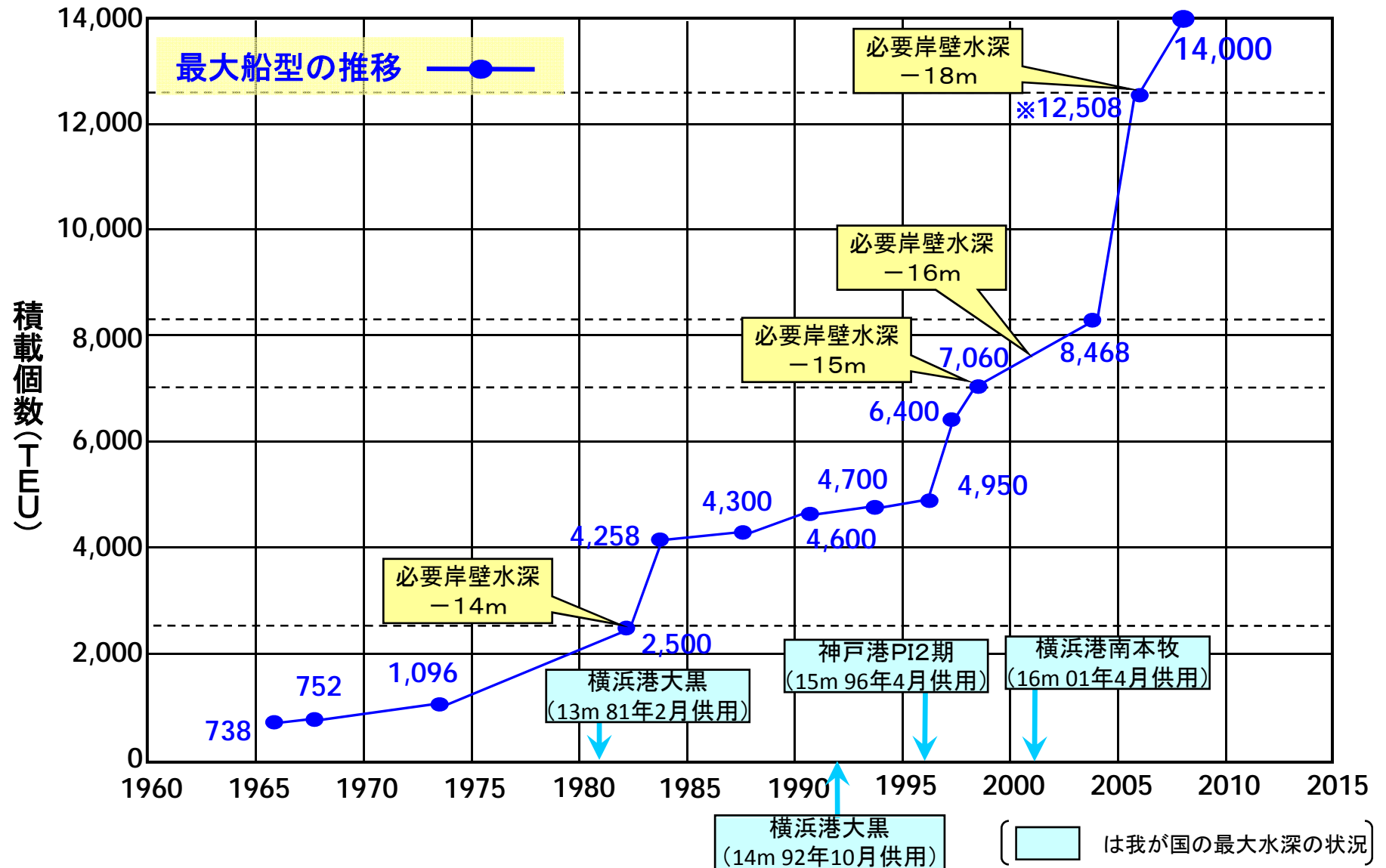
TEU (twenty-foot equivalent unit):  
国際標準規格 (ISO規格) の  
20 フィート・コンテナを1とし、  
40 フィート・コンテナを2として  
計算する単位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2009  
March 2009 CONTAINERISATION INTERNATIONAL



