

参考資料

最近における主な政策概要

1. 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」の概要

運輸大臣から港湾審議会に諮問されていた「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」の答申が、約1年間の検討を経て、平成11年12月17日にとりまとめられた。

その概要は、経済・社会のグローバル化の進展や環境に対する意識が高まるなか、港湾が国際競争力を備えた活力ある経済・社会の構築や国民生活の安定等に貢献していくため、今後の港湾行政にあたっては以下の取り組みが必要であるとするもの。

1. 全国的・広域的な視点からの取り組みの強化

我が国全体として、効率的・効果的な物流体系等を構築するため、国と地方の役割分担を明確にしつつ、全国的・広域的な視点からの取り組みを強化する必要がある。

国は効率的・効果的な港湾の配置・機能など全国や港域・地域ブロックの方針を明確に示す。

重要港湾の役割や配置の考え方を以下の4点に整理し、適切に指定を行う。

- ・ 低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点
- ・ 必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点
- ・ 国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点
- ・ 災害時の対応等、その他国の政策的な要請への対応

国の直轄事業を「重要港湾が国際・国内海上交通ネットワークの拠点として機能するために必要な施設」の整備等全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的事業に限定することを基本に、その具体的範囲の考え方を明らかにする。

港湾整備における国の財政負担率を、国にとっての重要度や効用の及ぶ範囲等を反映したものとなるよう見直す、

2. 地域の主体的な取組みの支援と強化

多様性に富んだ美しい国土づくりを実現していくために、港湾の整備・管理システムを、地域の主体的取組みを支援・強化するようなものにしていく必要がある。

地方港湾審議会限りで港湾計画の変更ができる範囲を拡大する等、港湾計画に関する港湾管理者の裁量の範囲を拡大する。

統合補助金の創設など補助事業に係る港湾管理者の裁量を拡大する。

3. 環境の保全・創造のための取組みの強化

良好な港湾環境の形成を図るため、環境創造に積極的に取り組む姿勢を明らかにし、総合的な環境施策を推進していく必要がある。

干潟や浅場の造成、護岸の緩傾斜化等により、良好な港湾環境の創造を積極的に進める。

放置プレジャーボート等について、港湾管理者が適正な行政措置を実施するための措置の検討や保管場所の確保等を進める。

4. 港湾行政の透明性、効率性等の向上

港湾の整備・管理において、港湾行政の透明性や効率性をより向上させる必要がある。

事業実施前や事後の評価等により、公共事業の決定過程の透明化及び評価の適正化を図る。

コンテナターミナル等における利用効率の向上や利用者ニーズへの適切な対応等の観点からの港湾施設の使用ルールの多様化や料金の弾力化等を進める。

2. 港湾法の一部を改正する法律の概要

1. 改正の背景

近年、我が国においては、経済のグローバル化の進展や環境の保全に対する国民意識の高まり等により、経済社会の構造変化が急速に進行している。

このような中で、港湾が、国際競争力を備えた活力ある経済社会の構築や国民生活の安定等に貢献していくためには、我が国全体としての効率的、効果的な物流体系の構築や環境施策の充実に積極的に取り組む必要がある。

本法律は、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11年12月)を踏まえつつ、全国的・広域的な視点から港湾の効率的な整備とその適正な管理運営を推進するとともに、港湾の開発等に際して環境施策の充実を図ることを目的とするものである。

2. 主な改正の内容

(1) 港湾の分類の定義の明確化

重要港湾の定義を「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾」と、特定重要港湾の定義を「重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾」とする。

(2) 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し

重要港湾の港湾工事について、国の利害に重大な関係を有する施策として国が実施する岸壁、航路等の工事に要する費用に対する国の負担割合を引き上げるとともに、小規模な施設の工事に要する費用に対する国の負担割合を引き下げる。

(3) 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取り組み

港湾の開発、利用等に関し、運輸大臣が定める基本方針に、経済的な観点等からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携確保に関する基本的な事項を追加する。

(4) 港湾に関する環境施策の充実

環境の保全に配慮しつつ港湾の整備等を図る旨を法目的に明記するとともに、基本方針に、港湾の開発等に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項を追加する。

(5) 港湾の適正な管理のための放置艇対策の充実

いわゆる放置艇の対策として、港湾区域のうち港湾管理者が指定した一定区域内における船舶の放置等を禁止するとともに、港湾管理者が撤去保管した所有者不明の放置艇等について、その売却、廃棄等の処分を行うこ

とができることとする。

3. 「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」の変更について

1. 変更の背景

「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（以下「基本方針」という。）」は、港湾法第3条の2の規定に基づき、国土交通大臣（旧運輸大臣）が、交通体系の整備、国土の適正な利用等を考慮して定めるものであり、港湾管理者が定める港湾計画は、同法第3条の3の規定により、基本方針に適合しなければならないこととされている。

