

国際バルク戦略港湾の目指すべき姿

平成22年6月

国際バルク戦略港湾検討委員会

目次

第1部	資源、エネルギー、食糧輸入に係る基本認識	2
(1)	資源、エネルギー、食糧等の輸入における国際競争力の低下	2
(2)	輸送船舶の大型化への対応の遅れ.....	3
(3)	港湾利用の非効率性.....	3
第2部	国際バルク戦略港湾の目指すべき姿.....	5
1.	穀物.....	5
(1)	穀物需給と穀物産業を取り巻く世界的な動向.....	5
(2)	我が国の穀物輸入港の現状と課題.....	6
(3)	穀物の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿	6
2.	鉄鉱石	7
(1)	鉄鉱石需給と鉄鋼産業を取り巻く世界的な動向	7
(2)	我が国の鉄鉱石輸入港の現状と課題	9
(3)	鉄鉱石の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿.....	9
3.	石炭.....	10
(1)	石炭需給と石炭産業を取り巻く世界的な動向.....	10
(2)	我が国の石炭輸入港の現状と課題.....	11
(3)	石炭の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿	11
第3部	国際バルク戦略港湾政策実現のための具体的方策.....	13
1.	国際バルク戦略港湾政策の目的と目標.....	13
2.	国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策	15
(1)	輸入の効率化のための企業連携の促進	15
(2)	大型船舶に対応した港湾機能の拠点確保	16
(3)	「民」の視点での効率的な運営体制の確立.....	17
(4)	船舶の運行効率改善のための制限の緩和等.....	17
3.	方策の実現に向けて.....	18

第1部 資源、エネルギー、食糧輸入に係る基本認識

世界人口が68億人にも達する昨今、資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある。また、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリットの追求の観点から、輸送船舶の大型化が進展している。こうした中、中国や韓国等の近隣諸国では、旺盛な消費に対応するため、大規模で高規格な物流機能の提供に邁進するとともに、大胆な優遇措置等による海外企業の誘致に国を挙げて取り組んでいる。

一方、四方を海に囲まれた「海洋国家日本」においては、国民の暮らしに不可欠な食糧の6割、エネルギーの9割を海外に依存している。食糧安全保障の観点から、国内自給率を向上させるための取り組みを進めることが重要であるが、国内での食糧生産に必要な飼料用の穀物については、当面、海外に依存せざるを得ないのが実情である。また、鉄鉱石や石炭等を国内産に切り替えることは不可能であり、日本の国力の源泉である製造業等の国内産業にとって不可欠な資源等を安定的かつ安価に確保することは、我が国にとって最も基本的な課題の一つである。

しかしながら、我が国の港湾政策では、こういった資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物の輸入に関し、個々の企業の近代化・合理化を促進する観点からの支援に止まっており、経済的安全保障等国家的な視点や関連産業全体の国際競争力も強化するといった観点からの政策は必ずしも十分に講じられていない。

(1) 資源、エネルギー、食糧等の輸入における国際競争力の低下

資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物の輸入に係る民間商取引について、企業間の連携によりスケールメリットを追求する取り組みが必要であるが、これまでの我が国の政策では、こうした企業間の連携を促す制度的枠組みは用意されていないため、近隣諸国に比べ、スケールメリ

ットを活かした物流コストの削減の実現が難しい。

資源、エネルギー、食糧等の調達において、企業はグローバルな競争を強いられることから、企業間の連携やインフラ設備の効果的な利用を促す政策を講じることにより企業の国際競争力を維持・強化することが、我が国の国民生活や産業全体にとっても必要である。

(2) 輸送船舶の大型化への対応の遅れ

中国や韓国等のアジア各国において次世代の大型船舶(穀物:ポストパナマックス船、鉄鉱石:VLOC、石炭:ケープサイズ船)の利用を前提とした港湾開発や産業拠点整備が国主導で進められている。また、そのプロジェクトの多くは海外企業、特に日系企業の誘致を意識したものとなっている。

