

港湾の中長期政策

地域の産業を支える港湾の役割

平成29年12月
国土交通省 港湾局

地域の生産性向上に資する港湾(代表事例)

○港湾機能の高度化等により、輸出貨物やクルーズ旅客の増加や、新たな雇用を生む企業立地や設備投資が港湾背後圏で進み、地方経済に貢献。また、港湾周辺では今後5年程度の間、エネルギー、機械、倉庫業などの業種で、53港の背後圏へ約3.5兆円の民間投資がされ、約1.3万人の雇用が生まれる見込み。(公表資料をもとに港湾局集計)

▲那覇港

- ・旅客船バースやターミナルビルの整備、貨物岸壁でのクルーズ船受入により、3年間でクルーズ船寄港回数は約3倍の193回に



▲博多港

- ・中央ふ頭地区ではクルーズ船受入のための旅客施設を整備
- ・アジア最大級の大型クルーズ船の入港をはじめ、H28年にはクルーズ船寄港回数が2年前の3倍となる328回となり、日本一に



◆水島港

- ・国際物流ターミナルの整備により、供用後5年間でコンテナ取扱量が約1.3倍に増加
- ・船舶用大型プロペラ工場など400億円以上の新たな設備投資や雇用を誘発



●細島港

- ・アジア諸国の需要拡大と相まって、宮崎県産スギ輸出量が急増(H28年にはH23年比約4倍の6.3万㎡に)



◆酒田港

- ・国際物流ターミナル整備事業により、水深14mのコンテナバースを整備
- ・酒田港背後において、紙おむつ等を製造する工場が新たに建設され、約150億円の設備投資と、約350人の雇用を創出



◆金沢港

- ・国際物流ターミナル整備により、建設機械をはじめ輸出額が7年間で3倍に増加
- ・建機工場の新規立地により、約140億円の設備投資と700人の雇用を創出



●●苫小牧港

- ・荷役の効率化等により、背後企業の輸送コストが年間20億円削減
- ・港湾管理者、農水産業者等が連携し、農水産物の輸出促進



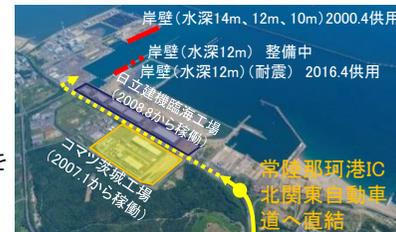
◆小名浜港

- ・大水深バース(-18m)の整備により、ケープサイズ級船舶が満載で入港可能となり、輸送コストを約4割削減
- ・最新鋭の石炭火力発電所(総事業費約3,000億円)の設備投資を誘発



◆茨城港

- ・水深12mの岸壁を整備し、RORO船の受入環境を向上
- ・大手建機メーカーの新規立地により、約1,000億円の投資と約2,000人の新規雇用を創出



◆神戸港

- ・増加するコンテナ需要に対応するため、岸壁の耐震化、大深水化を行い、コンテナ取扱能力を強化
- ・背後地に多くの大規模物流施設が立地



▲清水港

- ・係船柱の大型化で、定員5,000人超の大型クルーズ船に対応
- ・大型クルーズ船の寄港が増加、経済波及効果は約0.4億円/回



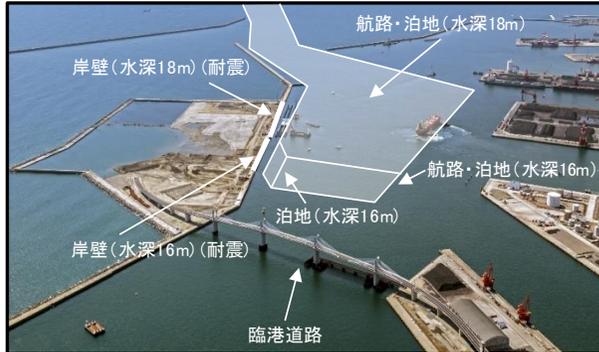
(凡例)

