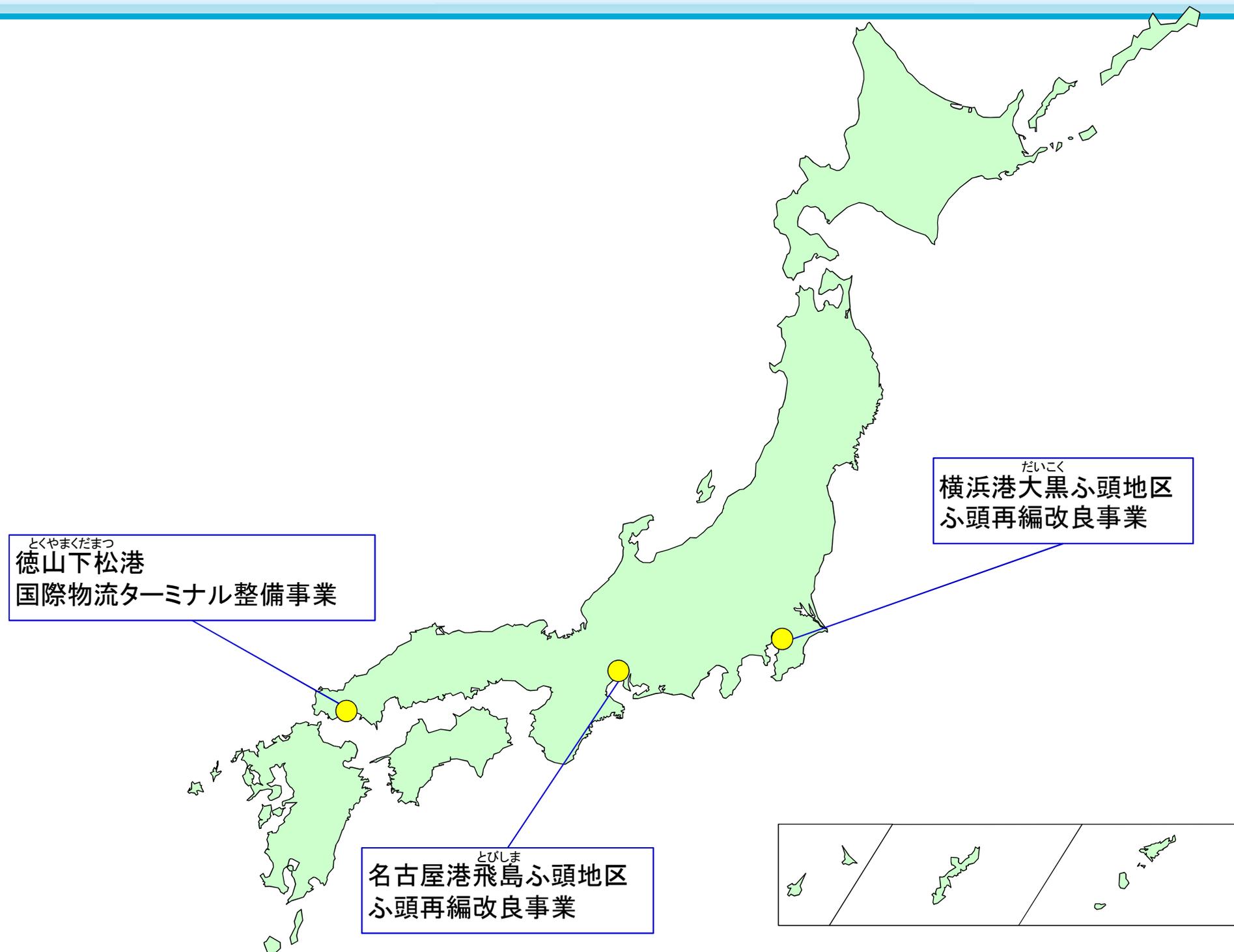


# 平成28年度新規事業候補について（港湾整備事業）

国土交通省 港湾局

# 平成28年度新規事業候補 位置図



## ① 横浜港 だいこく 大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業

→ 関東一円で生産される海外向け完成自動車の輸出増(生産機能の国内回帰)や自動車運搬船の大型化等に対応。

## ② 名古屋港 とびしま 飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業

→ 中部圏で生産される部品・機械等の東南アジア向けコンテナの輸送増やカスケード現象によるコンテナ船の大型化等に対応。

## ③ 徳山下松港 とくやまくだまつ 国際物流ターミナル整備事業

→ 西日本の発電所や生産工場等で発電燃料として消費される石炭の需要増や企業間連携による大型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応。

# 主要港湾政策と新規事業採択の経緯

主要港湾政策	国際コンテナ戦略港湾	国際バルク戦略港湾	地域の産業競争力強化
関連事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際コンテナ戦略港湾選定(H22.8)</li> <li>○日本再興戦略(H25.6) (H28dまでに大水深CT 3バース ⇒ 12バース)</li> <li>○H23 改正港湾法施行 (国際戦略港湾の港湾の種類追加等)</li> <li>○H26 改正港湾法施行 (国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府出資等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際バルク戦略港湾選定(H23.5)</li> <li>○H25 改正港湾法施行 (特定貨物輸入拠点港湾の指定、特定利用推進計画の策定等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国土形成計画(H27.8)</li> <li>○第4次社会資本整備重点計画(H27.9)</li> <li>○TPP協定交渉の大筋合意(H27.10)</li> <li>○総合的なTPP関連政策大綱(H27.11)</li> </ul>
