

# 日本海側拠点港の検討状況について

平成23年6月30日  
国土交通省港湾局

# 日本海側拠点港の形成

対岸諸国の経済発展を我が国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、日本海側拠点港を形成する。

## ○日本海側拠点港形成の概要

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、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を目的に、平成22年11月に、「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を設置し、検討を進めているところ。

また、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築(代替機能の確保)及び防災機能の確保について、評価の視点に追加。

## ○スケジュール

- ・平成22年11月24日 第1回委員会
- ・平成23年2月3日 第2回委員会
- ・平成23年3月3日 第3回委員会
- ・平成23年3月11日 東北地方太平洋沖地震発生
- ・平成23年6月1日 第4回委員会
- ・平成23年6月3日 公募(7月29日募集締切)
- ・平成23年秋頃 委員会として結論

## ○委員

〈政府側〉

市村浩一郎

国土交通大臣政務官

〈委員〉

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

中田信哉

神奈川大学経済学部教授

長谷川雅行

(株)日通総合研究所顧問

深川三郎

(社)日本外航客船協会客船事業振興委員会委員長

丸屋豊二郎

日本貿易振興機構アジア経済研究所理事

村上英三

(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長

山本幸司

名古屋工業大学大学院工学研究科教授

吉田 進

(財)環日本海経済研究所名誉理事長

# 日本海側拠点港の形成において検討の対象とする港湾

- 日本海側拠点港の形成において検討の対象とする港湾……………26港



# 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、国際定期旅客
  - 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

# 各対象機能に関するあるべき姿

## ●国際海上コンテナ

複数港の連携や内陸部とのアクセス向上による集荷力の強化などにより、消費地や生産地を背後に控える港湾など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する。

当該港湾において、中国・ロシアを中心に対岸諸国との間の今後のダイレクト航路※の就航・拡大に必要な港湾機能の強化を図る。

その際、基幹航路向け貨物については、国際コンテナ戦略港湾への集約を図る。

※ダイレクト航路・・・目的地まで積み換えをせずに輸送される貨物を運ぶ航路

## ●国際フェリー・国際RORO船

今後、生鮮食品や活魚等輸送時間の短縮が求められる貨物や精密機械など輸送品質が求められる貨物に対して、これらの輸送に適した国際フェリー、国際RORO船航路の活用が進むものと考えられる。

このような状況に対応するため、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、当該港湾の必要な港湾機能の強化を図るものとする。

## ●外航クルーズ、国際定期旅客

今後の更なる対岸諸国との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・安定な就航の確保や、CIQ機能の充実など乗客の快適性確保のために港湾の機能強化を図っていく必要がある。

また、背後に魅力的な観光地を抱え、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、上記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。

なお、国内クルーズ船について、一定以上の寄港回数が見込まれる場合にも、拠点港としての機能を果たしていくものである。

## ●原木

今後の原木輸入の動向を見定めつつ、一定程度の輸入需要が見込める港湾において、日本海側港湾背後に立地する木材加工産業の安定的な事業展開を支えるため、北米材への転換など貿易構造の変化を踏まえた船舶の大型化への対応などの機能確保を図っていく必要がある。

## ●その他の大宗貨物

港湾管理者からの提案があった貨物については、当該貨物の物流動向や港湾管理者からのヒアリングを踏まえ、対象貨物として検討対象に追加し、あるべき姿について検討することとする。

# 定量的評価に関する選定基準

輸送モード ・ 貨物	2015年	2025年
国際海上 コンテナ ※国際コンテナ 戦略港湾政策 との整合性を 図ることが前提	○中・露を中心に対岸諸国との間にダイレクト航路の就航 ○中・露を中心に対岸諸国との輸出入コンテナ、2010年の2割増し以上の取扱個数	○中・露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 ○中・露を中心に対岸諸国との輸出入コンテナ、2010年の2倍以上の取扱個数
国際フェリー・ 国際RORO船	○対岸諸国との間に定期航路の就航	○対岸諸国との間に週5便以上の航路就航
定点クルーズ	○年間寄港回数25回以上	○年間寄港回数50回以上
背後観光地 クルーズ	—	○年間寄港回数12回以上
国際定期旅客	国際フェリー・国際ROROに準じる	
原木	○年間取扱貨物量30万トン以上 ○3万トン級原木運搬船が満載で入港可能	

定点クルーズ：一定のコースを定期的に周遊するクルーズの発着の拠点港

背後観光地クルーズ：背後に魅力的な観光地を抱え、一定以上のクルーズ船の寄港回数が見込まれる拠点港