- ◆製造業
- 農林水産業
- ▲観光

国際バルク戦略港湾の取組

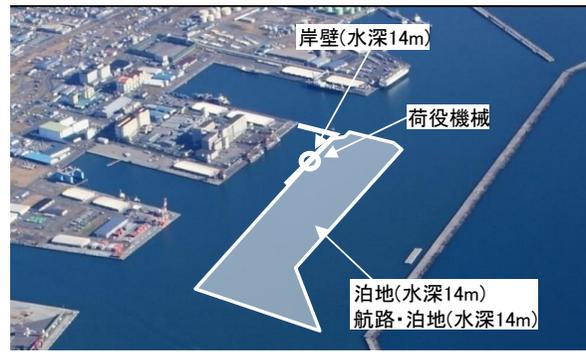
- 企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網形成を推進するため、国際バルク戦略港湾政策を平成22年度より実施。資源・エネルギーの輸入拠点となる港湾への大型船対応の岸壁等の整備を進めてきた。
- 海上輸送コスト削減に向けた港湾整備の進捗にあわせ、背後地では関連企業が進出するなど、民間投資が活発化している。

小名浜港(石炭)



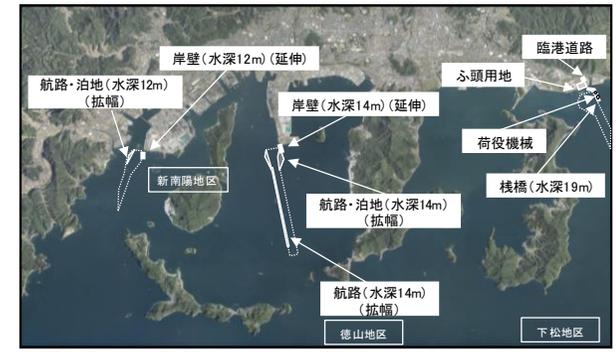
- ▶ 大型船による共同輸送を促進:
海上輸送コスト約4割削減を図る
- ▶ 公共投資に合わせた民間投資:
最新鋭石炭火力発電所の建設計画が進展
⇒ 民間投資 約3000億円

釧路港(穀物)



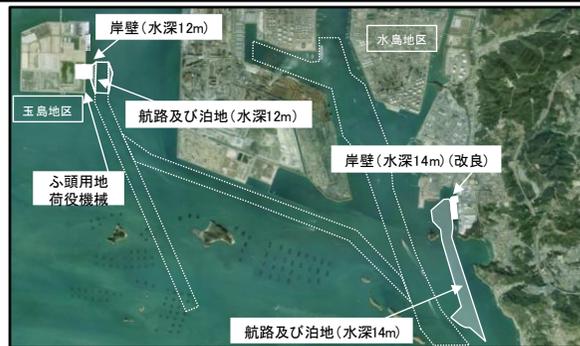
- ▶ 大型船による共同輸送を促進:
海上輸送コスト大幅削減を図る
- ▶ 公共投資に合わせた民間投資:
サイロ増設、飼料工場、荷役機械の整備が進展
⇒ 民間投資 約10億円

徳山下松港・宇部港(石炭)



- ▶ 大型船による共同輸送を促進:
海上輸送コスト約2割削減を図る
- ▶ 公共投資に合わせた民間投資:
貯炭場において出荷設備の増強が進展
⇒ 民間投資 約56億円

水島港(穀物)



- ▶ 大型船による共同輸送を促進:
海上輸送コスト約2割削減を図る
- ▶ 公共投資に合わせた民間投資:
新たな穀物関連企業の進出
⇒ 民間投資 約330億円

志布志港(穀物)



- ▶ 大型船による共同輸送を促進:
海上輸送コスト約1割削減を図る
- ▶ 公共投資に合わせた民間投資:
飼料製造工場等への設備投資が進展
⇒ 民間投資 約134億円