H25d	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東京港 CT(Y3)</li> <li>○横浜港 CT(MC4)</li> <li>○大阪港 CT(C12延伸)</li> <li>○神戸港 CT(RC6,RC7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小名浜港 国際物流T(石炭) ※復興事業で実施</li> </ul>	
H26d	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東京港 臨港道路(南北線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○釧路港 国際物流T(穀物)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三河港 ふ頭再編</li> <li>○東予港 複合一貫輸送T</li> </ul>
H27d			<ul style="list-style-type: none"> <li>○茨城港 国際物流T</li> <li>○名古屋港 ふ頭再編(金城地区)</li> <li>○広島港 ふ頭再編</li> <li>○境港 ふ頭再編</li> </ul>
H28d		<ul style="list-style-type: none"> <li>○徳山下松港 国際物流T(石炭)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○横浜港 ふ頭再編</li> <li>○名古屋港 ふ頭再編(飛島地区)</li> </ul>

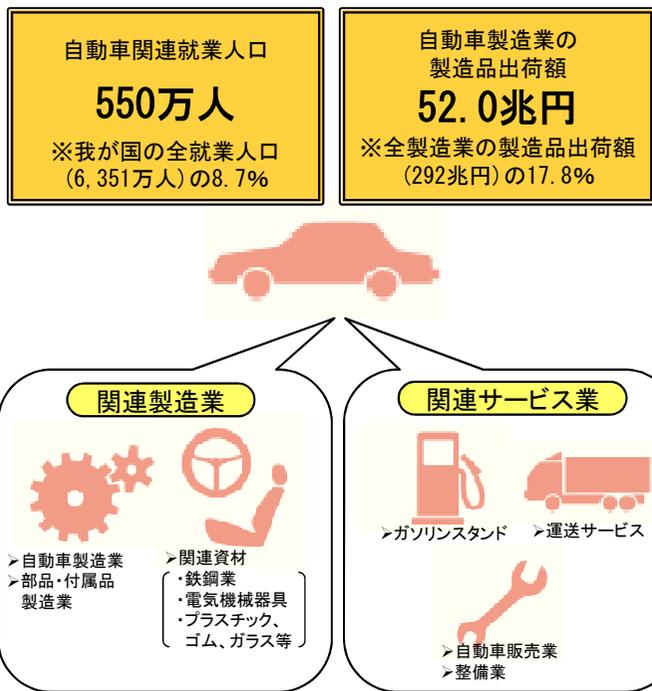
※国際物流T: 国際物流ターミナル整備事業、CT: 国際海上コンテナターミナル整備事業、複合一貫輸送T: 複合一貫輸送ターミナル整備事業

