

平成23年3月3日
交通政策審議会
第40回港湾分科会
資料 2-1

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について

平成23年3月3日
国土交通省港湾局

I. 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

①国の港湾行政の指針
(港湾法3条の2第1項)

②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)

I. 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

II. 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項

III. 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

IV. 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

V. 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

Ⅱ. 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（Ⅰ～Ⅲ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（Ⅰ～Ⅲ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（Ⅰ～Ⅲ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（Ⅰ～Ⅴ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（Ⅰ～Ⅴ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（Ⅰ～Ⅴ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

Ⅲ. 最近の港湾政策の動向

最近の港湾政策の動向

○国際コンテナ戦略港湾の選定

国際基幹航路の維持・拡大を図ることを目的に、「港湾におけるコスト低減策の集中」及び「基幹航路貨物の国内貨物の集荷」を推進するメインポートを確立するため、更なる「選択と集中」を図り、国際戦略コンテナ港湾として、阪神港、京浜港を選定【平成22年8月6日】

○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確保、「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】

○港湾運営会社制度の創設(港湾法改正)

国際コンテナ戦略港湾等において、民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を図るため、港湾法を改正し、港湾運営会社制度を創設【国会審議中】

IV. 港湾の「選択と集中」の経緯

港湾施策

とりまく情勢

平成7年

- 産業の国際競争力を維持し、国民の豊かな暮らしを支えるため、超大型コンテナ船に対応した**中枢国際港湾**を4地域(東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州)に配置
- 中枢国際港湾を補完し、各地域の中核となる**中核国際港湾**を8地域(北海道、日本海中部、東東北、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄)に配置

- アジア主要港におけるコンテナ貨物取扱量が順調に伸びているのに対し、我が国港湾においては停滞傾向
- 世界のコンテナ船が大型化する中、我が国においては、水深15m以上のコンテナバースが未供用

平成16年

規模の経済等を生かした国際的な競争力を有するコンテナターミナルとして、**スーパー中枢港湾**(京浜、名古屋、四日市、大阪、神戸)を指定

アジア諸港に対する我が国港湾の相対的地位の低下

平成22年
～23年

- 【新成長戦略・国土交通省成長戦略】
- 選択と集中とともに「民」の視点で港湾経営を行うことで、低コストで効率的な港湾の運営を実現し、港湾の国際競争力を確保
- 国内貨物の集約・コスト低減による基幹航路の維持強化のため、国際コンテナ戦略港湾を選定
 - 大量一括調達によるスケールメリット追求の観点から、国際バルク戦略港湾を選定

- 我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少
- 資源、エネルギー、食糧など国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こっている

V. 民間の能力を活用した港湾の運営の経緯

港湾施策

とりまく情勢

平成11年

【民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律】

民間の資金とノウハウを活用した、民間による施設の整備、管理・運営を規定

○社会資本整備に係る財政制約

○官民が協同して、効率的かつ効果的に質の高い公共サービスの提供を実現するため、英国で既に新しい公共調達の手法としてPFIを導入

平成17年

【港湾法改正】

次世代高規格コンテナターミナルを一元的に運営し、コスト削減及びサービス向上を図るため、スーパー中樞港湾において、特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定、認定運営者に対する特定国際コンテナ埠頭の貸付等を規定

アジア諸港に対する我が国の港湾の相対的地位の低下

平成18年

【特定外貿埠頭の管理運営に関する法律改正】

我が国港湾の国際競争力強化に資する公社経営の一層の効率化を図るため、外貿埠頭公社の民営化等を規定

平成20年

国際競争力確保のため、民間による一体的な埠頭運営等により産業物流の効率化を図るため「臨海部産業エリア」を設定

○バルク貨物輸送における船舶の大型化

○臨海部産業の活性化、企業立地促進

平成22年
～23年

【新成長戦略・国土交通省成長戦略】

民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を図り、港湾の国際競争力を確保するため、港湾運営会社制度を創設

我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少

VI. 基本方針の見直し

見直しの必要性

国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の選定、港湾運営会社制度の創設を踏まえ、「選択と集中」、「民の視点」等の政策を国の港湾行政の指針である基本方針に反映させる必要がある。

基本方針見直しのポイント

- 国際コンテナ戦略港湾の選定を踏まえた国際海上コンテナターミナルの配置における、スーパー中枢港湾、中枢国際港湾、中核国際港湾等の分類の見直し。
- 国際バルク戦略港湾の選定を踏まえたバルク貨物に関する内容の見直し。
- 港湾運営会社制度の創設を踏まえた民間の能力を活用した港湾の運営に係る事項の基本方針への位置づけ。
- 国際コンテナ戦略港湾の選定等を踏まえた国際海上コンテナ及び内貿複合一貫輸送にかかる「取扱貨物量の見通し」の見直し。

VII. 基本方針変更のスケジュール（案）

答申・告示までの主な予定

平成23年3月	港湾分科会	
4月	交通政策審議会（諮問） 港湾分科会（付託・審議）	（港湾法第3条の2第4項）
5月	港湾審議会（審議）	
6月	HP上での意見募集 等	
7月	港湾分科会（審議） 交通政策審議会（答申）	（港湾法第3条の2第4項）
7月～8月	関係行政機関の長への協議 港湾管理者への意見照会	（港湾法第3条の2第4項） （港湾法第3条の2第5項）
9月	基本方針変更告示	（港湾法第3条の2第6項）