【これまでの経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月5日 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布
- 平成25年12月1日 改正港湾法及び関係政省令の施行
- 平成25年12月19日 小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定
- 平成26年12月4日 港湾管理者(福島県)が特定利用推進計画を作成
- 平成28年2月24日 釧路港を特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定
- 平成29年9月4日 港湾管理者(釧路市)が特定利用推進計画を作成

地方における農水産品の輸出促進に向けた取組

○北海道では、水産品の水揚港湾における屋根付き岸壁整備や、輸出拠点港湾における小口積替支援施設・電源供給装置の整備とともに、連絡会議を通じた貨物集約の地域連携が進められており、ハード・ソフト両面から輸出促進の取組が進んでいる。
 ○清水港では、リーファーコンテナを活用して長野県産レタスを台湾へ輸出している。また、内部の酸素濃度を低く調整し鮮度保持可能なCAコンテナによるシンガポールへの輸送実験を実施しており、今後、東南アジア等への商域拡大が期待される

○農水産品輸出促進のための港湾施設整備

屋根付き岸壁の整備

連携水揚港湾

紋別港・根室港・増毛港・枝幸港・苫小牧港

屋根付き岸壁



商品価値を向上させ
輸出競争力を強化

輸出販路
拡大

魚価 **UP**

ブランド力
UP

輸出環境の改善

輸出拠点港湾

石狩湾新港・苫小牧港

小口積替支援施設



リーファーコンテナ
電源供給装置

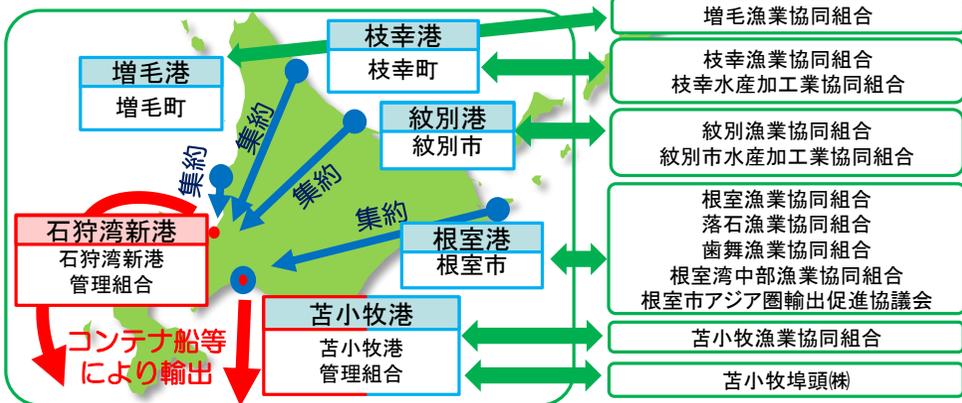
海外へ

施設整備により輸出環境を改善

農産品

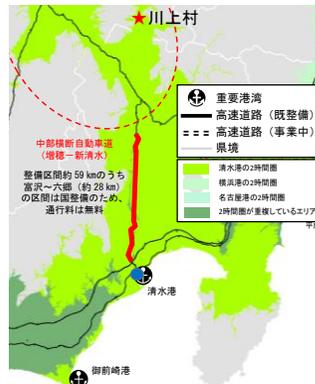
輸出拠点に集約

○農水産品輸出促進のための地域連携



※各港湾管理者は、地元の漁業協同組合、農業協同組合、物流事業者、関係市町村の農林水産担当部局等との情報交換を行うものとする。

○長野県川上村～清水港～台湾のリーファーコンテナによるレタス輸出



・中部横断道の開通により清水港まで2時間圏内となった長野県川上村では、特産品のレタスを週1便のペースでリーファーコンテナで輸出する取組を実施。
 ・村内で輸出前の植物検疫を行い、コンテナ詰めを実施



村内での植物検疫の様子

○清水港～シンガポール港のCAコンテナ輸送実証実験概要



・CAコンテナ輸送の様子



CAコンテナ内部(清水)



輸送後のいちご(シンガポール)