## ○地域の経済・雇用を支える自動車産業

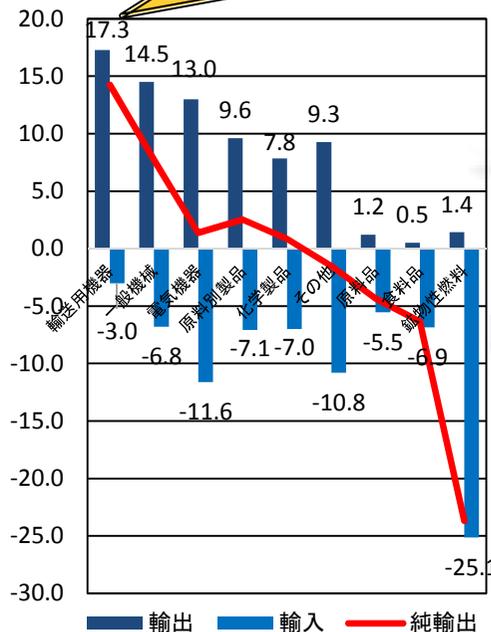
- ◆自動車産業は我が国最大の雇用の担い手。就業人口は全体の約1割(550万人)。
- ◆自動車産業は全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業。自動車製造業は全製造業出荷額の約2割(50兆円)。
- ◆自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭。貿易黒字額の約半分(13兆円)を占め、貿易赤字幅の拡大を抑制。
- ◆日本メーカーが国内で生産する自動車(980万台)のうち、約半分(450万台)を海外に輸出。
- ◆研究開発や設備投資等でも大きなシェア。

商品別輸出額：14兆7,849億円(20.2%) \*全輸出額中の割合<2014年>  
 研究開発費：2兆4,137億円(21.4%) \*全製造業中の割合<2013年度>  
 設備投資額：6,237億円(29.1%) \*全製造業中の割合<2014年度計画額>

(出典)自動車工業会資料



輸送用機器の貿易黒字額は全体の約半分(純輸出14.3兆円)