一方、我が国の港湾施設は、その多くが戦後の高度成長期に作られており、陳腐化、老朽化等の進行により、世界的に進む輸送船舶の大型化に十分に対応できていない。

また、我が国は、人口減少、少子高齢化の進展、財政状況の逼迫等に直面しており、社会資本整備についても抑制的にならざるを得ない状況にあることから、全国の国際バルク貨物取扱港湾の全てにおいて、次世代の大型船舶(穀物:ポストパナマックス船、鉄鉱石:VLOC、石炭:ケープサイズ船)に対応した港湾施設を整えることは不可能である。

さらに、我が国の港湾においては、大口荷主が利用している大規模な施設ほど企業負担が大きいという考え方に立って整備が行われており、制度の面においても、スケールメリットの追求による物流の効率化とそれによる企業の国際競争力強化に対応したものとなっていない。

(3) 港湾利用の非効率性

資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物の輸入に関し、民間企業の効率的な運営により、ターミナルコストを削減することが求められている。また、現状では、航行安全上の理由等から、夜間の時間帯の入出港が制限されていたり、積荷重量に応じた弾力的な運用ができない港湾もあり、

入港待ち等による追加コストが必要となる場合も多い。

このため、企業間の施設の共同利用体制の構築、民間主体による効率的かつ弾力的な埠頭運営、取扱貨物量の増加に応じた24時間荷役や関係行政機関の運用時間の拡大の実現等により、ターミナルコストや船舶の入出港コストを低減することが求められている。

こういった状況を放置し、物流のコスト・サービスの水準が改善されない状況が続けば、企業は生産拠点の海外への移転を一層進めざるを得ず、これまで我が国経済を支えてきた国内産業や雇用を守れなくなる可能性すらある。さらに、海外進出した企業が海外拠点で生産した商品を日本に輸入するといった事態が常態化すれば、原材料価格の上昇や雇用機会の喪失に伴う国内消費の低迷、さらには海外情勢が不安定化した際の供給不安等も懸念される。

このため、資源、エネルギー、食糧といった我が国の産業の国際競争力や国民生活を根底から支える国際バルク貨物について、その安定的かつ安価な供給を支えるべく、港湾の「選択」とともに、政策手段と投資を「集中」することにより、民間による国際バルク貨物の輸入に係る新しいビジネスモデルの構築を促すことを目指して、国際バルク戦略港湾政策を進める。

第2部 国際バルク戦略港湾の目指すべき姿

1. 穀物

(1) 穀物需給と穀物産業を取り巻く世界的な動向

① 逼迫する穀物需給

中国は、世界最大の大豆の輸入国であり、2007年時点においても世界の輸入量の約48%を占めるに至っている。また、今後、中国の生活水準の向上に伴い、一人当たりの食用油の消費量が増加すると、さらに輸入量が増加する可能性がある。仮に将来、中国の一人当たりの消費量が、同じ文化圏のシンガポール並みになったと仮定すると、中国の大豆輸入量は約1億トンにもなり、現在の世界の大豆貿易量の約8,000万トン(2007年時点)を超える量を必要とすることになる。

一方、最も代表的な飼料穀物であるトウモロコシについては、現時点では日本が最大の輸入国であり、中国は、ほとんど輸入を行っていない。これは、トウモロコシは国産で賄おうという国の政策による。しかしながら、中国の生活水準の向上に伴い、食肉の消費量が増加し、飼料穀物としてのトウモロコシの需給が逼迫してくることが予想される。これに伴い、安価な輸入トウモロコシの需要が高まり、早晚、中国が一大輸入国となることも予想される。

② パナマ運河拡張を見据えた穀物積出港の投資と輸送船舶の大型化

パナマ運河では、2015年に、第三閘門を新たに建設し、その容量を拡大する工事が進められており、これにより通行可能な最大船舶が船幅49m、船長366m、喫水15.2mとなり、現行パナマックス船の2倍以上の積載容量を持つ船舶が航行可能となる。これに呼応して、米国の穀物輸出の約6割を担うガルフ地域の積出港においても、対応する施設整備が計画されている。

穀物の主要な積出港であるニューオーリンズ港及びサウスレイジアナ

港においては、パナマ運河の拡張を見越した輸送船舶の大型化に対応するため、ミシシッピー川航路の増深の検討が進められている。既に、河口から230マイル上流のバトンルーージュまでの区間を55ft(16.8m)に増深する計画について、連邦政府の承認が得られており、その実施は今後の連邦政府及び州政府の予算状況次第となっている。