クルーズ船の寄港による経済効果の例(八代港)

- 今後、国がクルーズ船専用岸壁を整備し、熊本県とロイヤル・カリビアン・クルーズ社が官民連携による国際クルーズ拠点进行形成。
- 平成29年6月に停泊したクァンタム・オブ・ザ・シーズに、船内のレストランで提供するための食材(日本酒、焼酎、醤油)を納入。
- 同年9月には八代市の酒類販売、運送、建設業等の4社が共同で地元生産者らから農畜水産物等の食材を広く調達し、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社のクルーズ船へ販売することを目的とした専門商社「(株)KUMAMOTO・MARINE・INC」を設立。

八代港のクルーズ受入箇所

■外港地区
ORCL社が、九州中央の大型クルーズ船の受入拠点として優先的に利用。
※施設の配置等については 今後の調整により変更の可能性あり

◆公共による岸壁・泊地の整備
22万トン級対応(新設) ※平成29年度から事業化
22万トン級対応(既設) ※貨客併用

◆民間による受入環境の整備
第1期 旅客ターミナルビル等(平成32年までに整備)
敷地4,000㎡に旅客ターミナルビルを計画。
CIO施設のほか、マーケット調査を踏まえて商業施設、レストランなどを計画。

第2期 集客施設等(平成32年以降)
インバウンド需要の増加に合わせて、段階的に観光機能(地元住民も楽しめる施設や公園など)を付加することとしている。

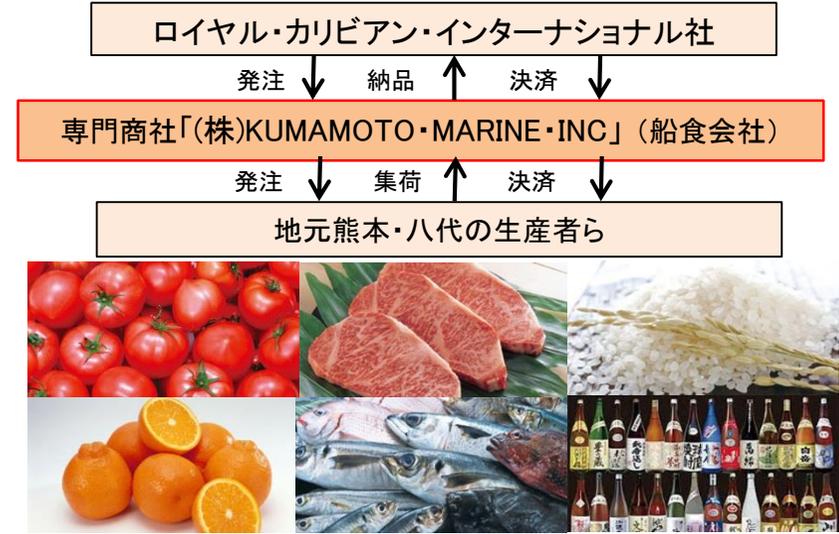
航路・泊地
22万トン級クルーズ船
クルーズ船専用岸壁(22万トン級)
木材チップ、コンテナ等の既存の物流ターミナル
空いている日はクルーズ船の利用(22万トン級対応)

国整備
県整備
RCL整備

旅客ターミナルビルのイメージ(博多港の事例)