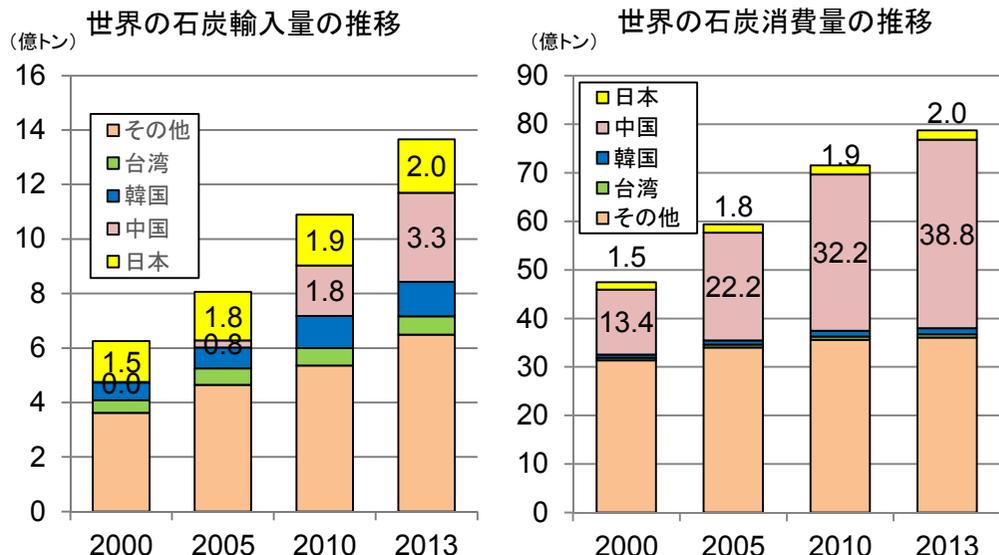


国内の自動車生産台数(約980万台)のうち、約半分(450万台)を海外に輸出



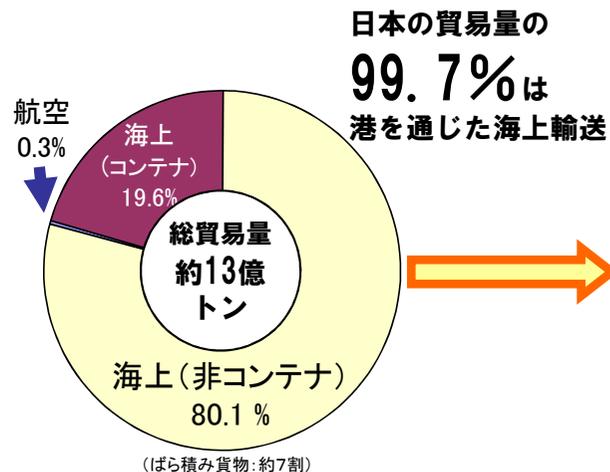
## 世界の石炭の消費・輸入の状況

○近年、中国の石炭輸入量・消費量が急速に増加。

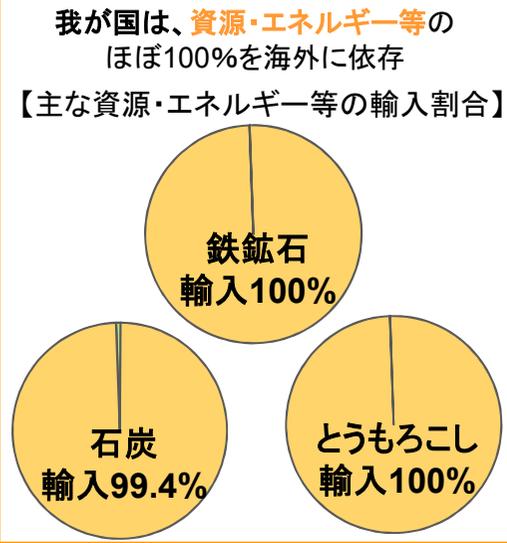


出典：2000以降のデータについては資源エネルギー庁「エネルギー白書」、  
2008年以降のデータについてはIEA「Coal Information」より国土交通省港湾局作成

## 我が国の貿易量・貿易額の構成比



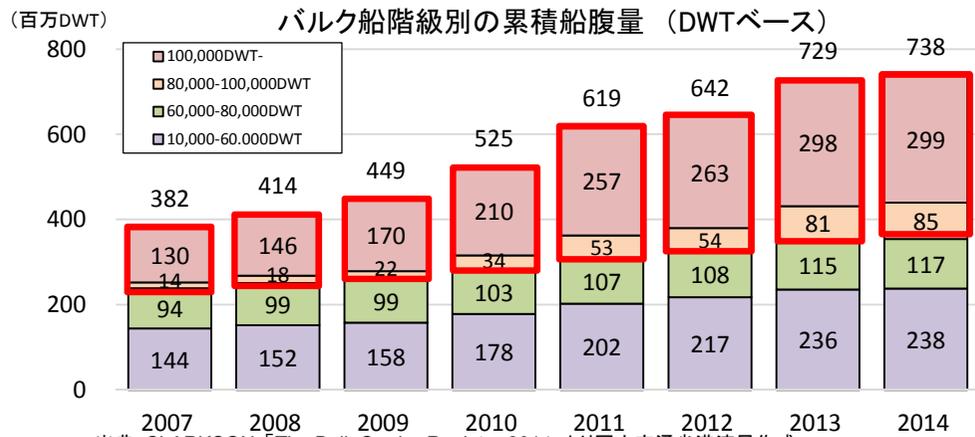
出典  
・総貿易量：港湾統計(2013年)  
・海上コンテナ・海上非コンテナ比率：港湾統計(2013年)  
・航空・海上比率：海事レポート及び貿易統計をもとに国土交通省港湾局作成(2013年)