経済のグローバル化等、我が国港湾をめぐる環境の変化に対応するため、平成11年12月に港湾審議会より運輸大臣に対してなされた「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」の答申を踏まえて、平成12年3月に、基本方針の記載事項の追加を含む港湾法の改正が行われた。

基本方針の変更に当たっては、港湾法第3条の2第4項の規定により、関係行政機関の長に協議し、かつ港湾審議会の意見を聴かなければならないとされており、平成12年5月に港湾審議会へ諮問し、11月に答申を得て、平成12年末に基本方針の変更告示を行った。

2. 変更の概要

(1) 全国的・広域的な方針の明確化

今後の港湾の進むべき方向として、**産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系のハード・ソフト両面からの構築や地域の自立の基盤となる港湾空間の創造等**について記述

港湾機能の拠点的な配置と能力の強化に関し、**将来の港湾取扱量の見通し、国際海上コンテナ、バルク貨物等の輸送機能の拠点的な配置と備えるべき能力等**について記述

(2) 港湾法の一部改正による事項の追加

良好な港湾環境の形成に関し、**自然環境の積極的な保全、人と自然との触れ合い等**について記述。

港湾相互間の連携の確保に関し、**10の地域ブロックごとの港湾相互間の連携の方針、日本海沿岸、瀬戸内海という複数地域間の港湾相互間の連携の方針等**について記述

4. 新世紀港湾ビジョンの策定

1. 趣旨

本ビジョンは、

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 11 年 12 月)において、次世代の港湾像の構築等今後の検討課題とされた諸事項に応えるとともに、

国土交通省・地方整備局への組織改編後の港湾行政を積極的に展開できるよう、

新世紀の港湾政策の進め方について、平成 12 年 12 月に港湾局においてとりまとめたものである。

このビジョンの作成により、同年 3 月に成立した港湾法の一部改正、12 月に告示された基本方針の変更とともに、新世紀の港湾政策の枠組みが整えられたこととなる。

2. 策定経緯

全国各地(全国 10 ブロック)での意見交換会、市民アンケート、港湾管理者アンケート、インターネットによる意見募集等を通じて頂いたこれからの港湾政策についての意見を集約するとともに、各界の有識者により構成される「新世紀港湾ビジョン懇談会」(座長;森地茂 東京大学大学院教授)において幅広い観点から検討し、とりまとめた。

3. ビジョンのポイント・

(1)目標

1) 基本目標

「暮らしを海と世界に結ぶみなと」の実現

2) 重点目標

ネットワーク化されたみなと

(国際競争力のある高質な物流サービスの提供)

地域と市民のみなと

(工業とともに多様な産業による地域活性化、暮らしの充実)

将来のみなとづくりの構想推進

(海路及び海の資質の十全活用)

(2)ビジョンの推進方針

1) 国と地域のパートナーシップにより施策を推進

- 2) 他の行政分野、港湾のユーザー、市民等多様な主体の参加と連携の下で施策を推進

4 . 今後の主な取り組み

- 1) 各地での意見交換会の実施等を通じ、ビジョンを周知
- 2) ビジョンの考えに基づく、地方整備局等によるブロック毎の港湾ネットワークの方針策定
- 3) ビジョンを踏まえた、各地域の活性化に資するみなとづくりへの取り組み支援
- 4) 将来のみなとづくりに向けた技術開発の加速

新世紀港湾ビジョン(平成12年12月)

<基本目標>

暮らしを海と世界に結ぶみなと

新世紀の潮流

グローバル化とIT化が促すみなとの高機能化
新しい船と新技術が求めるみなとの成長
環境と市民が望む海とみなとの新しい関係の構築
人口減少社会が迫るみなとづくりの変革

<重点目標1>

広域的にネットワーク化されたみなとへの新生

～国際競争力のある高質な物流サービスの提供～

海上ハイウェイネットワークの形成

暮らしと海の安全のための拠点港湾と周辺のネットワーク

<重点目標2>

内外に開かれた地域と市民のみなとへの新生

～工業とともに多様な産業による地域活性化、暮らしの充実～

多様な産業の導入等地域の活性化

まちづくりの一環としての港湾空間の再編成・創造

地域の特性に応じた港湾空間の再編成・創造

<重点目標3>

希望のもてる将来のみなとづくりの構想推進

～海路及び海の資質の十全活用～

海路を活かす次世代港湾の構想

海の資質を活かす次世代港湾の構想

<実現への取り組み方針>

国と地域のパートナーシップによるみなとづくり

<取り組み方策1>

国のガイドラインの下での拠点となる港湾の強化

地方整備局等によるネットワーク形成の方針の策定

国による拠点機能の強化

<取り組み方策2>

地域が主体となって進めるみなとづくりへの国の支援

地域の主体的取り組みを円滑化する施策の推進

国と地域のパートナーシップの強化

<取り組み方策3>

国主導での構想の基盤となる技術開発の推進

構想のファーストステップとなるモデル的プロジェクトへの取り組み

技術の長期計画の策定

平成12年5月23日

特定地域振興重要港湾の選定について

運輸省港湾局

1. 背景と目的

近年、各地域の特性を活かしつつ、多様性に富んだ美しい国土づくりを目指した多極型国土構造の形成への取組みが始まっている。

港湾は、物流基盤として暮らしと経済を支えるのみでなく、観光や海洋性レクリエーションの場、日常生活の交通手段として地域社会に密接な関係を有しており、豊かな自然、特色のある歴史、文化、産業等を活かしながら、個性と魅力ある「みなとづくり」を進めることにより、ゆとりや潤いのある地域づくり、地域の文化や産業の育成に貢献していく必要がある。

