

国際バルク戦略港湾選定基準 <石炭>

注) 本文書における「対象ユーザー」とは、石炭火力発電所・セメント製造会社・化学品製造会社等各港に立地・操業する石炭輸入関連企業をいう(目標年次2020年までに新たに立地・操業することが確実に見込まれるものを含む。)

【応募要件】

1. 目標年次(2020年)において、対象品目を取り扱う対象ユーザーが立地・操業していること。

【国際バルク戦略港湾としての目的と目標】

<目的>

2. 大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目指したものであること。

<目標>

3. 2015年までに、現在主力となっている輸送船舶^(注1)の満載での入港に対応するとともに、2020年までに、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶^(注2)の満載での入港に対応することを目指したものであること。

(注1) パナマックス船(満載での入港に必要な岸壁水深:14m程度)

(注2) ケープサイズ船(満載での入港に必要な岸壁水深:19m程度)

【国際バルク戦略港湾政策の実現のための方策】

<輸入の効率化のための企業連携の促進>

4. 異なる企業間での輸送船舶の共同配船、小口荷主等への内航フィーダー輸送等、企業連携により大型船舶を活用するための具体的方策が提案されて

いること。

<大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保>

5. 現在就航している最大級の輸送船舶(ケープサイズ船)に対応するための具体的な方策が提案されていること。

<「民」の視点での効率的な運営体制の確立>

6. 「民」の視点からの効率的なターミナル運営が可能であること。

<船舶の運行効率改善のための制限の緩和等>

7. 規制緩和等による先導的・実験的な提案が盛り込まれていること。

【国際バルク戦略港湾政策の効果】

<物流コスト削減効果>

8. 対象品目に係るトータル物流コストが削減されるものであること。

【国際バルク戦略港湾政策の実現のための体制等】

<地理的優位性>

9. 消費地への近接性等の地理的優位性を有すること。

<施設の物理的優位性>

10. 大型船舶の入港に向け、航路や岸壁等の基本的な港湾施設、荷役機械、保管施設等既存施設の物理的優位性を有すること。

<実現のための体制>

11. 荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカー等ロジスティクスを支える関係者の役割分担等についての合意のもとに実現可能な計画作りが行われていること。

【必要な予算】

12. 最小の予算で、最大の効果を発揮しうること。

【その他確認事項】

以下の各項目については、定量的評価は行わないが、総合的な評価を行う場合の考慮事項とする。

1. CO2排出量削減に寄与するものであること。
2. 災害時においても我が国産業の持続的な操業を可能とするものであること。
3. 港湾管理者の財政状況の見通し。

評価項目		評価内容 別配点	評価項目 別配点	優位性		実現性			評価 (A~C)	点数 (優位性× 実現性)
				配点の範囲内で採点		A	B	C		
						1.0	0.5	0.1		
				コメント		評価(点数)	コメント			
応募要件		1. 目標年次(2020年)において、対象品目を取り扱う対象ユーザーが立地・操業していること	—	—	本項目が満たされていない場合は、評価しない(足切り)					
政策の目的と 目標	目的	2. 大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目指すものであること	100	50						
	目標	3. 2015年までに、現在主力となっている輸送船舶(パナマックス船)の満載での入港に対応するとともに、2020年までに、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶(ケープサイズ船)の満載での入港に対応することを目指すものであること		50						
政策の実現の ための方策	輸入の効率化のための企業連携の促進	4. 異なる企業間での輸送船舶の共同配船、小口荷主等への内航フィーダー輸送等、企業連携により大型船舶を活用するための具体的方策が提案されていること	550	150						
	大型船舶に対応した港湾機能の拠点確保	5. 現在就航している最大級の輸送船舶(ケープサイズ船)に対応するための具体的な方策が提案されていること		150						
	「民」の視点での効率的な運営体制の確立	6. 「民」の視点からの効率的なターミナル運営が可能であること		150						
	船舶の運行効率改善のための制限の緩和等	7. 規制緩和等による先導的・実験的な提案が盛り込まれていること		100						
政策の効果	物流コスト削減効果	8. 対象品目に係るトータル物流コストが削減されるものであること	200	200						
政策の実現の ための体制等	地理的優位性	9. 消費地への近接性等の地理的優位性を有すること	150	50						
	施設の物理的優位性	10. 大型船舶の入港に向け、航路や岸壁等の基本的な港湾施設、荷役機械、保管施設等既存施設が他港と比較して物理的優位性を有すること		50						
	実現のための体制	11. 荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカー等ロジスティクスを支える関係者の役割分担等についての合意のもとに実現可能な計画作りが行われていること		50						
合計				1,000						