こうした中、海運の世界でも、パナマ運河の拡張を見越してポストパナマックス級の輸送船舶の建造が進行している。

(2) 我が国の穀物輸入港の現状と課題

現在の我が国のトウモロコシ輸入港では、輸入者である商社等の子会社であるサイロ会社が同一地域に複数立地している例があり、それぞれが独立して輸入・保管を行い、サイロ背後に立地している飼料メーカーにトウモロコシ等穀物を供給している。この場合、個々のサイロがばらばらに輸入を行うため、輸入量が細分化され、必ずしも効率的な輸送となっていない。また、埠頭がそれぞれ専用利用されているため、より大型の船舶を共同で配船するといった効率化を実現することが困難である。

現在の我が国の穀物を取り扱う主要港は、水深が13m程度であり、入港喫水が11.9mに制限されているところが多く、パナマックス級の輸送船舶が満載で入港できない場合が多い。このため、比較的水深の深い港湾に最初に入港し、そこである程度の荷卸しをした後、別の港に入る(同一企業での2港寄り)という形態の輸送を行う場合がある。

さらに、大型船舶の夜間入港が制限されていることによる時間ロスの発生や、荷役機械、保管施設等の老朽化、陳腐化といった課題もある。

このような状況の中、大豆に関して、日本の植物油製造企業が大連港背後に現地法人を設立し、大豆の輸入・加工を行っている例もある。当該工場では主に中国国内向けに大豆の輸入・加工を行っているが、工場加工した大豆原油と大豆カスは、日本にも輸出されている。

(3) 穀物の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿

このような状況に対応するため、我が国の穀物輸入港のうち、対象品目

の一次消費地への近接性等の地理的優位性、公共性、拠点性、物流コストの削減効果、背後地域の需要量等に鑑み拠点的な機能を担うべき地域に、国際バルク戦略港湾を配置する。

穀物の国際バルク戦略港湾においては、当該港湾の背後の需要に対応するだけでなく、大型船舶(ポストパナマックス船)が最初に入港し、当該船舶が他の穀物輸入港に寄港することが可能となるような喫水調整機能や、内航フィーダー輸送の拠点港としての役割を担うことも求められる。また、複数のサイロが立地している場合、より大型の輸送船舶に対応するため、埠頭を共同利用すること等も求められる。

このため、穀物の国際バルク戦略港湾においては、拡張されたパナマ運河を通過できる最大の船舶(ポストパナマックス船)が満載で入港可能な機能(航路、泊地、岸壁、防波堤、荷役機械、サイロ、ベルトコンベア等)を確保する必要がある。また、当該船舶が短時間で荷役を終えられるよう、必要に応じ24時間荷役が可能な体制を整えることが必要である。

また、2港寄りにより減載した大型船舶が寄港する港湾においては、減載後のポストパナマックス船が安全に入港することが可能となるような機能とともに、現行の主力であるハンディマックス級やパナマックス級の輸送船舶が満載で入港するための機能を確保する必要がある。

2. 鉄鉱石

(1) 鉄鉱石需給と鉄鋼産業を取り巻く世界的な動向

① 逼迫する鉄鉱石需給

世界的に鉄鉱石の需要は急増している。2002年までは日本が最大の輸入国であったが、中国の輸入量が急増し、現在は世界の輸入量の約半分を中国が占めている。また、2009年には輸入量が約6.3億トン(日本の輸入量の約6倍)に達するとの試算もある。

また、インドでは、今後の人口増加に加え、購買力を有する中間層の拡大が見込まれることから、自動車や家電の一大消費市場になると予想されるとともに、インフラ整備の加速や都市化の進展により、更なる鉄鋼需要の増加が見込まれる。

