

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の見直しについて

平成23年4月14日
国土交通省港湾局

I . 基本方針とは

基本方針とは

港湾法第3条の2第1項の規定により国土交通大臣が、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針

基本方針の役割

①国の港湾行政の指針
(港湾法3条の2第1項)

②個別の港湾計画を策定する際の適合すべき基準
(港湾法3条の3第2項)

基本方針に定める事項(港湾法3条の2第2項)

I . 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II . 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III . 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV . 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項

V . 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

VI . 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

Ⅱ. 基本方針の変更経緯

昭和48年 港湾法改正 基本方針の策定等を規定
昭和49年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
港湾法改正を受けての**初めての基本方針策定**

昭和60年 長期政策「21世紀への港湾」
昭和62年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
総合的港湾空間の形成、外国貿易機能の配置論の具体化（東京湾、伊勢湾、大阪湾への整備）

平成7年 長期政策「大交流時代を支える港湾」
平成8年 港湾整備緊急措置法の改正
平成8年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅲ章構成）
国際海上ネットワーク機能の強化（**中枢・中核国際港湾**）

平成11年 港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」
平成12年 港湾法改正 基本方針の規定内容に「**環境保全**」、「**港湾間の連携**」を追加
平成12年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）
中枢・中核国際港湾、その他の港湾等の**コンテナ貨物量等の見通しを明示**

平成14年 交通政策審議会答申
「**経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、
循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方**」
平成16年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）
コンテナ貨物量等の見通しを平成22年目標から平成27年目標に修正
スーパー中枢港湾、保安対策及び静脈物流等の新規施策を追加

平成17年 交通政策審議会答申「**地震に強い港湾のあり方**」、「**今後の港湾環境政策の基本的な方向について**」、
「**安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について**」
平成20年度 交通政策審議会答申「**我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方**」、
「**地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について**」
平成20年 基本方針告示（Ⅰ～Ⅴ章構成）
**臨海部物流拠点、基幹的広域防災拠点の整備、地球温暖化防止対策、港湾の施設の技術上の基準の性能
規定化等の新規施策**を追加

Ⅲ. 基本方針の変更の主な内容

背景

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(平成23年3月31日公布)

①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、港湾の種類として、新たに「国際戦略港湾」を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」に改める港湾法改正を実施。

- 国際戦略港湾の位置づけ
- 国際海上コンテナターミナルの配置の見直し

②港湾運営の民営化

民間の能力を活用した港湾運営の効率化を図るため、港湾運営会社制度を創設する等の港湾法改正を実施。

民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項の記載

①港湾の種類(港格)の見直し

○国際戦略港湾の位置づけ

現行基本方針の該当箇所(P3~4より抜粋)

I 今後の港湾の進むべき方向

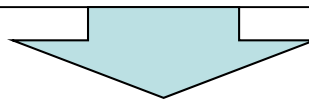
1産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1)国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

①国際海上コンテナ輸送網の強化

このため、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保できるように、指定特定重要港湾(以下「スーパー中枢港湾」という。)等において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においても、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。



見直しのポイント

国際戦略港湾の指定を踏まえ、現行の基本方針のスーパー中枢港湾政策の位置づけを見直す必要がある。このため、現行の記載内容の見直しを行う。

【位置づけ内容】

○基幹航路やアジア航路の多方向・多頻度サービスの充実を目指す。

○国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの整備、港湾運営の民営化、内航や鉄道、トラックフィーダーの強化等の総合的な施策を実施。

○国際戦略港湾とそれ以外の港湾との内航フィーダー網等を充実。

① 港湾の種類(港格)の見直し

○ 国際海上コンテナターミナルの配置の見直し

○ 現行基本方針の該当箇所(P15～16より抜粋)

II 今後の港湾の進むべき方向

2 国際海上コンテナ輸送網の拠点

① スーパー中枢港湾

スーパー中枢港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路網を有し、利用者ニーズに的確に対応するとともに、大水深・高規格コンテナターミナルの供給とメガターミナルオペレーターによる高能率一体運営等により、世界に通ずる我が国のコンテナ貨物の輸送拠点としての役割を担う。
このため、基幹航路における寄港地の集約等を考慮しつつ、京浜、名古屋及び四日市並びに大阪及び神戸をスーパー中枢港湾として指定している。

