

# 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

平成23年5月23日  
国土交通省港湾局

# 基本方針とは

## 基本方針とは

港湾法第3条の2第1項の規定により国土交通大臣が、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して定める方針

## 基本方針の役割

国の港湾行政の指針  
(港湾法3条の2第1項)

個別の港湾計画を策定する際の適合すべき基準  
(港湾法3条の3第2項)

## 基本方針に定める事項(港湾法3条の2第2項)

- ・ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- ・ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- ・ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
- ・ 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
- ・ 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- ・ 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

# 基本方針の変更経緯

昭和48年 港湾法改正 基本方針の策定等を規定  
昭和49年 基本方針告示（～章構成）  
港湾法改正を受けての**初めての基本方針策定**

昭和60年 長期政策「21世紀への港湾」  
昭和62年 基本方針告示（～章構成）  
総合的港湾空間の形成、外国貿易機能の配置論の具体化（東京湾、伊勢湾、大阪湾への整備）

平成7年 長期政策「大交流時代を支える港湾」  
平成8年 港湾整備緊急措置法の改正  
平成8年 基本方針告示（～章構成）  
国際海上ネットワーク機能の強化（**中枢・中核国際港湾**）

平成11年 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12年 港湾法改正 基本方針の規定内容に「**環境保全**」、「**港湾間の連携**」を追加  
平成12年 基本方針告示（～章構成）  
中枢・中核国際港湾、その他の港湾等の**コンテナ貨物量等の見通しを明示**

平成14年 交通政策審議会答申  
「**経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、  
循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方**」  
平成16年 基本方針告示（～章構成）  
コンテナ貨物量等の見通しを平成22年目標から平成27年目標に修正  
**スーパー中枢港湾、保安対策及び静脈物流等の新規施策**を追加

平成17年 交通政策審議会答申「**地震に強い港湾のあり方**」、「**今後の港湾環境政策の基本的な方向について**」、  
「**安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について**」  
平成20年度 交通政策審議会答申「**我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方**」、  
「**地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について**」  
平成20年 基本方針告示（～章構成）  
**臨海部物流拠点、基幹的広域防災拠点の整備、地球温暖化防止対策、港湾の施設の技術上の基準の性能  
規定化等の新規施策**を追加

# 基本方針の変更の主な内容(案)

## 背景

### 港湾の種類の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、港湾の種類として、新たに「国際戦略港湾」を位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める港湾法改正を実施。

### 港湾運営の民営化

民間の能力を活用した港湾運営の効率化を図るため、港湾運営会社制度を創設する等の港湾法改正を実施。

### 国際バルク戦略港湾の選定

輸入効率化のための企業連携の促進、大型船舶に対応した港湾機能の拠点的确保、「民」の視点での効率的な運営体制の確立等を図り、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ため、バルク貨物(穀物、鉄鉱石、石炭等)を取扱う港湾から国際バルク戦略港湾を選定[現在選定中]

## 変更の内容

国際戦略港湾の位置づけ  
国際海上コンテナターミナルの配置の見直し

民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項の記載

国際バルク戦略港湾の位置づけ  
バルク貨物等の輸送の拠点の見直し

港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律(平成23年3月31日公布)

東日本大震災(平成23年3月11日)

産業・物流機能への影響について

# 港湾の種類の見直し

## 国際戦略港湾の位置づけ

### 現行基本方針の該当箇所(P3～4より抜粋)

今後の港湾の進むべき方向

1産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1)国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

国際海上コンテナ輸送網の強化

今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保できるように、指定特定重要港湾(以下「スーパー中核港湾」という。)等において、大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においても、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

### 変更案

今後の港湾の進むべき方向

1産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1)国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

国際海上コンテナ輸送網の強化

今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等を図るとともに「選択と集中」に基づき、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、内航フィーダー、鉄道フィーダーをはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、港湾全体の一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等の総合的な施策を実施する。

また、それ以外の港湾においては、国際戦略港湾への内航フィーダー輸送の強化に取り組むとともにアジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

# 港湾の種類の見直し

## 国際海上コンテナターミナルの配置の見直し

現行基本方針の該当箇所(P15～16より抜粋)

港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

2 国際海上コンテナ輸送網の拠点

### スーパー中枢港湾

スーパー中枢港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路網を有し、利用者ニーズに的確に対応するとともに、大水深・高規格コンテナターミナルの供給とメガターミナルオペレーターによる高能率一体運営等により、世界に通ずる我が国のコンテナ貨物の輸送拠点としての役割を担う。

このため、基幹航路における寄港地の集約等を考慮しつつ、京浜、名古屋及び四日市並びに大阪及び神戸をスーパー中枢港湾として指定している。

### 中枢国際港湾

スーパー中枢港湾を含む中枢国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担う。

基幹航路の国際海上コンテナ輸送は、船舶の大型化と寄港地の集約が進んでいるため、全国的なコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、中枢国際港湾を東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域に配置する。

### 中核国際港湾

中核国際港湾は、国際海上コンテナ輸送において、中枢国際港湾を補完する役割を担い、地域ブロック程度に広がる背後圏の需要を担う。

地域ブロックにおけるコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、中核国際港湾を北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の8地域に配置する。