観光ビジネスの創出

(株)KUMAMOTO・MARINE・INCの主な業務内容



◆地元産品の納入の事例

平成29年6月7日、クァンタム・オブ・ザ・シーズに日本酒3銘柄(24本)、焼酎2銘柄(12本)、醤油1銘柄(12本)を納入。



写真: (株)KUMAMOTO・MARINE・INCホームページ

熊本地震後のクルーズ船初寄港



◆大型クルーズ船の寄港1回あたりの経済効果

約**1億2,200万円**

2014年の「コスタ・アトランチカ」が寄港した際の経済効果 提供: 八代市試算

八代港へ大型クルーズ船



今年は10隻近く寄港
10億円超

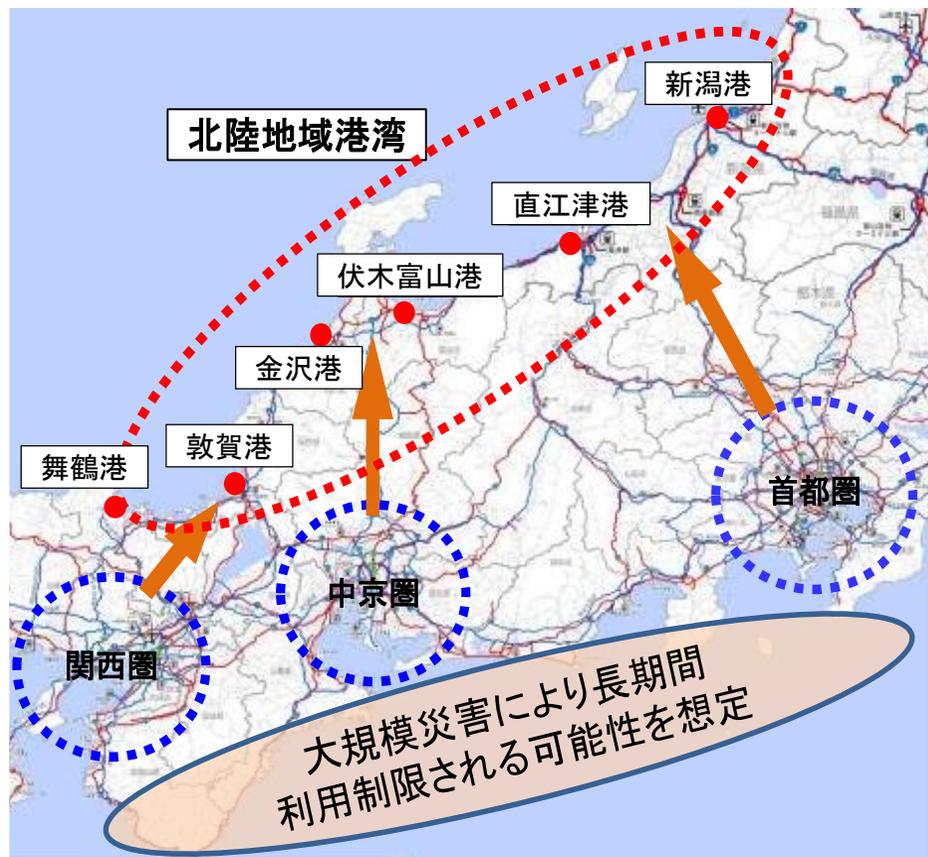
は2012年に2隻、14年に1隻、14年10月のコスタ・アトランチカ(8万5千トン)では約2億1000人の中国人観光客が上陸。八代市によると、同市や熊本市の百貨店などの売り上げで1億2200万円の経済効果があった。