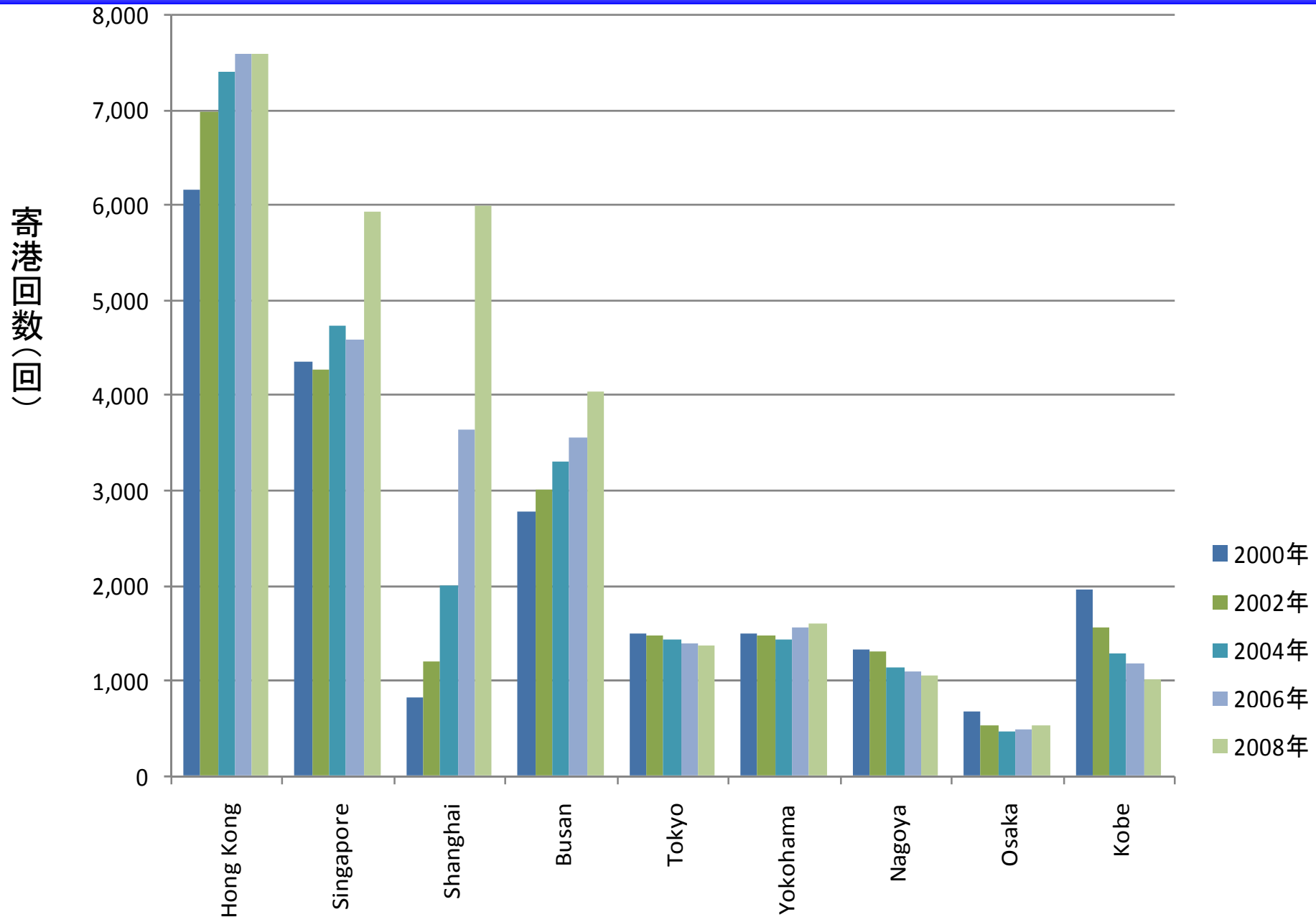
# コンテナ船の大型化とわが国港湾の最大水深岸壁の推移

## スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化



出典：2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社の情報を基に国土交通省港湾局作成  
 ※ マースクのEクラス(EMMA MAERSK等)はMAERSK LINEのHPでは11,000TEU積みと公表されている