運輸省港湾局では、このような観点から、地域の振興に重要な役割を果たすことが期待される港湾を特定地域振興重要港湾として選定し、地域振興のための調査の実施等を通じて支援を図ることとした。

2. 特定地域振興重要港湾の定義

特定分野、機能の強化を図り、当該港湾及び周辺地域の活性化を図るため、調査の実施、予算の配分等を通じて国が積極的に支援(注1)する港湾(注2)。

(注1)国の支援策

- ・ 地域振興のための調査の重点実施
- ・ 計画策定や技術的検討への支援
- ・ 事業の推進

(注2)複数の港湾が連携することによって効率的・効果的な地域振興が可能となる場合には、複数の港湾を一体的なものとして選定する。

また、港湾による地域振興が図られるべき地域において対象港湾が未定または未設置の場合は、港湾名を特定せず選定する。

3. 対象港湾の選定

各港湾管理者に特定地域振興重要港湾の募集を行い、申請のあった港湾の中から、人流・交流機能、観光・レクリエーション機能、防災機能など振興すべき港湾機能の分野が明確であり、地域の振興・活性化の観点からその振興が強く求められている港湾を選定した。

また、あわせて、地域の振興に関し大きな影響を与えるプロジェクト等が進展しており、そのプロジェクト等と連携して港湾機能を振興することが地域の振興にとって重要な港湾を選定した。

4. 選定結果

下記の港湾を特定地域振興重要港湾として選定した。

港湾名等	振興すべき主な分野
福井港(福井県) 岩船港(新潟県) 大湊港(青森県) 館山港(千葉県) 新宮港(和歌山県) 河下港(島根県) 八幡浜港(愛媛県) 水俣港(熊本県) 青方港(長崎県) 沼津港・松崎港(静岡県) 中部国際空港に関連する港湾 岩内港(北海道)	レクリエーション 観光 防災拠点 観光・レクリエーション 産業振興 産業振興 産業振興 環境 生活拠点 観光 人流 観光

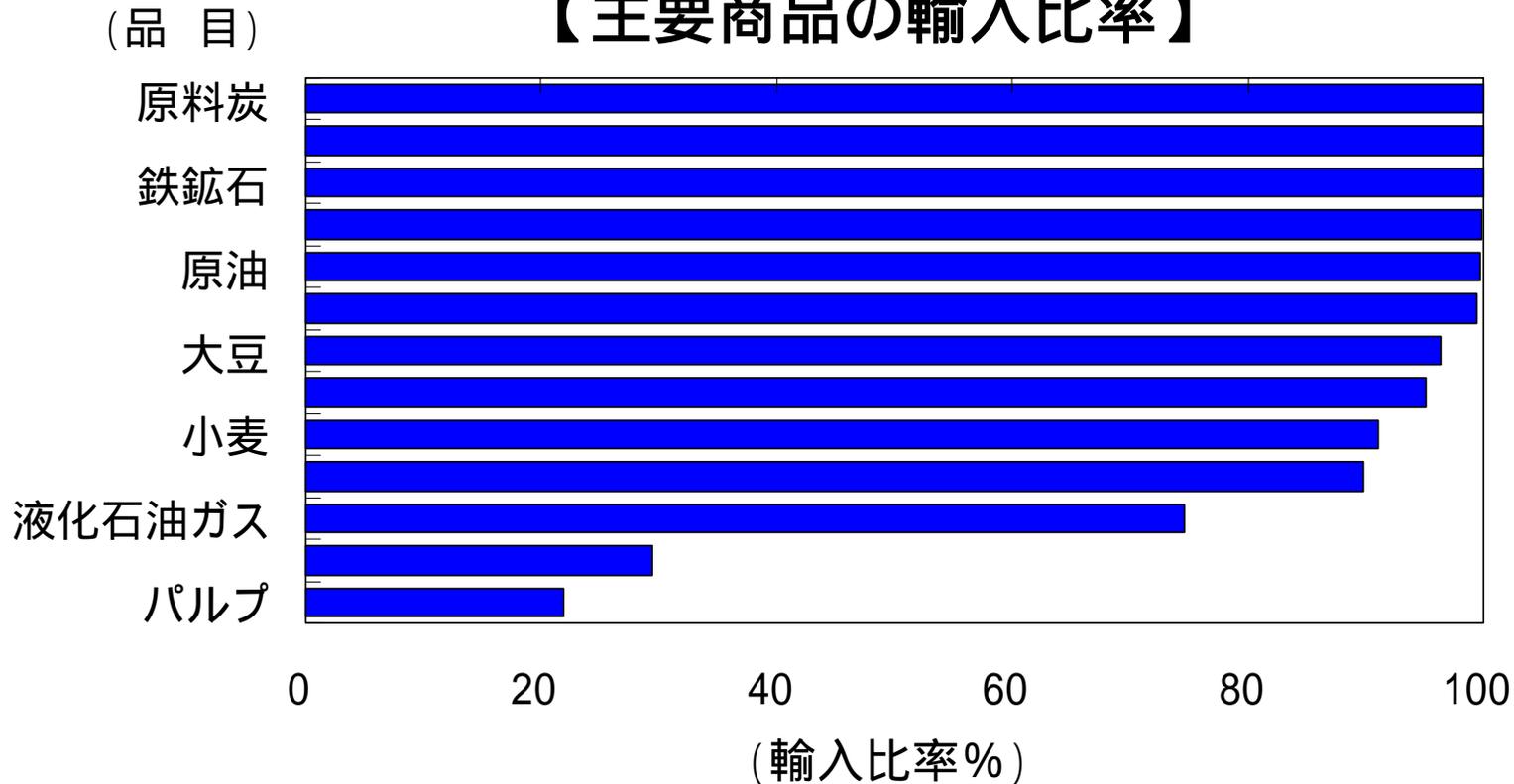
(その後平成12年8月25日に、以下のとおり追加選定)

