

国土交通省では、資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給のため、国際バルク戦略港湾の選定を進めてきたが、選定港湾について、以下の通り決定した。

●穀物：「鹿島港」、「志布志港」、「名古屋港」、「水島港」、「釧路港」

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とする。

●鉄鉱石：「木更津港」、「水島港・福山港」

●石炭：「徳山下松港・宇部港」、「小名浜港」

※ 国際バルク戦略港湾への各応募者の評価結果は3頁～5頁のとおり。

# 国際バルク戦略港湾選定後の取り組みについて

## ＜国際バルク戦略港湾育成プログラム＞

選定された港湾においては、今後、概ね3ヶ月以内を目途に、港湾管理者が民間と協働で、「国際バルク戦略港湾育成プログラム」を作成することとする。

また、選定された港湾においては、「国際バルク戦略港湾育成プログラム」作成の中で、国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書の内容をブラッシュアップするとともに、計画の具体化に向け、港湾管理者、地元関係者が一丸となって集中的に取り組むこととする。

## ＜国際バルク戦略港湾政策のモニタリング＞

国際バルク戦略港湾検討委員会は、目標年次である2020年までの10年間につき、国際バルク貨物を取り巻く状況や、選定された国際バルク戦略港湾に関する施策の展開状況、物流コストの削減状況、輸送サービスの向上の状況等について施策の成果を検証するとともに、所要の政策上の措置をとるものとする。

# 国際バルク戦略港湾の評価結果について(穀物)

評価項目		採点	釧路港	鹿島港	清水港・田子の浦港	名古屋港	水島港	志布志港	
政策の目的と目標	目的	大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国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を目指したものであること	50	40	45	12	43	44	46
	目標	2015年までに、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応するとともに、2020年までに、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目指したものであること	50	38	38	10	37	44	44
政策の実現のための方策	輸入の効率化のための企業連携の促進	企業連携により大型船舶を活用するための具体的方策が提案されていること	200	123	123	56	103	134	101
	大型船舶に対応した港湾機能の拠点確保	最大級の輸送船舶に対応するための具体的な方策が提案されていること	100	72	78	24	68	68	76
	「民」の視点での効率的な運営体制の確立	「民」の視点からの効率的なターミナル運営が可能であること	150	113	99	88	122	123	91
	船舶の運行効率改善のための制限の緩和等	規制緩和等による先導的・実験的な提案が盛り込まれていること	100	37	51	45	73	47	66
政策の効果	物流コスト削減効果	対象品目に係るトータル物流コストが削減されるものであること	200	83	168	53	138	107	153
政策の実現のための体制等	地理的優位性	消費地への近接性等の地理的優位性を有すること	50	33	48	26	46	44	46
	施設の物理的優位性	大型船舶の入港に向け、航路や岸壁等の基本的な港湾施設、荷役機械、保管施設等既存施設が他港と比較して物理的優位性を有すること	50	32	36	24	34	38	41
	実現のための体制	荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカーなどロジスティクスを支える関係者の役割分担等についての合意のもとに実現可能な計画作りが行われていること	50	38	36	30	33	43	35
合計			1000	608	720	367	697	690	701

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。 3

# 国際バルク戦略港湾の評価結果について(鉄鉱石)

評価項目		採点	鹿島港	木更津港	水島港・福山港	
政策の目的と目標	目的	大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国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を目指したものであること	50	34	47	45
	目標	2015年までに、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応するとともに、2020年までに、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目指したものであること	50	19	48	28
政策の実現のための方策	輸入の効率化のための企業連携の促進	企業連携により大型船舶を活用するための具体的方策が提案されていること	100	46	88	49
	大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保	最大級の輸送船舶に対応するための具体的な方策が提案されていること	200	109	141	104
	「民」の視点での効率的な運営体制の確立	「民」の視点からの効率的なターミナル運営が可能であること	100	52	71	70
	船舶の運行効率改善のための制限の緩和等	規制緩和等による先導的・実験的な提案が盛り込まれていること	100	60	56	73
政策の効果	物流コスト削減効果	対象品目に係るトータル物流コストが削減されるものであること	200	101	162	136
政策の実現のための体制等	地理的優位性	消費地への近接性等の地理的優位性を有すること	50	34	47	43
	施設の物理的優位性	大型船舶の入港に向け、航路や岸壁等の基本的な港湾施設、荷役機械、保管施設等既存施設が他港と比較して物理的優位性を有すること	100	67	73	76
	実現のための体制	荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカーなどロジスティクスを支える関係者の役割分担等についての合意のもとに実現可能な計画作りが行われていること	50	32	42	36
合計			1000	554	774	659

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。 4

# 国際バルク戦略港湾の評価結果について(石炭)

評価項目		採点	室蘭港	小名浜港	徳山下松港・宇部港	
政策の目的と目標	目的	大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国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を目指したものであること	50	33	44	46
	目標	2015年までに、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応するとともに、2020年までに、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目指したものであること	50	30	42	44
政策の実現のための方策	輸入の効率化のための企業連携の促進	企業連携により大型船舶を活用するための具体的方策が提案されていること	150	60	113	116
	大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保	最大級の輸送船舶に対応するための具体的な方策が提案されていること	150	72	131	118
	「民」の視点での効率的な運営体制の確立	「民」の視点からの効率的なターミナル運営が可能であること	150	51	83	91
	船舶の運行効率改善のための制限の緩和等	規制緩和等による先導的・実験的な提案が盛り込まれていること	100	61	43	61
政策の効果	物流コスト削減効果	対象品目に係るトータル物流コストが削減されるものであること	200	88	114	157
政策の実現のための体制等	地理的優位性	消費地への近接性等の地理的優位性を有すること	50	31	44	47
	施設の物理的優位性	大型船舶の入港に向け、航路や岸壁等の基本的な港湾施設、荷役機械、保管施設等既存施設が他港と比較して物理的優位性を有すること	50	33	42	40
	実現のための体制	荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカーなどロジスティクスを支える関係者の役割分担等についての合意のもとに実現可能な計画作りが行われていること	50	27	34	38
合計			1000	485	691	757

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。 5