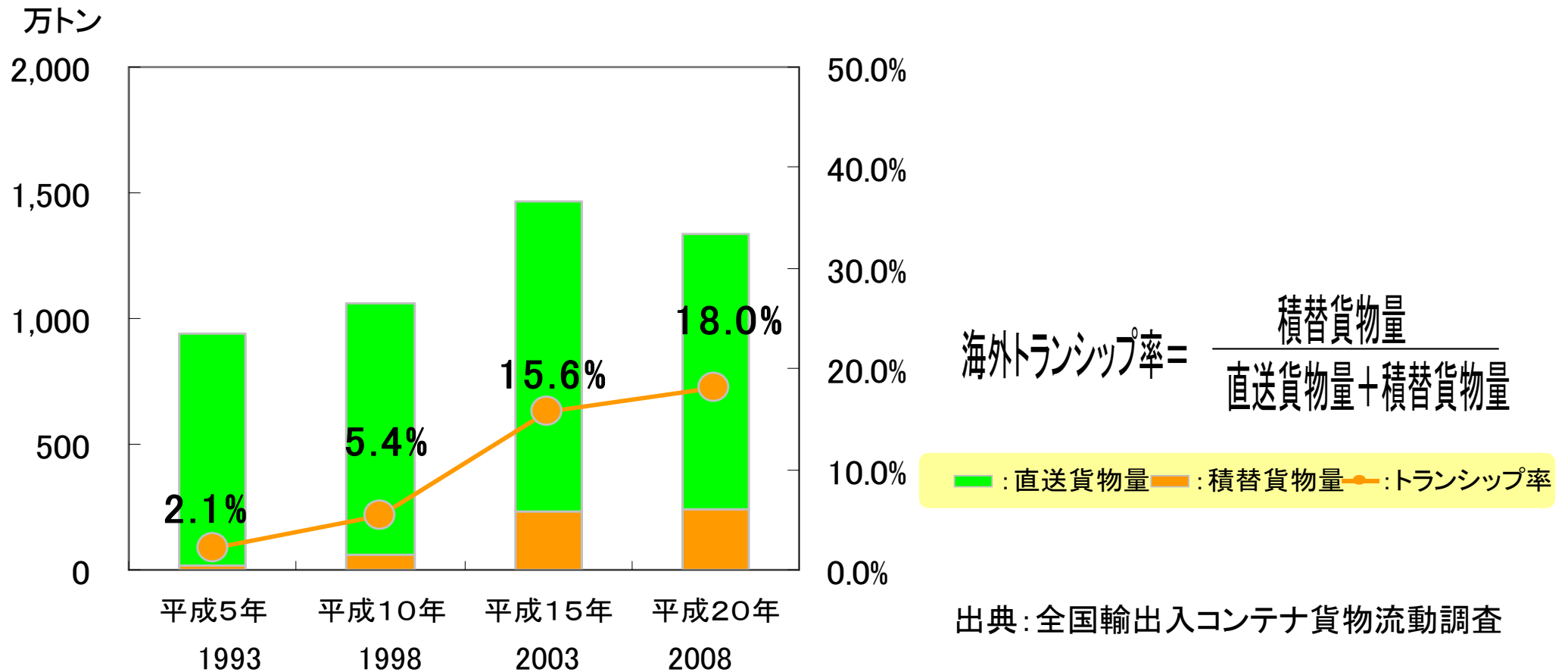
# 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