沖縄の北部地域の振興の拠点となる 港湾	観光
------------------------	----

統計資料等

海外に依存する原材料

【主要商品の輸入比率】



資料：通商産業大臣官房「エネルギー生産・需給統計年報 平成11年」

通商産業大臣官房「資源統計年報 平成11年」

農林水産省総合食料局「食糧需給表 平成11年度」

日本関税協会「日本貿易月表 '99.12」

通商産業大臣官房「繊維統計年報 平成11年」

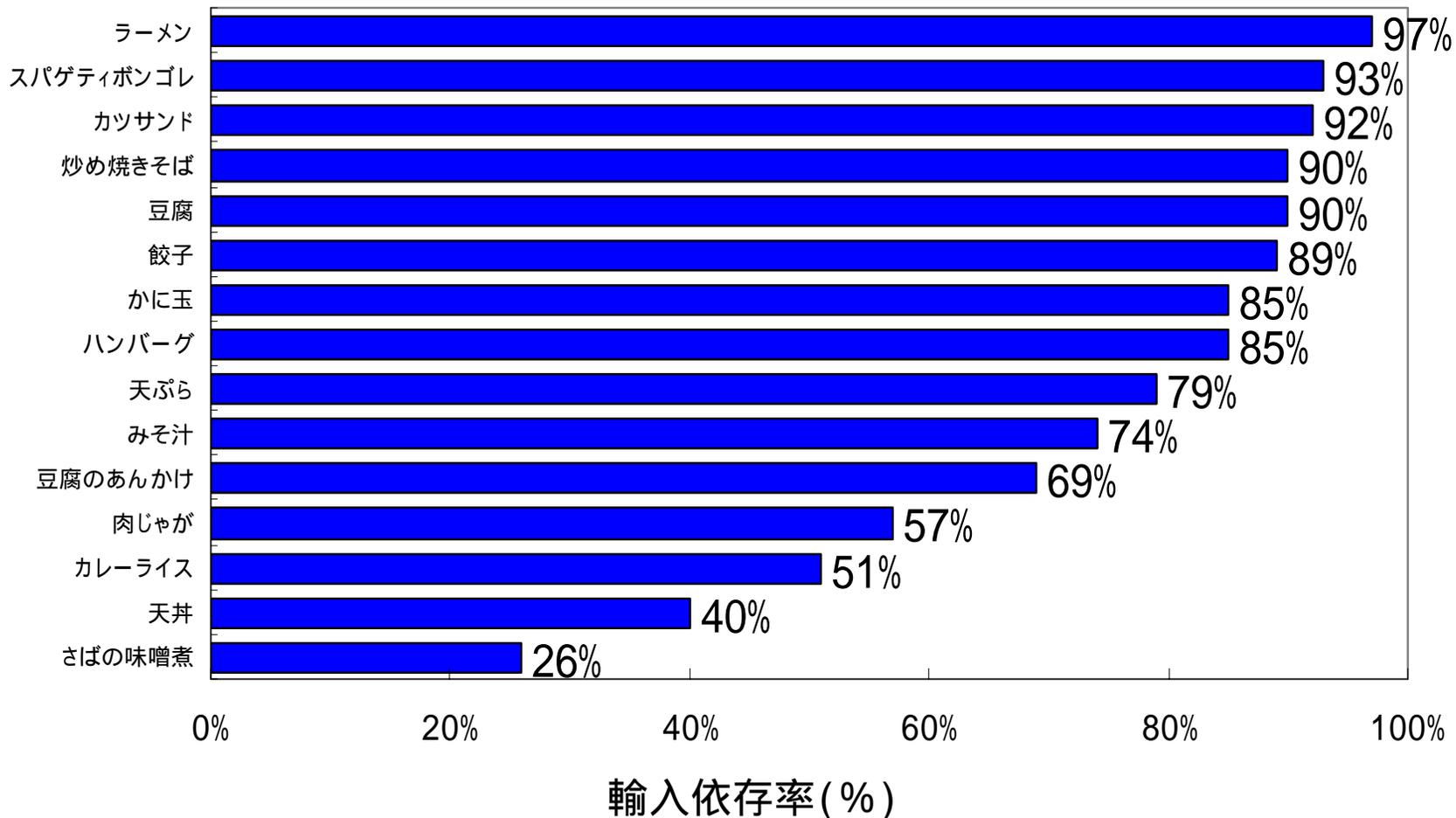
通商産業大臣官房「紙・パルプ統計年報 平成11年」

(注) 輸入比率 = 輸入量 / (輸入量 + 国内生産量)

(重量ベース)

日常生活と港湾

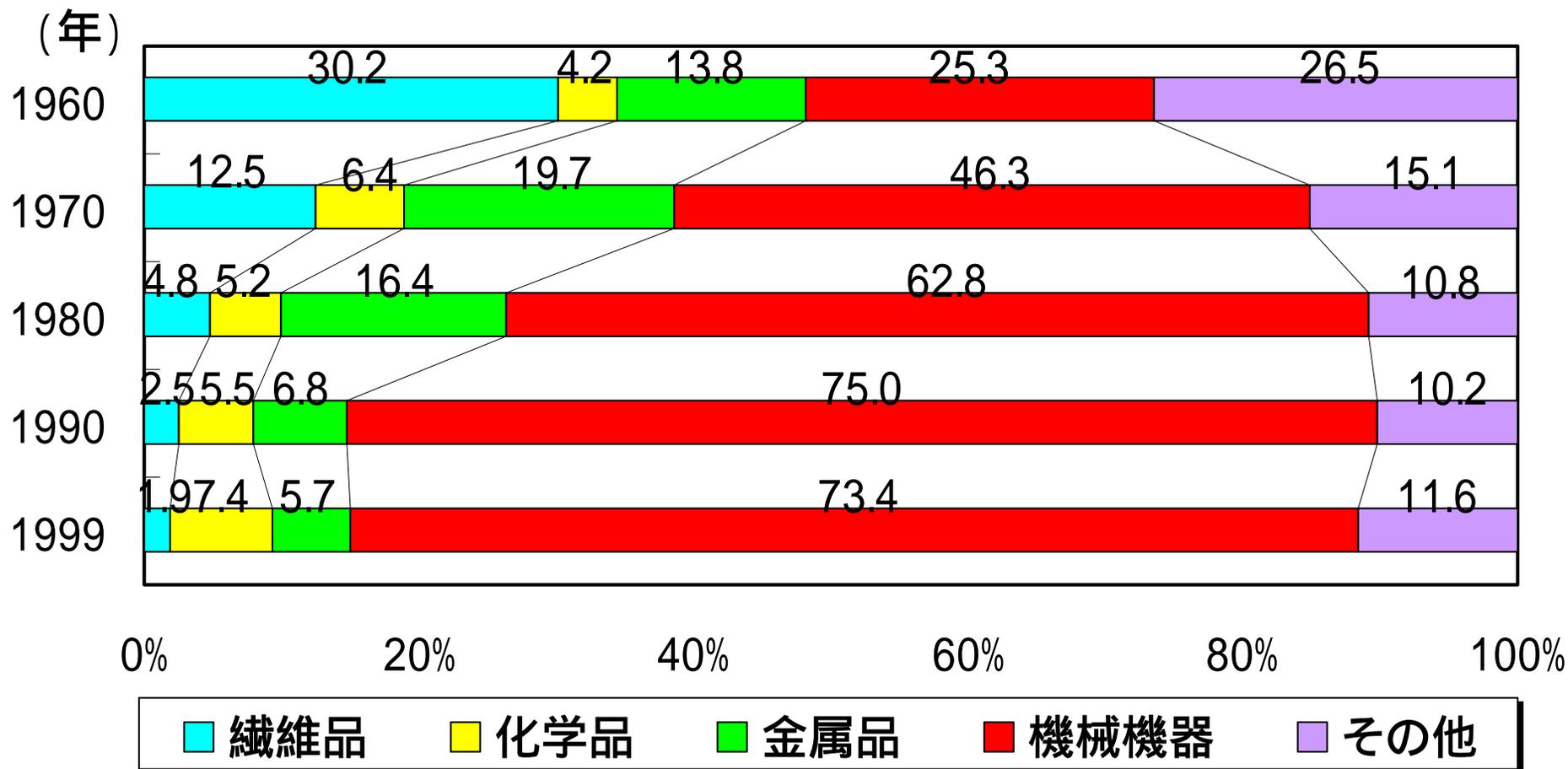
【世界の国から食卓へ献立の素材が輸入されている割合】



資料：農林水産省食料自給率早見ソフトにより作成

(重量ベース)