出典：石炭：経済産業省「エネルギー白書2014」  
鉄鉱石：日本鉄鋼連盟「鉄鋼統計要覧2011」  
とうもろこし：農林水産省「平成25年度食料需給表(概算)」

## ばら積み貨物船の大型化

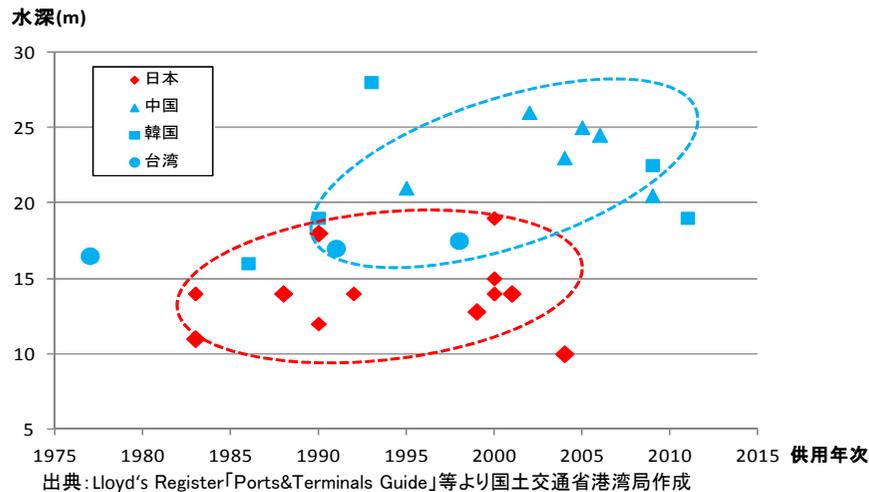
○近年、世界的なばら積み貨物の「荷動き量の増大」と「輸送距離の延長」を背景に、一括大量輸送によるコスト低減を図るため、ばら積み貨物船の大型化が進展している。