出典：Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

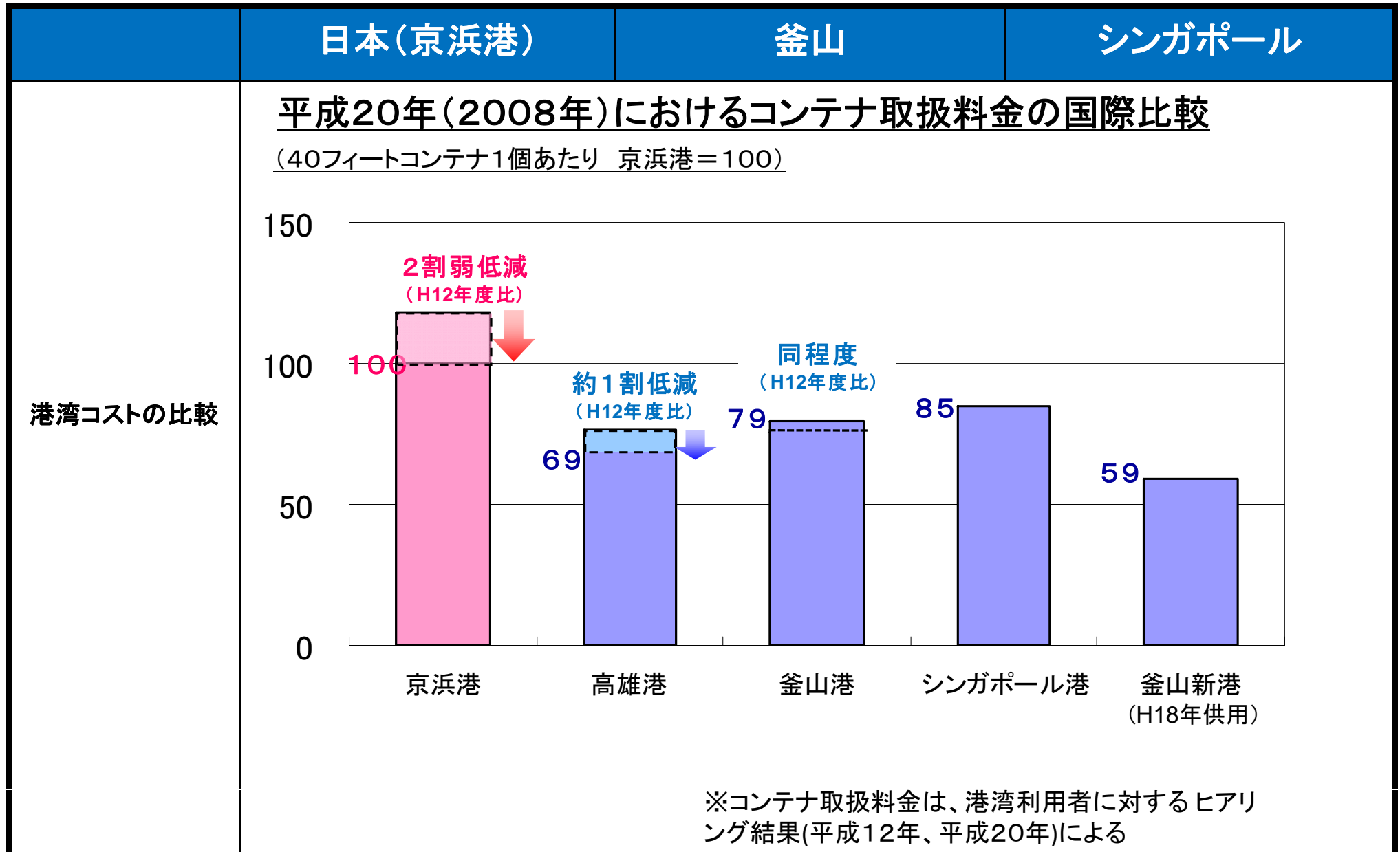
# 我が国発着貨物の海外トランシップの現状

## 海外トランシップ率の推移(全国)



※ここでいう海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア等の主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率。