② 鉄鉱石供給側の交渉力強化と積出港の投資

鉄鉱石の供給は、ヴァーレ、リオ・ティント、BHPビリトンの3社の資源メジャーが全体の約7割を占め寡占状態にある。これまでの鉄鉱石貿易においては、輸入者である鉄鋼メーカーが輸送船舶を仕立て、鉄鉱石を輸送するFOB取引が主流であった。しかし昨今、供給側の資源メジャーが輸送船舶を仕立て、需要側の港湾まで輸送するCIF取引の割合が増えてきている。これにより、供給側の価格交渉力が増すことが予想される。

特に、ヴァーレは、自ら40万DWT級のVLOCを大量建造しており、マレー半島西側に鉄鉱石保管・供給基地を作り、ブラジルとの間でVLOCによるピストン輸送を行い、同基地からアジア地域に鉄鉱石を配分する構想を進めている。

積出港に関しても、ブラジルにおいては、約3億トンの年間産出量に対応した設備投資が進められている。主要な鉄鉱石積出港であるポンタ・デ・マデイラ港、ツバロン港では、それぞれ、40万DWT級のVLOCに対応する水深25m級のバース整備が進められている。

③ 鉄鋼メーカーの連携による競争力強化と近隣諸国の港湾整備

鉄鋼メーカーの世界では、スケールメリットによる市場競争力の強化の観点から、企業間のダイナミックなM&Aが頻繁に行われてきた。我が国においても、2002年のNKKと川崎製鉄の合併によりJFEスチールが誕生し、世界的には、2006年のミタルスチールによるアルセロールの買収、2007年のタタ・スチールによるコーラスの買収等、企業統合が進んでいる。

さらに近年では、同業他社との間で、半製品供給を共同で行うなど、企業間の連携が強化されており、世界的な市場競争の激化に伴い、こういった動きは、今後も様々な形で進む可能性がある。

また、中国等近隣諸国は、水深23mを越える大水深バースを有する輸入港を地域ブロック毎に配置し、効率的に鉄鉱石輸入を行っている。中国の鉄鉱石輸入港の多くは、大水深の輸入用バースと、国内移出用バー

スを持ち、大型の輸送船舶により一括大量輸入した鉄鉱石を中小型船舶に積み替え、揚子江流域や他の沿岸地域にフィーダー輸送を行っている。

一方、韓国では、代表的な鉄鋼メーカーであるPOSCO社の立地する浦項港、光陽港において大型の輸送船舶に対応する大水深バースの整備が進められている。特に光陽港では30万DWT級のVLOCに対応する輸入用バースが整備中であり、さらに35万DWT級のVLOCに対応するバースが計画中である。他方、浦項港においても25万DWT級の輸送船舶の満載寄港に対応し、かつ光陽港からの30万DWT級以上の輸送船舶の2港目寄港に対応できるバースが2バース整備中である。

(2) 我が国の鉄鉱石輸入港の現状と課題

現在の我が国の鉄鉱石輸入においては、それぞれの鉄鋼メーカーが輸送船舶を手配し、ばらばらに鉄鉱石を輸入する形態が一般的である。

現在の我が国の鉄鉱石輸入港の多くは水深が16～18m程度であり、鉄鉱石の輸入において主流を占めるケープサイズ級の輸送船舶が満載で入港できない場合が多い。また、昨今の鉄鉱石輸送船舶の大型化に伴い利用され始めている30万DWT超級のVLOCの着岸に必要な水深23mが確保されている港湾は大分港1港しかない。このため、穀物と同様、比較的水深の深い港湾に最初に入港し、そこである程度の荷卸しをした後、別の港に入る(同一企業での2港寄り)という形態の輸送を行う場合がある。さらに、大型の船舶の夜間入港が制限されていることによる時間ロスの発生といった課題もある。

(3) 鉄鉱石の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿

このような状況に対応するため、我が国の鉄鉱石輸入港のうち、対象品目の一次消費地への近接性等の地理的優位性、公共性、拠点性、物流コストの削減効果、背後地域の需要量等に鑑み拠点的な機能を担うべき地域に、国際バルク戦略港湾を配置する。