出典：CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2014」より国土交通省港湾局作成

## 石炭取扱岸壁の水深と整備時期(近隣諸国との比較)

○日本の主要な石炭の取扱岸壁は、近隣諸国と比較して整備年が古く、岸壁水深も浅い傾向にある。

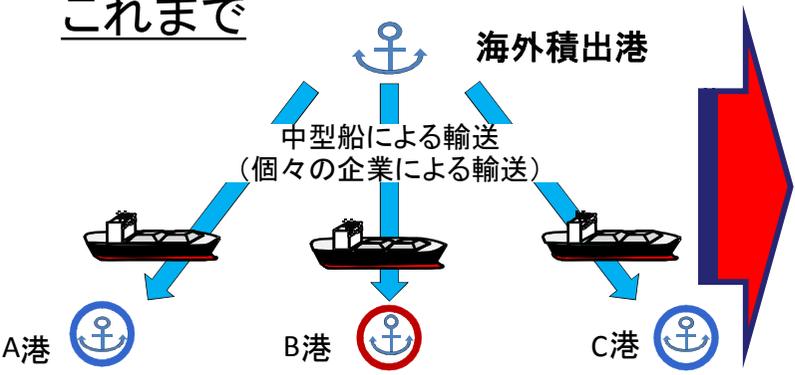


出典：Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」等より国土交通省港湾局作成

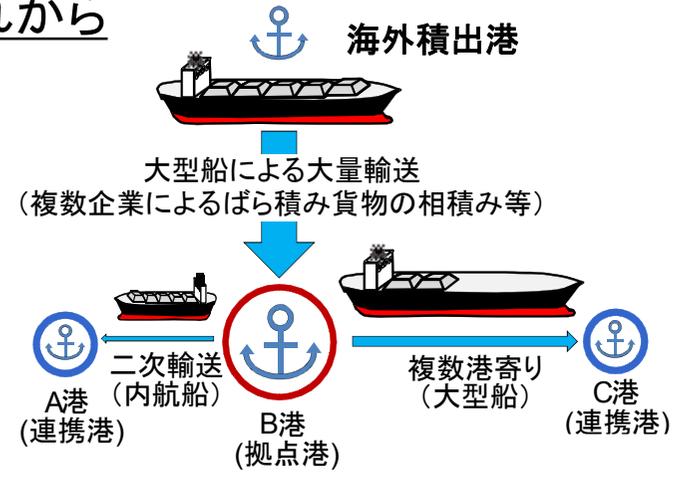
# 国際バルク戦略港湾政策

○我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。  
 ○ばら積み貨物の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的であることから、各港湾において中型船による非効率な海上輸送が行われている。  
 ○このため、ばら積み貨物の輸入拠点となる国際バルク戦略港湾を選定し、企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網を形成を推進