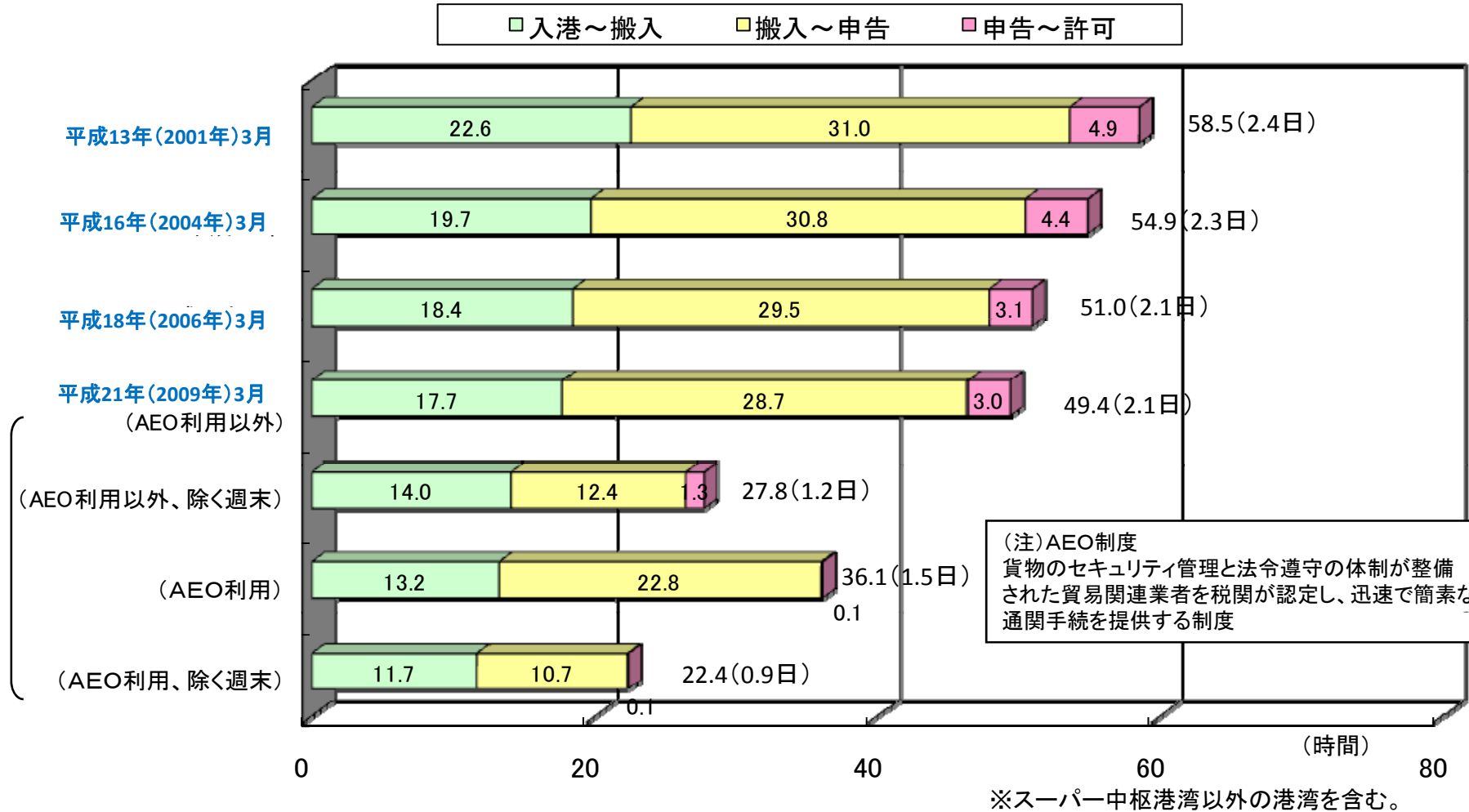
# コンテナ取扱料金の国際比較



# 輸入貨物のリードタイム

## 船舶の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間

(コンテナ貨物)