鉄鉱石の国際バルク戦略港湾においては、当該港湾の背後の需要に

対応するだけでなく、30万DWT級のVLOCが最初に入港し、当該船舶が他の鉄鉱石輸入港に入港することが可能となるような喫水調整機能を担うことも求められる。

このため、鉄鉱石の国際バルク戦略港湾においては、30万DWT級のVLOCが満載で入港可能な機能(航路、泊地、岸壁、防波堤、荷役機械、保管ヤード、ベルトコンベア等)を確保する必要がある。また、当該船舶が短時間で荷役を終えられるよう、24時間荷役が可能な体制を整えることが必要である。なお、国際バルク戦略港湾が2港寄りによる喫水調整機能を果たすためには、背後の需要が一定量以上必要であることに留意が必要である。

また、2港寄りにより減載した大型船舶が寄港する港湾においては、減載後のVLOCが安全に入港することが可能となるような機能とともに、現行の主力であるケープサイズ級の輸送船舶が満載で入港するための機能を確保する必要がある。

3. 石炭

(1) 石炭需給と石炭産業を取り巻く世界的な動向

① 逼迫する石炭需給

石炭の世界最大の消費国である中国は、世界の約半分の29.5億トン(2009年)の石炭を産出し、ほぼ全量を国内で消費している。しかしながら、近年、原料炭を中心に良質・安価な海外炭の輸入が増え始め、2009年時点では約1.3億トンと世界でも有数の石炭輸入国となってきている。仮にその消費量の一割が輸入海外炭に切り替われば、現状、世界最大の輸入量1.6億トン(2009年)を誇る日本を超え、世界一の輸入国となる可能性がある。

② 石炭積出港の投資

石炭の世界最大の供給国は豪州であり、世界全体の約27%(2007年)を占めている。豪州では、東豪州沿岸に石炭積出港が点在しているが、中国の石炭輸入の急増により、一部の港湾において激しい滞船が生じて

いる。これに対応するため、各港湾において、急ピッチで取扱能力の増強(岸壁の増設、貯炭場の拡張等)が進められているとともに、鉱山と港湾とを結ぶ鉄道の輸送能力の増強も進められている。各港湾においては、航路・泊地の水深に潮汐を考慮し、概ね17.5m~18.5m程度の喫水で出港できる状況となっている。

(2) 我が国の石炭輸入港の現状と課題

現在の我が国の一般炭輸入港の多くは、14m以下であり、パナマックス級の輸送船舶が満載で入港できない場合が多い。韓国の港湾ではケーブサイズ級の輸送船舶の入港が可能な水深が確保されているが、我が国では、ケーブサイズ級の輸送船舶にほぼ対応可能な水深18mが確保されている港湾は松浦港等2港しかない。

また、石炭に関しては、火力発電所等の大口荷主以外に、小口荷主が多く存在する。こういった小口荷主も、効率的な輸送のメリットを享受できるようにする必要がある。さらに、大型の船舶の夜間入港が制限されていることによる時間ロスの発生といった課題もある。

このような状況の中、石炭の主要な輸入国の一つである韓国におけるPOSCOターミナル社は、韓国国内及びアジアの近隣諸国向けの鉄鉱石や石炭等の貯蔵・管理業務を行っており、日本の石炭火力発電所が海外から調達する石炭の中継貯炭場として利用するなど、少量ではあるが日本へのフィーダー輸送も行われている。

(3) 石炭の国際バルク戦略港湾の目指すべき姿

このような状況に対応するため、我が国の石炭輸入港のうち、対象品目の一次消費地への近接性等の地理的優位性、公共性、拠点性、物流コストの削減効果、背後地域の需要量等に鑑み拠点的な機能を担うべき地域に、国際バルク戦略港湾を配置する。

石炭の国際バルク戦略港湾においては、当該港湾の背後の需要に対応するだけでなく、大型船舶(ケーブサイズ船)が最初に入港し、当該船舶が他の石炭輸入港に入港することが可能となるような喫水調整機能や、

内航フィーダー輸送の拠点港としての役割を担うことも求められる。

このため、石炭の国際バルク戦略港湾においては、ケーブサイズ級の輸送船舶が満載で入港可能な機能(航路、泊地、岸壁、防波堤、荷役機械、保管ヤード、ベルトコンベア等)を確保する必要がある。また、当該船舶が短時間で荷役を終えられるよう、24時間荷役が可能な体制を整えることが必要である。さらに、周辺の小口荷主への配送・一時保管機能(コールセンター機能)の確保も必要である。