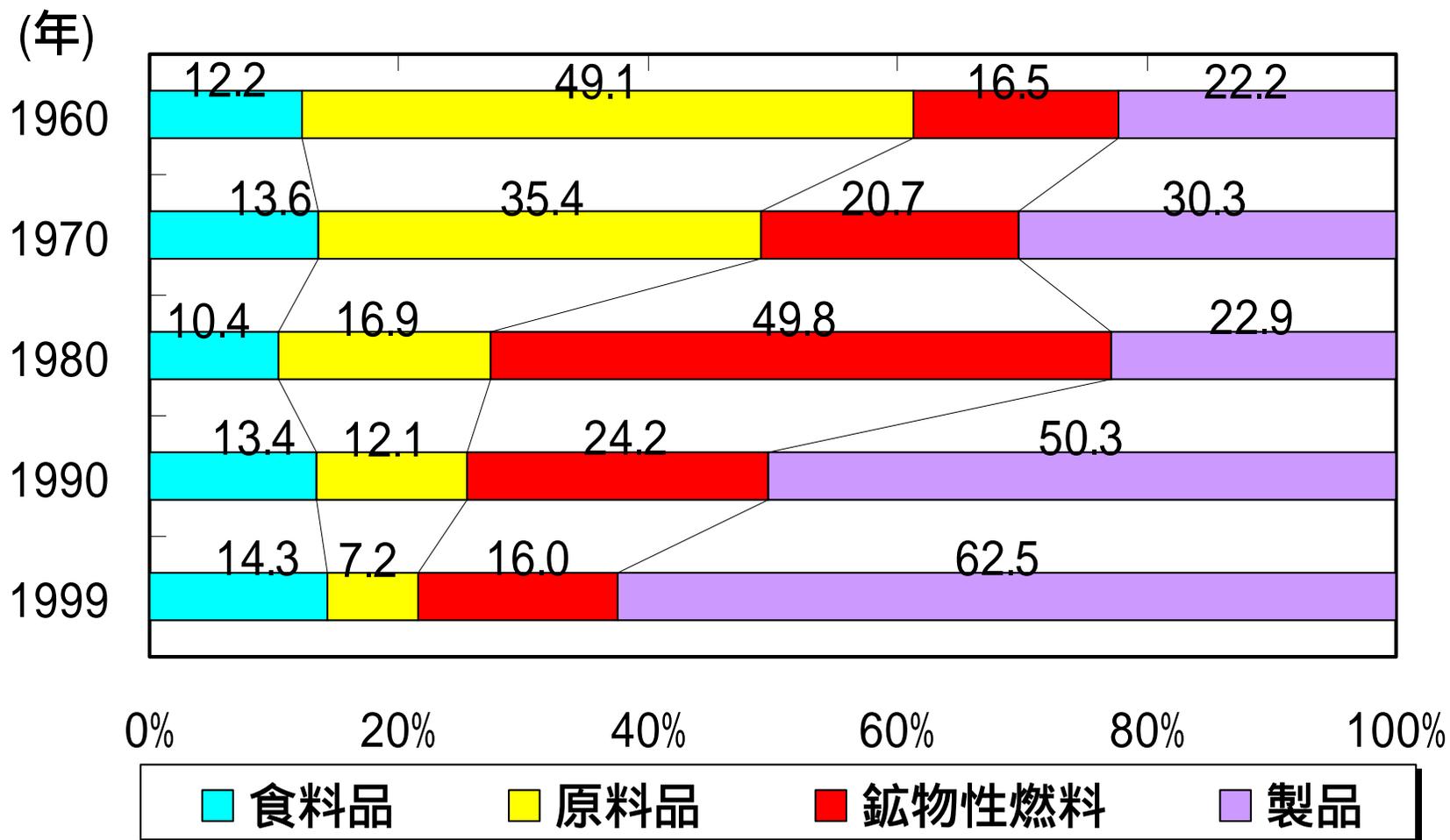
わが国の品目別輸出構造の推移



資料：平成12年版「通商白書（各論）」

（金額ベース）

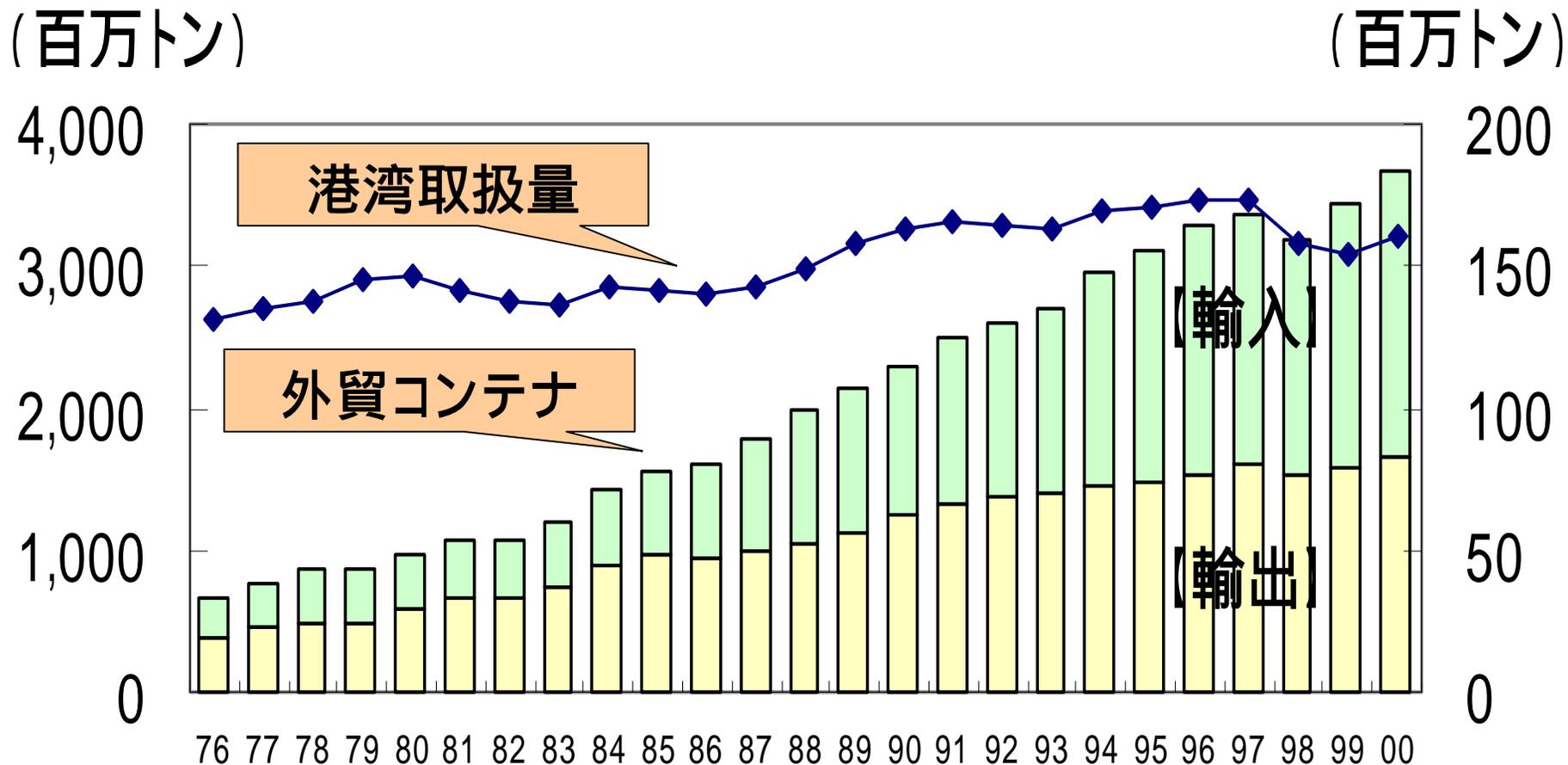
わが国の品目別輸入構造の推移



資料：平成12年版「通商白書（各論）」

（金額ベース）

港湾取扱貨物量と外貿コンテナ取扱量の推移



資料：国土交通省港湾局調べ

港湾取扱貨物量ランキング (1999年 上位20港)

順位	港湾名	(単位:千トン)				
		総貨物量	輸出	輸入	内貿	内航フェリー
1	千葉	164,741	7,159	86,877	70,704	-
2	名古屋	134,716	32,493	54,756	42,906	4,562
3	横浜	114,538	27,127	41,593	45,818	-
4	川崎	99,538	4,182	53,682	38,302	3,372
5	水島	91,035	5,820	46,509	38,706	-
6	神戸	89,999	17,525	24,202	21,810	26,463
7	大阪	87,825	8,915	21,360	22,704	34,845
8	東京	86,720	14,615	22,446	29,387	20,273
9	北九州	86,332	5,106	22,478	25,737	33,011
10	苫小牧	83,395	638	18,147	21,749	42,861
11	木更津	77,071	2,172	41,690	33,209	-
12	堺泉北	72,404	2,116	25,893	36,141	8,254
13	大分	61,782	3,324	29,892	19,316	9,249
14	四日市	61,669	3,037	38,704	19,928	-
15	高松	57,306	23	183	2,075	55,026
16	徳山下松	56,797	2,639	15,105	36,685	2,368
17	宇野	55,572	177	1,039	2,325	52,031
18	鹿島	53,006	3,522	32,551	16,934	-
19	喜入	51,798	-	25,683	26,115	-
20	室蘭	47,647	657	12,193	14,852	19,944

