

スーパー中枢港湾指定のための基準

(1) 国家経済・社会に対する効果

スーパー中枢港湾としての指定が、港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革を促進し、わが国港湾の国際競争力の強化及び産業の活性化等経済・社会の発展に貢献すること。また、このために提案された諸施策が戦略的かつ実現可能なものであること。

【解説】

湾域等においてスーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者は、ターミナル毎の機能分担の明確化と投資の効率化等を促進するため、港湾運営における広域連携を求められる。

上記の港湾管理者には以下の目標達成に向け、中継機能の拡充を含む需要の拡大を通じて、規模の経済等を生かした国際的な競争力を有するコンテナターミナル（以下、「次世代高規格コンテナターミナル」と言う。）の育成を行うための実現可能で明確な戦略の提示を求められる。

アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、

- ・ 港湾コストは、現状より約3割低減
- ・ リードタイムは、現状3～4日を1日程度まで短縮

また港湾管理者は、スーパー中枢港湾の育成を通じた港湾の国際競争力強化と経済の活性化のための明確な戦略の提示が求められる。

(2) コンテナ港湾としての規模

世界上位のコンテナ港湾に伍する規模を有すること。なお、わが国の枢要な地域ブロックのゲートウェイとして又はコンテナ中継港湾としての全国的な見地から、戦略的な重要性が特に認められる場合は規模の要件に満たない場合でも、これに配慮し、指定の判断を行う。

【解説】

中継機能の拡充を含む需要の拡大を通じて、規模の経済等を生かした国際的な競争力を有する次世代高規格コンテナターミナルが育成される為には、育成の場となるスーパ

ー中枢港湾が一定のコンテナ取り扱い規模を有することが必要となる。このような観点からスーパー中枢港湾は、5年程度の期間中に年間約400万TEU程度（現在の世界のコンテナ港湾の上位10港に相当する規模）のコンテナ取り扱いを目標とする。

なお、上記に該当しない場合であっても、わが国産業の集積地に直結する等のコンテナ貨物取り扱い上の重要性や、国際・国内フィーダー貨物の取り扱いポテンシャルを勘案すると、港湾管理者がスーパー中枢港湾としての規模の拡大を図りつつ次世代高規格コンテナターミナルを育成する事が、わが国経済と港湾の国際競争力の強化を図る上での戦略的な観点から特に重要と認められる場合については、これに配慮し指定の判断を行う。

港湾管理者は上記の達成にむけて、国際・国内フィーダー貨物の誘致も含めた明確な港湾経営戦略を提示することを求められる。

（3）次世代高規格コンテナターミナルの形成

次世代高規格コンテナターミナルの規格

次世代高規格コンテナターミナルとしての所要の規模、機能を有するコンテナターミナルの実現が可能なこと。

【解説】

既存又は整備中の港湾施設を活用し、あるいは港湾計画決定済みの事業を実施することによって、競争関係にある釜山港等アジアの主要港との競争に向けた所要の規模、機能を有する次世代高規格コンテナターミナルを早期に実現することが求められる。

次世代高規格コンテナターミナルに求められる規模の具体の目安は、

・ターミナルの有する岸壁延長：1,000m以上（物理的に一体的なコンテナヤードに接続するもの）なお、それ以下であっても同等以上の効率性が確保されると判断される場合は、これに配慮して指定の判断を行う。

・ターミナルの有する岸壁の水深：最大水深 - 15m以上

・ターミナルの奥行き：平均500m程度のコンテナ蔵置能力とする。

一体的なターミナルオペレーション引き受けの可能性

民間ターミナルオペレーターが、次世代高規格コンテナターミナルの一体的な運営を引き受けることが確実であると判断されること。

【解説】

高度なターミナル運営を目指し、明確な経営戦略をもって次世代高規格コンテナターミナルの一体的な運営を引き受ける単一事業者としてのターミナルオペレーターが存在していることが求められる。次世代高規格コンテナターミナルの一体的な運営を引き受けることが可能なターミナルオペレーターが存在しない場合にあっても、ターミナルオペレーションの引き受けを目指して、新たなオペレーターの形成がその準備手続きの進行状況等から確実であると判断できることが求められる。