また、2港寄りにより減載した大型船舶が寄港する港湾においては、減載後のケーブサイズ船が安全に入港することが可能となるような機能とともに、現行の主力であるパナマックス級の輸送船舶が満載で入港するための機能を確保する必要がある。

第3部 国際バルク戦略港湾政策実現のための具体的方策

1. 国際バルク戦略港湾政策の目的と目標

アジア市場における企業活動の国際化の進展状況を踏まえれば、国内に立地・操業している企業にとって、国内外を結ぶ物流コスト・サービスの水準は企業活動の存続に関わる重要な課題となってきた。そもそも、国内の人件費等の諸コストの割高感は依然として存在しており、物流コスト・サービスの水準が改善されなければ、企業は生産拠点の海外への移転を一層進めざるを得ない状況に追い込まれている。

さらに、中国や韓国等近隣諸国の港湾においては、大胆な優遇措置や高度な物流機能の提供により国を挙げて海外企業の誘致に邁進している。

こうした近隣諸国の取り組みに対して、企業の国内立地を維持していくためには、アジア市場に近接するという地理的優位性や我が国の優れたものづくり文化の特徴を活かすとともに、「新成長戦略」においても述べられているように、世界とのヒト・モノ・カネの流れに対する障壁をできるだけ除去し、成長著しいアジア経済の活力を我が国に呼び込むための国際物流戦略が求められている。

このため、国際バルク戦略港湾政策は、

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

を目的とする。これにより、国際バルク貨物輸送における我が国産業の国際競争力強化を支援し、我が国での産業の立地と雇用の確保を目指す。

バルク貨物輸送の特徴は、価格に占める輸送費の割合が高いことにある。このため、大型船舶の活用等による物流コストの削減は、直ちに資源買い付けにおける価格交渉力の強化を意味するとともに、安い資源価格に支えられて生産品の価格競争力を高めることに直結するという特徴を有する。

中国等の新興国の経済発展が進むにつれ、資源等の世界貿易量は年率平均で5%程度の急成長を続けている。このため、より大型の輸送船舶を使用することで物流コストを削減し、資源獲得において有利な立場を得ようとする動きが顕著になってきている。

一方、既に人口減少社会に移行した我が国においては、高齢化の進展とも相まって、今後の資源等の国内消費量は大きく増加することはなく、一定で推移若しくは減少傾向が続くと予測されている。

このような国内事情の下で、生産能力の急拡大を続けるアジア新興国に伍して、資源等を安定的かつ安価に確保していくためには、企業間の緊密な連携により大型船舶を活用した効率的なバルク貨物輸送ネットワークを構築することが必要である。

アジア新興国の需要の急拡大と、それに対応した輸送船舶の大型化の進展や市場におけるステークホルダーの主導権争いの激化等に対応するには、以上のような我が国の資源等の輸入に係る物流改革は一刻の猶予も許されない状況にある。このため、国際バルク戦略港湾政策では、以下のような目標を設定し、次章に示す具体的方策に着実に取り組んでいくことで、政策の目的を達成する。

○ 目 標

- 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、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。
- 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、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。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに対応	現在主力となっている輸送船舶	船型	パナマックス船	ケープサイズ船	パナマックス船
		満載での入港に必要な岸壁水深	14m程度	19m程度	14m程度
2020年までに対応	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	船型	ポストパナマックス船	VLOC	ケープサイズ船
		満載での入港に必要な岸壁水深	17m程度	23m程度	19m程度

2. 国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策

(1) 輸入の効率化のための企業連携の促進

現行の商取引等の改善を促すため、対象品目毎に、企業が相互に連携した以下のような取り組みを行う。

① 複数企業によるターミナルの一体化・共同利用

一部の穀物ターミナルのように、複数のターミナルが近接して立地する場合、それぞれが独立して輸入を行う現状では需要が細分化され、大型船舶による効率的な輸入を実現することはできない。これを改善するため、複数の企業が岸壁や荷役機械を共用化し、大型船舶の一度の着岸により複数企業に輸入物資を効率的に配分する。

