

## 事前評価票 (本票は政策目的等の整理のため政策形成時にさかのぼって作成したものである)

| 施策件名     | 国際ハブ港湾政策  | 担当課 | 港湾局<br>海事局 |
|----------|---|-----|------------|
| 施策等の概要   | わが国を取り巻く社会経済環境の急速な変化の中で、近隣主要港等との競争の激化に対応し、中枢国際港湾(三大湾及び北部九州の4地域を対象)において国際海上コンテナ輸送機能の強化・充実等を図ることにより、わが国の産業競争力や生活水準の維持・拡充を支援する。  |     |            |
| 施策の目的    | <p>荷主に対して低廉で高質な港湾サービスを提供することにより、高い国際競争力を持った生産活動を支援すること。</p> <p>生活物資供給基盤的側面から捉え、消費者に対して低廉で高質な港湾サービスを提供することにより、わが国の経済活動の水準にふさわしい豊かな生活の実現を支援すること。</p>  |     |            |
| 関連する政策目標 | <p>(1) 国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成<br/>国際海上コンテナ輸送需要の増加への対応<br/>メインポート機能の維持・拡充</p> <p>(2) 国際的に遜色のない港湾サービスの実現<br/>港湾サービスの迅速化、効率化<br/>港湾サービスの低廉化<br/>コンテナターミナルのフルオープン化</p>   |     |            |
| 関連する業績指標 | <p>(1) 国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成<br/>国際海上コンテナ貨物取扱量<br/>-1 わが国発着の長距離基幹航路サービス(寄港数)<br/>-2 大型コンテナ船の寄港状況</p> <p>(2) 国際的に遜色のない港湾サービスの実現<br/>-1 荷役・荷捌システムの効率化<br/>-2 コンテナターミナルにおけるコンテナ滞留時間<br/>-3 港湾EDIの普及度<br/>-1 コンテナターミナル貸付料<br/>-2 係船・荷役等を含めた港湾諸料金<br/>コンテナターミナルのフルオープン化</p>  |     |            |
| 指標の目標値など | <p>(1) 国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成<br/>国際海上コンテナ貨物取扱量: 1996年以降の伸び率年間4%</p> <p>-1 わが国発着の長距離基幹航路サービス(寄港数): 1995年当時の水準を維持<br/>-2 大型コンテナ船(例えば5,000TEU以上)の航路数維持と最大船型寄港</p> <p>(2) 国際的に遜色のない港湾サービスの実現<br/>-1 荷役・荷捌システムの効率化(利用者評価)<br/>-2 コンテナターミナルにおけるコンテナ滞留時間: 2005年までに2.0日に短縮<br/>-3 港湾EDIの普及度(利用者評価)<br/>-1 コンテナターミナル貸付料(利用者評価)<br/>-2 係船・荷役等を含めた港湾諸料金(利用者評価)<br/>コンテナターミナルのフルオープン化: 実現</p> |     |            |

|                   |   |
|-------------------|---|
| <p>施策等の必要性</p>    | <p>国際的な経済社会におけるわが国の地位の維持・拡大にとって、国際海上輸送ネットワークにおける拠点を形成し、港湾の国際競争力を維持することは、根幹的な課題であり、香港、シンガポール、釜山等東アジア各国の主要港での急速な機能拡充に伴い、わが国港湾の相対的な地位の低下が顕著となった状況下では、海上コンテナ輸送需要の増加への対応、メインポート機能の維持・拡充は極めて必要性が高い。</p> <p>国際的な経済社会におけるわが国の地位の維持・拡大にとって、国際水準の港湾サービスを提供できる環境の整備は緊急かつ重要な課題であり、わが国のコンテナターミナルにおいて、コンテナ船の大型化への対応の遅れ、コンテナヤードの規模や荷役システムの脆弱性、港湾手続きの煩雑さや割高なターミナルサービスコスト等が指摘される中では、港湾サービスの迅速化・効率化、港湾サービスの低廉化、コンテナターミナルのフルオープン化は極めて必要性が高い。</p> |
| <p>社会的ニーズ</p>     | <p>港湾の国際競争力を維持し、国際的な経済社会におけるわが国の地位を維持・拡大することは、国民生活に係る根幹的な課題であり、極めて必要性が高い。</p>   |
| <p>行政の関与</p>      | <p>一般国民の生活や産業経済活動を支える社会資本整備であることから、行政が実施すべきである。</p>   |
| <p>国の関与</p>       | <p>本施策の効果は、特定の地方自治体に限定されるものではなく、全国的な規模に及ぶものであることから、国の責務として行うべきものである。</p>  |
| <p>施策等の効率性</p>    | <p>わが国の人口や経済活動が集中しかつ既に国際物流の諸機能が集積している三大湾及び北部九州地域の中枢国際港湾に拠点的・重点的な投資等の施策を講じるものであり、既存ストックの有効活用のみならず、他の港湾における整備に対して効率性が高い。</p>  |
| <p>施策等の有効性</p>    | <p>適正に配置された中枢国際港湾の国際競争力が強化され、港湾サービスが充実されることにより、コンテナ貨物の国内輸送ルートが適正化され、物流コストが削減される。</p>  |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>*メインポート機能</p> <p>世界的な国際海上コンテナ輸送ネットワークの合理化・再編が急速に進む中で、わが国の中枢国際港湾が世界的な基幹航路ネットワークから脱落・わが国発着貨物が周辺主要港にトランシップされることなく、わが国港湾から直接に基幹航路ネットワークに接続できるような国際的に遜色ない港湾の機能をメインポート機能としている。</p>   |