資料：国土交通省総合政策局情報管理部「港湾統計(年報)」

(注) 1. 輸出及び輸入貨物は、外航フェリーによる貨物を含む。

2. 内貿は、内航フェリーによる貨物を除く。

外貿コンテナ貨物量ランキング (1999年 上位20港)

(単位:万トン)

順位	港湾名	合計			順位	港湾名	合計		
		輸出	輸入	合計			輸出	輸入	合計
1	東京	3,338	1,416	1,921	11	苫小牧	108	31	77
2	横浜	3,148	1,443	1,705	12	広島	96	61	36
3	神戸	2,944	1,383	1,560	13	新潟	95	19	76
4	名古屋	2,796	1,530	1,266	14	下関	90	26	64
5	大阪	1,910	603	1,307	15	那覇	90	14	75
6	博多	869	360	508	16	塩釜	63	44	19
7	清水	466	355	111	17	千葉	60	45	15
8	北九州	331	112	219	18	水島	51	37	14
9	川崎	166	72	95	19	徳山下松	48	35	13
10	四日市	153	100	53	20	岩国	48	46	2

資料：国土交通省港湾局調べ

入港船舶数ランキング (1999年 上位20港)

(単位:隻)

順位	合計		外航		内航	
	港湾名	隻数	港湾名	隻数	港湾名	隻数
1	尾道系崎	80,304	横 浜	9,323	尾道系崎	80,181
2	土 生	78,079	名 古 屋	8,874	土 生	78,079
3	呉	76,019	神 戸	8,169	呉	75,825
4	北 九 州	74,016	大 阪	6,506	高 松	73,703
5	高 松	73,961	博 多	5,432	北 九 州	69,898
6	広 島	70,681	東 京	4,752	広 島	68,974
7	千 葉	69,751	千 葉	4,476	千 葉	65,275
8	厳 原	63,493	北 九 州	4,118	厳 原	63,076
9	宇 野	61,482	稚 内	3,745	宇 野	61,259
10	今 治	60,488	堺 泉 北	2,676	今 治	60,179
11	鹿 児 島	56,708	水 島	2,539	鹿 児 島	56,419
12	気 仙 沼	54,579	川 崎	2,527	気 仙 沼	54,506
13	家 島	51,136	鹿 島	2,233	家 島	51,136
14	明 石	50,044	下 関	2,096	明 石	50,044
15	石 垣	49,943	清 水	2,034	石 垣	47,930
16	水 島	47,291	石 垣	2,013	水 島	44,752
17	横 浜	47,276	根 室	1,838	郷 浦	42,972
18	下 関	44,520	広 島	1,707	下 関	42,424
19	神 戸	44,075	四 日 市	1,644	大 分	40,288
20	郷 浦	42,972	徳 山 下 松	1,517	松 山	40,094

資料：国土交通省総合政策局情報管理部「港湾統計（年報）」

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

(単位:千TEU)								
順位	港湾名	2000年	順位	港湾名	1999年	順位	港湾名	1998年
1	ホンコン(中国)	18,100	1	ホンコン(中国)	16,211	1	シンガポール	15,136
2	シンガポール	17,040	2	シンガポール	15,945	2	ホンコン(中国)	14,582
3	釜山(韓国)	7,540	3	高雄(台湾)	6,985	3	高雄(台湾)	6,271
4	高雄(台湾)	7,426	4	釜山(韓国)	6,440	4	ロッテルダム(オランダ)	6,011
5	ロッテルダム(オランダ)	6,300	5	ロッテルダム(オランダ)	6,343	5	釜山(韓国)	5,946
6	上海(中国)	5,613	6	ロングビーチ(米国)	4,408	6	ロングビーチ(米国)	4,098
7	ロサンゼルス(米国)	4,879	7	上海(中国)	4,210	7	ハンブルグ(ドイツ)	3,547
8	ロングビーチ(米国)	4,601	8	ロサンゼルス(米国)	3,829	8	ロサンゼルス(米国)	3,378
9	ハンブルグ(ドイツ)	4,248	9	ハンブルグ(ドイツ)	3,738	9	アントワープ(ベルギー)	3,266
10	アントワープ(ベルギー)	4,082	10	アントワープ(ベルギー)	3,614	10	上海(中国)	3,066
18	東京	2,638	14	東京	2,696	14	東京	2,169
21	横浜	2,318	19	神戸	2,176	16	神戸	2,101
23	神戸	2,266	20	横浜	2,173	17	横浜	2,091
28	名古屋	1,905	29	名古屋	1,567	29	名古屋	1,458
35	大阪	1,474	38	大阪	1,250	37	大阪	1,156

資料：「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2001」及び「CONTAINER AGE SEPTEMBER 2001」

(注) 1. 出荷と入貨(輸移出入)を合計した値である。

2. 実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。

3. トランシップ貨物を含む。

4. 1998年は確定値、1999年は暫定値、2000年は速報値である。