② 異なる企業間での輸送船舶の共同配船

鉄鉱石に代表されるように、大型の船舶が日本の港湾に入港する場合、

複数の港に寄港する場合も見られる。一般的には、同一企業の拠点間での複数港寄港を行う場合が多いが、今後、国際バルク戦略港湾政策の効果を幅広く裨益させるため、異なる企業の拠点間での複数港寄港を実現する。

③ 小口荷主等への内航フィーダー輸送

例えば、石炭のコールセンターでは、小口荷主に対する内航フィーダー輸送サービスが行われているが、今後、コールセンターに寄港する本船の更なる大型化により、小口荷主が小型船舶で直接石炭を輸入するよりもコスト面で有利な内航フィーダー輸送を実現することで、国際バルク戦略港湾から小口荷主への内航フィーダー輸送サービスを促進する。

(2) 大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保

① 最大級の輸送船舶への対応

現在就航している、または、今後登場する最大級の輸送船舶が満載で入港可能な港湾機能を、対象品目に応じて、国際バルク戦略港湾に確保する。

具体的には、穀物にあっては拡張後のパナマ運河を通行できる最大級の輸送船舶(ポストパナマックス船)が、鉄鉱石にあっては現在就航している最大級の輸送船舶(VLOC)が、石炭にあっては現在就航している最大級の輸送船舶(ケープサイズ船)が、それぞれ満載で入港することが可能な規模、機能、能力を備えた航路、泊地、岸壁等を確保する。

② 国際バルク戦略港湾政策の効果を最大限発揮させるための措置

国際バルク戦略港湾と連携して国際バルク戦略港湾政策の効果を享受する港湾においては航路、泊地の幅の確保や航行支援、規制の緩和等により、国際バルク戦略港湾に入港した大型船舶(穀物:ポストパナマックス船、鉄鉱石:VLOC、石炭:ケープサイズ船)が2港目以降に安全に寄港でき、かつ、現在、主流となっている輸送船舶(穀物・石炭:パナマックス船、鉄鉱石:ケープサイズ船)が満載で入港するための機能を確保す

る。

③ 荷役機械、荷捌き施設、保管施設の大型化・高機能化支援

国際バルク戦略港湾政策においては、税制面の支援や、資金面の手当て等により、民間が行う設備投資(大型船舶に対応した荷役機械、サイロ、野積み場等の保管施設、内航フィーダー輸送向けの貨物の一時保管施設等)を支援する。

(3) 「民」の視点での効率的な運営体制の確立

穀物や鉄鉱石、石炭といった資源等の調達における国際競争がますます激化する中で、我が国に立地する産業が引き続き国際競争力を維持していくためには、既に述べたように、企業連携等により、ポストパナマックス船やVLOC等世界市場の主流になりつつある大型船舶の活用を進めていくことが必要である。

さらに、大型船舶を活用した調達物流が有効に機能するよう、港湾のターミナルについても「民」の視点で効率的に運営するための体制を整備することが必要である。

このため、公共で整備された施設を含めて、既存の設備を最大限有効活用する観点から、民間企業が一体的かつ効率的にターミナル運営を行うよう、国は、行政財産の貸付制度の見直しや民間企業活動を支援するための税財政上の支援措置を検討する。

(4) 船舶の運行効率改善のための制限の緩和等

グローバルな国際バルク貨物の輸送においては、日本の港湾への入港が必ずしも昼間の時間帯になるとは限らない。また、夜間に入港できれば荷揚げを日中に効率よく行うことができるというメリットがある。このため、気象・海象や航行に係る情報提供網の充実等十分な航行安全対策を講じた上で、夜間入港を可能とする措置や、積荷重量に応じた船舶の入港規制等が実現できるよう取り組む。

また、関係行政機関が、時間外にも柔軟に対応できるよう、また国際的

な基準に照らして過度な手続きを必要としないよう、必要な改善措置を講じる。

3. 方策の実現に向けて

以上に記載した国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策については、今後、選定にあたって港湾管理者から提案される計画、さらには荷主、港湾関係者、船社、物流事業者等の関係者から提案される方策を踏まえ、速やかに精査・調整の上、法制度化、支援措置の実現等具体化に向けて取り組むこととする。