熊日新聞(平成27年1月3日(土)) 1面

物流機能強靱化の観点での地方における港湾の活用

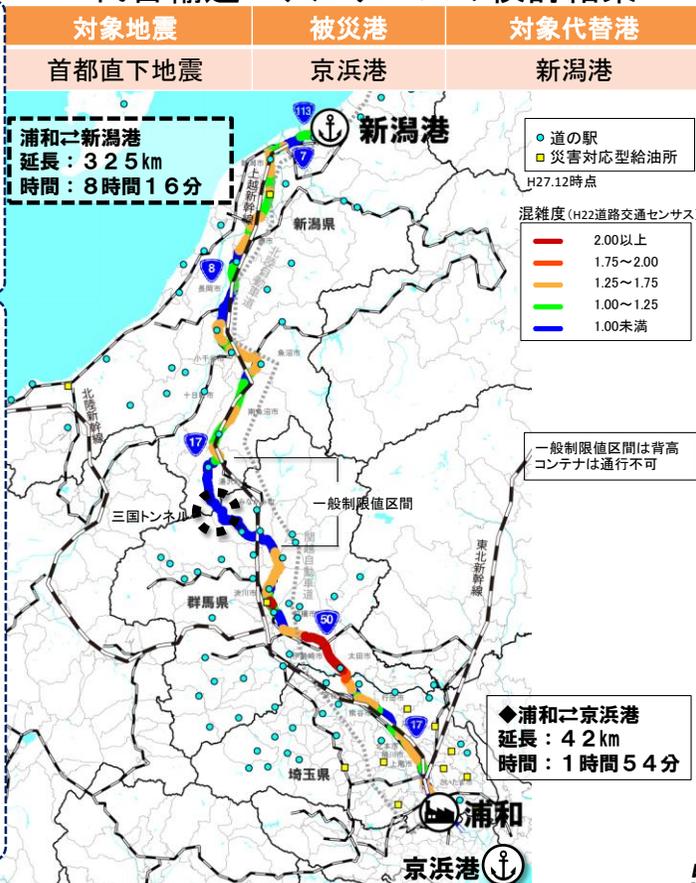
- 東日本大震災における日本海側港湾の活用や、熊本地震における九州東西両岸の港湾の活用など、大規模な災害時の緊急物資輸送やその後の物流機能の回復までの期間には、地方の港湾が緊急輸送拠点や代替輸送拠点として機能を果たした。
- 南海トラフ巨大地震、首都直下地震発生時等においては、日本海側の港湾において一部の輸送を受け持つなど、災害時の地方の港湾の補完機能にも留意することが必要。
- また、物流停止を防ぐサプライチェーンの強靱化の観点から、陸上交通との連携により地域を跨ぐ広域輸送も含む海上物流のあり方について、事前に検討し体制を構築していくことが重要。

○南海トラフ巨大地震を想定したバックアップ体制イメージ



「敦賀港からの代替輸送訓練 (トヨタ自動車株式会社)」
(H29.10.10福井新聞)

○首都圏直下型地震を想定した代替輸送モデルケースの検討結果



参考:「太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画」の構成

我が国における港湾の経済波及効果算定事例

○港湾に関連する産業は、物流関連産業、製造業、観光産業など多様である。
 ○港湾所在地では、これらの産業による経済効果や雇用効果が発生し、更に関連する産業や周辺地域にも波及している。