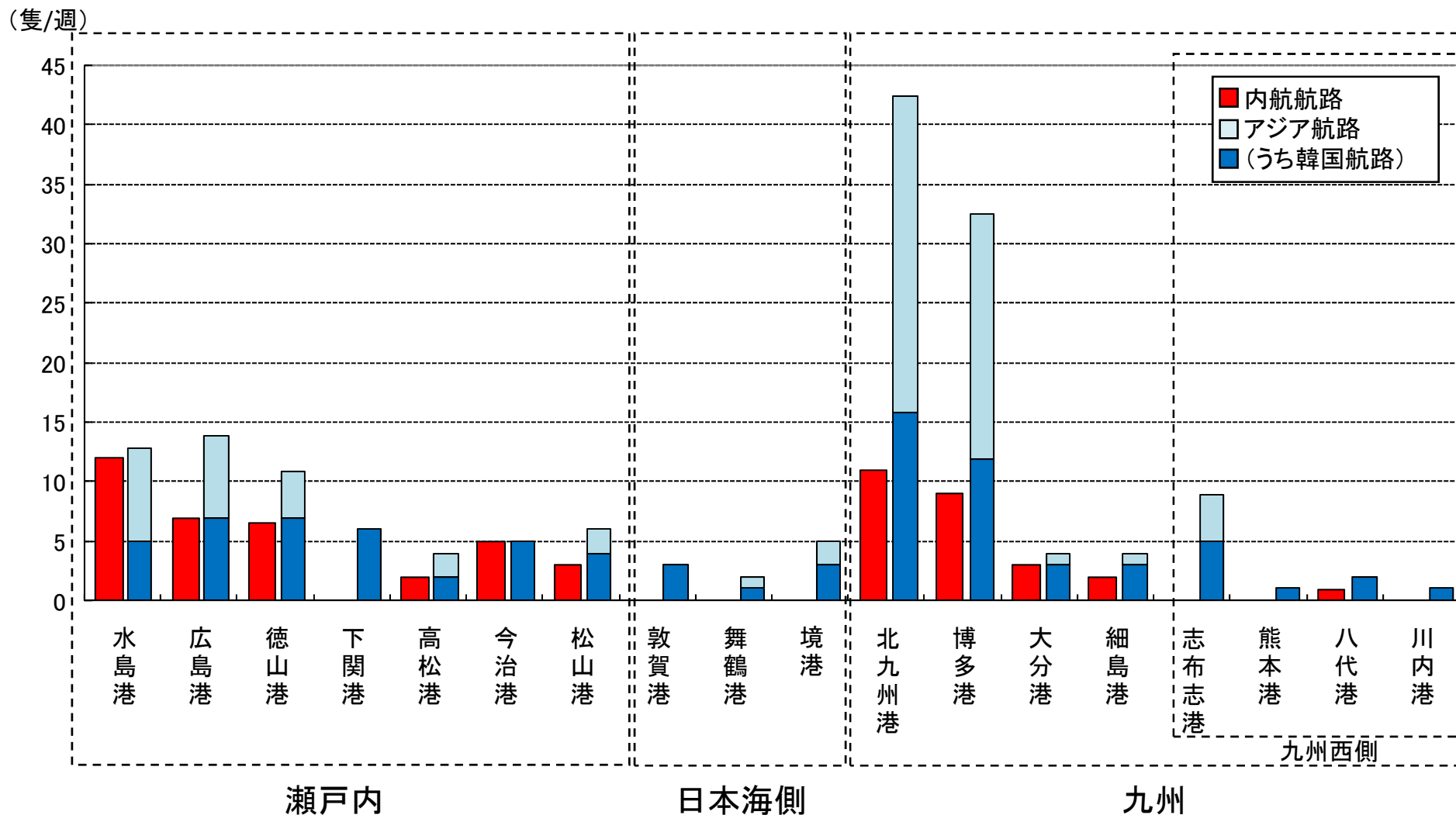
(注) AEO制度  
 貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連業者を税関が認定し、迅速で簡素な通関手続を提供する制度

※スーパー中枢港湾以外の港湾を含む。

(注) 財務省関税局による輸入手続の所要時間調査結果より

# 西日本における内航航路、アジア航路の現状

1週間あたりのコンテナ定期航路の寄港隻数(RORO・フェリー除く) (平成21年10月時点)



港湾管理者等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

# 海外諸港のポートセールス(釜山港湾公社の例)

## 物流改善セミナーの実施状況

2007年 5月17日:博多  
 2007年11月14日:新潟県  
 2007年11月16日:北海道  
 2008年 6月10日:北九州  
 2008年11月27日:新潟県  
 2008年11月28日:富山県  
 2009年04月24日:東京都  
 2009年11月25日:宮城県  
 2009年11月26日:秋田県など  
 (2009年11月までの実施状況)

## 釜山港湾公社のプレゼン資料