これまで

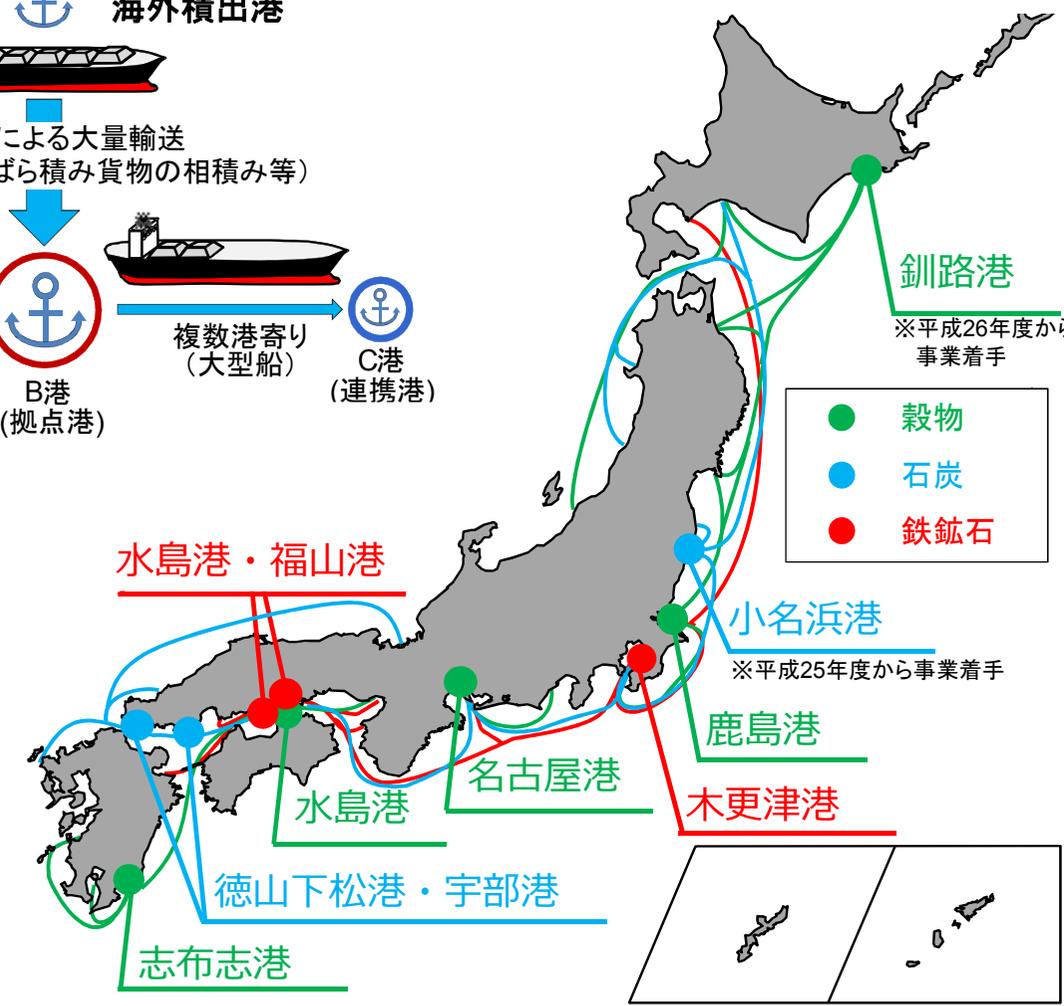


これから



## 【国際バルク戦略港湾の選定港】

穀物	5港 (「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港 (「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)
鉄鉱石	3港 (「木更津港」、「水島港・福山港」)



# 政府の計画・方針等【抜粋】

## 経済財政運営と改革の基本方針2015 ～経済再生なくして財政健全化なし～（平成27年6月30日閣議決定）

- ◆新興国と競合し、価格引下げ競争に直面している分野等から、我が国が競争力を持ち、価格競争力の強い成長産業に雇用、投資などの資源の移動を進めること、また、日本が輸入する資源・エネルギーの価格を安定させるため、自主開発を含め調達先を多様化し、価格交渉力を高めていくこと等により、交易条件の改善を持続させる。

## 「日本再興戦略」改訂2015 -未来への投資・生産性革命-（平成27年6月30日閣議決定）

- ◆地方創生の取組と、産業の生産性を向上させるための成長戦略の取組を車の両輪に、ローカル・アベノミクスを押し進めることで地域経済を活性化することができれば、豊かな自然をはじめとする地方固有の魅力とも相まって、ひとは、むしろ地方にとどまり、あるいは集まってくることが期待される。

## 国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）

- ◆企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図る。
- ◆穀物、鉄鉱石及び石炭については、国際バルク戦略港湾を核とした安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するため、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、石炭にあってはケープサイズ級の船舶が、鉄鉱石にあってはVLOC級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保
- ◆地域の産業・生産基盤を担い、国民生活の安定を支える港湾の整備及び拡充を通じて、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげる。

# 政府の計画・方針等【抜粋】

## 第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

- ◆地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。
- ◆地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠である。このため、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要である。

## 総合的なTPP関連政策大綱（平成27年11月25日TPP総合対策本部決定）

- ◆貿易、投資が促進され、国内の市場規模の8倍もの市場、需要に対峙することでイノベーションが生まれ、新たな商品やサービスを提供するグローバル・バリューチェーンが様々な分野で構築される。それにより、国内の産業拠点への投資、高付加価値化が進み、生産性を向上させることで、我が国の実質GDPを押し上げることが期待される。
- ◆TPPはそのためのツールを提供するものではあるが、それにより我が国の経済再生、さらに地方の産業活性化を通じた地方創生を実現させるのは、このチャンスを活かす現実の企業、事業者の行動である。これを支援する政策の展開は、TPPを通じた「強い経済」実現のために、極めて重要である。

## I 今後の港灣の進むべき方向

### 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) 海上輸送網の基盤の強化

##### ① 国際海上コンテナ輸送網の強化

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、国際戦略港灣において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路(国際戦略港灣と国内各港を結ぶフィーダー航路)による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港灣管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港灣運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。

##### ② バルク貨物等の輸送網の強化

自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。

臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。

資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物については、需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中で、大量一括輸送によるスケールメリット追求の観点から、船舶の大型化が進展しており、近隣諸国では船舶の大型化への対応が進んでいる。

これらの貨物のほぼ全てが港灣を通じて輸入される我が国においては、国全体としての当該貨物の需要は大きいものの、その需要が全国に分散しており、各港灣単位の輸入量が小さく、船舶の大型化による海上輸送の効率化が進んでいない。このため、物流の効率化などを通じて我が国産業の国際競争力を強化する観点から、拠点となる港灣を核とした共同輸送などの企業間連携の促進や既存ストックの活用を図りつつ、大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成する。