(4) ターミナルオペレーターの経営環境整備に関する施策

官民一体となった協力体制の構築

国や地元地方自治体の支援の下に、港湾管理者、その他関係者が官民を挙げた協力体制を構築し、アジアの主要港との競争に向けたコスト、サービスに関する目標の達成が可能と判断されること。

【解説】

港湾管理者によって講じられる支援策であって、実施が確実であると考えられるものを背景に、民間事業者が国内外のコンテナ中継機能の拡充も含めコンテナ取り扱い規模の拡大を図りつつ次世代高規格コンテナターミナルを運営し、その結果、港湾コストが釜山港等と競争可能となって、ターミナル経営が健全なものとなる見通しが十分であると判断されることが求められる。¹ そのためには、スーパー中枢港湾の指定を受ける港湾管理者が、入出港手続きの簡素化やIT化、迅速化等の港湾管理に係るソフトの改善、外・内貿コンテナターミナル施設等のハードの機能の拡充、港湾運営の効率化等によるターミナル施設等使用料金及び入港料等の引き下げ、タグボート使用料の低減に資する支援措置を打ち出し、税関開庁時間やコンテナターミナルゲートオープン時間の延長などの関係港湾官署、その他関係事業者のコスト・サービスの向上に向けたより一層の努力を引き出す必要がある。また、スーパー中枢港湾の港湾管理者には、次世代高規格コ

¹ スーパー中枢港湾選定委員会において適当と認められた標準港湾コスト算定方式によって評価するもの。

ンテナターミナルに係る港湾料金の3割引き下げの努力に加え、地方の港湾との連携の下に、コンテナターミナルにおける内航船舶の利用促進やガントリークレーン使用料の減免措置の実施等による内航コンテナフィーダー輸送の活用推進も含め、総合的なコスト競争力の涵養のため必要な役割を果たすことが求められる。

IT基盤及び背後交通網との円滑なアクセス手段の確保

他に先駆けて港湾関係諸手続きの簡素化を進めると共に港湾物流情報プラットフォームの導入等のIT化戦略を提示すること。また、背後の幹線輸送網との円滑なアクセスの確保に向けた施策を提示すること。

【解説】

港湾関連行政手続きのワンストップサービスを実効あるものとするため、国が推進する港湾関係諸手続きの書式、項目の共通化に対応して、港湾関係官署等との連携の下に港湾諸手続き時に各港が独自に求めている諸情報の簡素化を促進する。また、港湾物流情報プラットフォームの導入等の港湾を核とした物流ビジネスの高度化に資するIT基盤整備のための施策の展開を他に先駆けて検討し、その戦略をターミナルオペレーター等に対して明確に示すことが求められる。

コンテナ物流の定時性・高速性・低廉性を確保するため、港湾と背後圏の円滑な連絡を確保することから、ソフト、ハード両面にわたる港湾アクセス手段整備の計画及び実施スケジュールを提示することが求められる。

港湾を核としたロジスティクス機能の拡充

次世代高規格コンテナターミナルの整備に合わせて、ロジスティクス事業者の活動の場が形成されること。

【解説】

荷主のサプライチェーンマネジメントの形成を支援するため、スーパー中核港湾においては、コンテナターミナル機能を活用したロジスティクス事業者の立地を促進することが求められる。このため、次世代高規格コンテナターミナルに近接して、

ロジスティクス事業者向けの業務ビルや自動化倉庫、その他のIT化された物流管理機能・流通加工機能等の多様な先端的物流施設の立地・集積の為の用地(ロジスティクスパーク)、及び

臨海部における光ファイバー網等の関連インフラストラクチャー、
の提供が必要となる。

(5) スーパー中枢港湾で実施される施策・戦略

スーパー中枢港湾育成に向けた諸施策がわが国のコンテナ港湾全般を先導する
実験的試みとして、国家的な見地から見て支援する戦略的価値を有すること。

【解説】

スーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者が提示を求められる下記のような戦略や
施策が、先導的、実験的な試みとして、わが国経済の活性化に向けた国家的な見地から支
援する価値があり、かつ実施が確実であると判断されることが求められる。

上記基準(1)及び(4)で提示を求められる戦略又は施策

その他、大規模のターミナルオペレーター形成の過程やターミナルオペレーターが
選択する、国際コンテナ中継機能の強化に向けた経営目標や内航海運との連携によ
る国内中継機能の拡大、荷役の自動化等の新たなターミナル運営方式等