北九州港 〈平成20年公表〉
 経済波及効果：1兆5,600億円
 雇用創出効果：14万人
 市税収入：650億円

苫小牧港 〈平成24年公表〉
 市税収入：102億円

釧路港 〈平成20年公表〉
 経済波及効果：4,439億円
 雇用創出効果：7,629人

神戸港 〈平成20年公表〉
 経済波及効果：1兆4,594億円
 雇用創出効果：19万7,443人

博多港 〈平成26年公表〉
 経済波及効果：1兆9,000億円
 雇用創出効果：27万人
 市税収入：759億円

横浜港 〈平成29年公表〉
 経済波及効果：4兆0007億円
 雇用創出効果：47万7,821人

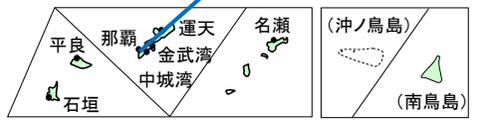
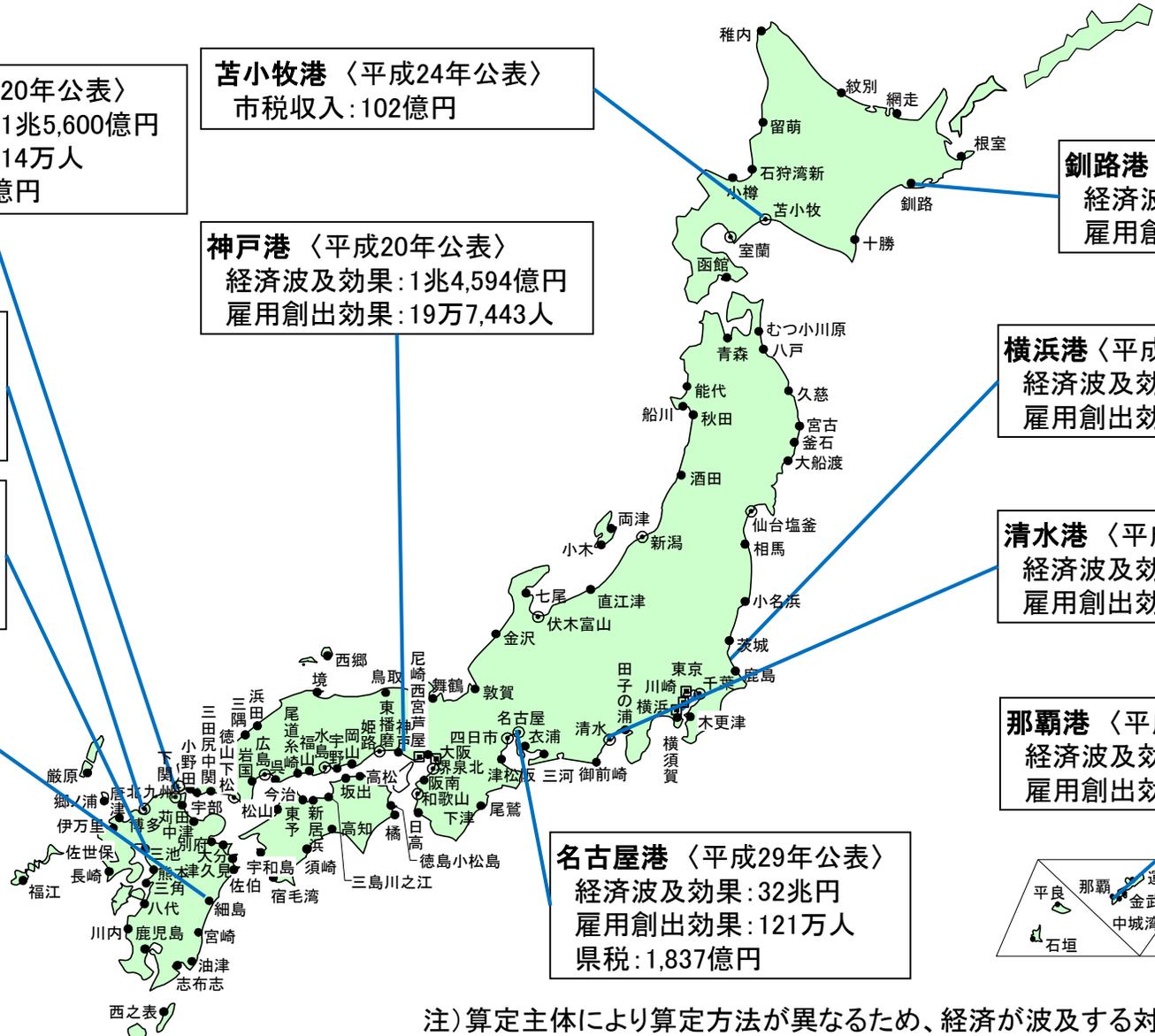
三池港 〈平成25年公表〉
 経済波及効果：1,700億円
 雇用創出効果：1万3千人
 市税収入：50億円

清水港 〈平成23年公表〉
 経済波及効果：3兆円
 雇用創出効果：50万人

細島港 〈平成22年公表〉
 経済波及効果：1,224億円

那覇港 〈平成24年公表〉
 経済波及効果：1,295億円
 雇用創出効果：1万3,172人

名古屋港 〈平成29年公表〉
 経済波及効果：32兆円
 雇用創出効果：121万人
 県税：1,837億円



出典) 各港湾管理者等HPより
 国土交通省港湾局作成

注) 算定主体により算定方法が異なるため、経済が波及する対象も異なっている 6