### 地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾

アジア諸国との間で所要の輸送量が見込まれ、地域の最寄港を利用することで、スーパー中枢港湾等に陸送する場合に比べて輸送費用が削減できる等効率的な輸送が行われる場合には、地域の港湾において、地域を発地・着地とする、アジア諸国との間の国際海上コンテナを取り扱う。その際、スーパー中枢港湾等との内航フィーダー輸送等による連携強化に努めるとともに、バルク貨物等の取扱いと施設を共用する等、施設の利用度の向上に努める。

# 港湾の種類の見直し

## 国際海上コンテナターミナルの配置の見直し

### 変更案

港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

#### 2 国際海上コンテナ輸送網の拠点

アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。

アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

一方、コンテナ船の大型化や、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、基幹航路で輸送されているコンテナ貨物における我が国発着貨物のシェアは低下している。

基幹航路のコンテナ輸送は寄港地の選別が図られており、また、基幹航路の航路数の維持も難しい状況にあることを踏まえ、「選択と集中」に基づき、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約、コストの低減等の実現性を考慮の上、阪神港(大阪港及び神戸港)、京浜港(東京港、横浜港及び川崎港)が国際戦略港湾として選定された。

国際戦略港湾は、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点としての役割、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する役割を担う港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要である。

このため、国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するための大規模コンテナターミナルの形成や、基幹航路貨物の広域からの集荷を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による内航フィーダー輸送の強化、内陸駅におけるインランドポートの整備等による鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実、さらに港湾全体で一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等といった港湾サービスの確保を図る。

これにより、国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指す。

# 港湾運営の民営化

## 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

### 現行基本方針の該当箇所(P6より抜粋)

今後の港湾の進むべき方向

1産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(3)港湾の利便性、船舶航行の安全性の向上

港湾の効率的な運営

PFI事業者を含む民間事業者の活用にあたっては、当該港湾施設等の能力が十分に活用されるように配慮して使用許可、長期貸付を行う等、当該港湾施設の適切な管理・運営に努める。

スーパー中樞港湾においては、埠頭公社の民営化等によるターミナル管理・運営の効率化及びコスト低減を進めるとともに、特定のコンテナターミナルにおいては、認定運営者(以下「メガターミナルオペレーター」という。)による効率的な運営を促進する。

さらに、重要港湾において、公共性を担保しつつ、当該港湾の効率的な運営に特に資する場合に限り、民間事業者による長期的かつ安定的な埠頭運営を可能とするため、民間事業者に対し、特定埠頭を構成する行政財産の一体的な長期貸付を行う。

### 変更案

港湾の効率的な運営

民間能力の活用による港湾運営の効率化

港湾は取り扱う貨物を通じ、我が国の経済産業と密接に関わっており、産業の競争力の強化、国民生活の質の向上等を図る上で、低廉で質の高い港湾サービスの提供が極めて重要となってきた。

世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。

特に、国際海上コンテナ運送の分野においては、船舶の大型化の進行とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、戦略的な港湾運営が極めて重要となってきた。

(続く)

# 港湾運営の民営化

## 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項

港湾の効率的な運営(続き)

我が国港湾においては、港湾の管理運営は港湾管理者が行っているが、このような環境変化に対応するために、今後は、現行の運営体制の効率化を図るだけでなく、民の視点を導入して、積極的なポートセールスによる集荷力の強化及び低廉で質の高い港湾サービスの提供等に取り組んでいくことが特に求められる。さらに、国際海上コンテナ運送の分野においては東アジア諸国の港湾との国際競争に対応するため、複数の港湾管理者をまたがる国際戦略港湾を一体的かつ効率的に運営していくことも求められる。

港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な業務活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度指定管理者制度等が整備されており、地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。

なお、港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図る場合には、これまで港湾管理者が行ってきた港湾運営に係る業務を一元的に港湾運営会社が担うこととなるが、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制等の港湾管理に関する業務は引き続き港湾管理者が行うため、港湾管理者との協力体制を構築しつつ、港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるよう、民間資本の参加、組織体制の整備等を図る。

また、港湾運営会社を含め、我が国港湾が公益性を維持しながら効率的な運営を行うことを担保するため、貨物取扱量や利用状況などの運営に係るデータや財務に関する情報等を適宜・適切に開示する仕組みを構築する。さらに、我が国にとって港湾は、物流を通じて我が国の社会経済を支えるとともに、災害時には緊急輸送等を通じて国民の生命と生活を守る重要な社会基盤であることから、港湾運営会社の公共性・公益性の確保及び港湾の秩序の維持を図る。

港湾サービスの向上のための協働体制の構築

輸送の効率性や利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用やサービス向上についての協議会等の設置や活用を通じて、港湾利用者のニーズを十分把握するとともに、関係者と連携して、港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、目標の設定・その達成状況の公開などを通じたPDCAプロセスの構築、荷役の効率化、荷主等のニーズへの対応力の強化等に努める。

特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が2以上の港湾管理者の港湾区域にわたってなされることを踏まえ、港湾法に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会を活用し、関係者間での緊密な連携により、港湾全体での一体的かつ効率的な運営の実現を図ることで、関係手続きの迅速化、広域からの貨物集約、基幹航路の維持・拡大等を進める。