交通政策審議会港湾分科会
第３回物流・産業部会

資料２

国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成

１．国際海上コンテナ輸送の港湾配置構想

２．スーパー中枢港湾における先導的・実験的施策

国土交通省港湾局
平成１４年６月２４日

国際海上コンテナ輸送の港湾配置構想

１．配置の考え方

将来(2007 年、2012 年で試算)における国際海上コンテナ貨物の生産・消費地間の輸送コストが我が国全体として最小となるよう当該貨物を取扱う港湾を配置する。この場合、これらの港湾を「中枢国際港湾」、「中核国際港湾」、「地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾」の三種類に分けて、機能分担を図ることとする。

（経緯）

（１）「中期的な港湾整備のあり方」（平成７年８月、運輸省港湾局）において「国際海運ネットワークにおける拠点形成」として最初に示した。また、この結果を第 9 次港湾整備五ヵ年計画（現七カ年計画）に反映した。

（２）「港湾の開発、利用及び保全並び開発保全航路の開発に関する基本方針」（平成１２年１１月　港湾審議会答申、同年１２月　運輸大臣告示）において、基本的な考え方は踏襲しつつ、この間の国際海上コンテナ物流を巡る動向を踏まえて再検討し、「Ⅱ．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の拠点」として改めて示した。

（３）今回、新たな経済社会情勢の変化に対応し、緊急に解決すべき港湾行政の課題に対応するための政策をまとめるに当たって、以下を前提に（２）を改めて検討し、「国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成」として位置付けることとした。

（前提条件）

（１）輸送コストとして、国内外の海上輸送コスト、国内の陸上輸送コスト、国内外の港湾コスト(リードタイムによる時間コストを含む)を考慮する。

（２）国際海上コンテナ貨物の輸送コストが最小となる輸送サービスを提供する。

（３）ある港湾において１寄港当りの国際海上コンテナ貨物の最小取扱個数を上まわる需要がある場合に、船舶は寄港する。

２．港湾配置と機能分担

（１）中枢国際港湾

○広域にわたる背後圏の需要を担うため、欧米との長距離基幹航路をはじめとする多数の航路と高頻度の輸送サービスを有し、我が国の国際海上コンテナ貨物の大部分を取り扱う。

○引き続き、東京湾、伊勢湾、大阪湾、及び北部九州の４地域とする。

○中枢国際港湾の内、我が国コンテナ物流のコスト・サービスをアジア諸国の主要港と競争しうる水準にするための先導的・実験的な試みとして、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成するため、スーパー中枢港湾を指定する。

（２）中核国際港湾

○地域ブロック程度に広がる背後圏の需要を担うため、欧米との長距離基幹航路が一部就航するなど相当数の航路と輸送サービスの頻度を有し、中枢国際港湾を補完する。

○引き続き、苫小牧港、仙台塩釜港、新潟港、常盤那珂港、清水港、広島港、志布志港、那覇港の８港とする。

（３）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、中枢又は中核国際港湾を利用する場合に比べて輸送費が削減できる等効率的な輸送が行われる場合に取り扱う。

○既存の係留施設などストックを最大限に有効活用し、必要に応じバルク貨物等の取り扱いと施設を共用しつつ国際海上コンテナ貨物を取り扱うこととし、具体的な地域又は港湾の指定は行わない。

スーパー中枢港湾における先導的・実験的施策

Ⅰ．目標

＜アジア諸国の主要港湾並みの港湾コストとリードタイム(時間コスト)の実現＞

（１）港湾コストは釜山港(韓国)、高雄港(台湾)と同レベルを目標とし、現状より約３割低減させる

（２）リードタイムはシンガポール港と同レベルを目標とし、現状３~４日程度を１日程度まで短縮させる。

Ⅱ．施策の内容

国際競争力強化のためのその他の施策に加え、以下に示すような内容を有する**次世代高規格コンテナターミナル**を育成する。

（１）民間ターミナルオペレーターに対する公共コンテナターミナルの長期リース制度の導入

（２）単一の民間ターミナルオペレーターによる複数コンテナバースの一体的運営

（３）公共コンテナターミナルにおける整備・管理運営方式としての「上下分離方式」の導入

（４）公共コンテナターミナルに対する更なる公的支援の検討

（５）公租公課等の低減

（６）コンテナバースの連続一体的配置。

（７）将来の船舶の大型化への対応性を充分に踏まえた大水深岸壁構造

（８）アジア諸国の主要港湾並みのコンテナヤードの奥行きの確保

（９）コンテナターミナルの自動化、情報化の公的支援