② 中枢国際港湾

スーパー中枢港湾を含む中枢国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担う。
基幹航路の国際海上コンテナ輸送は、船舶の大型化と寄港地の集約が進んでいるため、全国的なコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、中枢国際港湾を東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域に配置する。

③ 中核国際港湾

中核国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、中枢国際港湾を補完する役割を担い、地域ブロック程度に広がる背後圏の需要を担う。

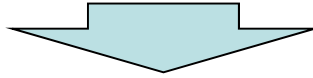
地域ブロックにおけるコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、中核国際港湾を北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の8地域に配置する。

④ 地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾

アジア諸国との間で所要の輸送量が見込まれ、地域の最寄港を利用することで、スーパー中枢港湾等に陸送する場合に比べて輸送費用が削減できる等効率的な輸送が行われる場合には、地域の港湾において、地域を発地・着地とする、アジア諸国との間の国際海上コンテナを取り扱う。その際、スーパー中枢港湾等との内航フィーダー輸送等による連携強化に努めるとともに、バルク貨物等の取扱いと施設を共用する等、施設の利用度の向上に努める。

①港湾の種類(港格)の見直し

○国際海上コンテナターミナルの配置の見直し



見直しのポイント

国際戦略港湾の指定を踏まえ、現行の基本方針のスーパー中枢港湾政策の位置づけを見直すとともに国際海上コンテナターミナルの分類を見直す必要がある。このため、現行の記載内容の見直しを行う。

【位置づけ内容】

2国際海上コンテナ輸送網の拠点

①国際戦略港湾

- ・長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上輸送網と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しての役割を担う。
- ・阪神港(大阪港及び神戸港)、京浜港(東京港、横浜港及び川崎港)を国際戦略港湾とする。

②その他の国際海上コンテナを取り扱う港湾

- ・国際戦略港湾の補完。
- ・内航フィーダー機能の強化等による国際戦略港湾との連携強化。 など

②港湾運営の民営化

○民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

現行基本方針の該当箇所(P6より抜粋)

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

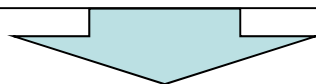
(3) 港湾の利便性、船舶航行の安全性の向上

② 港湾の効率的な運営

PFI事業者を含む民間事業者の活用にあたっては、当該港湾施設等の能力が十分に活用されるように配慮して使用許可、長期貸付を行う等、当該港湾施設の適切な管理・運営に努める。

スーパー中核港湾においては、埠頭公社の民営化等によるターミナル管理・運営の効率化及びコスト低減を進めるとともに、特定のコンテナターミナルにおいては、認定運営者(以下「メガターミナルオペレーター」という。)による効率的な運営を促進する。

さらに、重要港湾において、公共性を担保しつつ、当該港湾の効率的な運営に特に資する場合に限り、民間事業者による長期的かつ安定的な埠頭運営を可能とするため、民間事業者に対し、特定埠頭を構成する行政財産の一体的な長期貸付を行う。



見直しのポイント

改正港湾法において、「民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項」が基本方針の記載事項として追加されたことから、新たに章を追加する。

【位置づけ内容】

(新規に章を追加)

VI 港湾の効率的な運営

・今後の港湾運営においては、国際水準の迅速性、柔軟性、強靱性をもって国内外の荷主や船社に対するサービスの強化、緊密な連携や営業を行うこと等により、港湾全体としての効率性の訴求を行うことが重要となるため、民間の能力の活用を推進する。

V. 基本方針変更のスケジュール（案）

平成23年4月	交通政策審議会（諮問） 港湾分科会（付託・審議）	（港湾法第3条の2第4項）
5月	港湾分科会（審議）	
6月	HP上での意見募集 等	
7月頃	港湾分科会（審議） 交通政策審議会（答申）	（港湾法第3条の2第4項）
7月～8月	関係行政機関の長への協議 港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第4項） （港湾法第3条の2第5項）
9月頃	基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第6項）