

平成22年7月1日
交通政策審議会
第38回港湾分科会
資料 1-2

国際バルク戦略港湾の公募について

資源、エネルギー、食糧輸入に係る基本認識

(1) 資源、エネルギー、食糧等の輸入における国際競争力の低下

・企業間の連携を促す制度的枠組みが用意されていない

→(実態: 穀物の例)

複数のサイロ会社が同一地域に並んで立地しているにもかかわらず、それぞれが独立して輸入・保管を行うため、輸入量が細分化され非効率になっている。

(2) 船舶の大型化への対応の遅れ

・中国・韓国等では、次世代の大型船舶の利用を前提とした港湾開発を国主導で行っている一方で、我が国の港湾施設の多くは高度経済成長期に作られており、世界的な船舶の大型化に対応できていない

→(実態: 鉄鉱石の例)

30万トン超級輸送船舶に対応可能な水深23m以上の港湾

ターリエン ツァオフェデアン マジシャン リーチャオ カンヤン
中国・韓国→大連、曹妃甸、馬迹山、日照、光陽 等 日本→大分港のみ

(3) 港湾利用の非効率性

・航行安全上の理由等から、夜間の時間帯の入出港が制限されている

・民間主体による効率的かつ弾力的な埠頭運営等が求められている

国際バルク戦略港湾政策の目的、目標

(1) 国際バルク戦略港湾政策の目的

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

(2) 国際バルク戦略港湾政策の目標

- 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。
- 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、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の満載での入港に対応する。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに対応	現在主力となっている輸送船舶	船型	パナマックス船	ケープサイズ船	パナマックス船
		満載での入港に必要な岸壁水深	14m程度	19m程度	14m程度
2020年までに対応	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	船型	ポストパナマックス船	VLOC	ケープサイズ船
		満載での入港に必要な岸壁水深	17m程度	23m程度	19m程度

国際バルク戦略港湾の目指すべき姿(政策実現のための具体的方策)

(1) 輸入の効率化のための企業連携の促進

- ① 複数企業によるターミナルの一体化・共同利用
- ② 異なる企業間での輸送船舶の共同配船
- ③ 小口荷主等への内航フィーダー輸送

● 公募手続きを通じた
企業連携の促進
● 企業連携を促進するための
社会実験
【平成22年度予算:1億円】

(2) 大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保

- ① 最大級の輸送船舶への対応
- ② 国際バルク戦略港湾政策の効果を最大限発揮させるための措置
- ③ 荷役機械、荷捌き施設、保管施設の大型化・高機能化支援

「選択」した港湾への
施策と投資の「集中」

税制優遇措置等

(3) 「民」の視点での効率的な運営体制の確立

既存施設の有効活用の
観点からの国有財産の
貸付制度見直し等

(4) 船舶の運行効率改善のための制限の緩和等

航行安全対策の上での
夜間入港等の制限の緩和

国際バルク戦略港湾の選定基準

評価項目		優位性	実現性	配点			
				穀物	鉄鉱石	石炭	
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したものであること			50	50	50
	目標	3. 2015年までに、現在主力となっている輸送船舶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			50	50	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. 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			200	100	150
	大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保	5. 最大級の輸送船舶に対応するための具体的な方策が提案されていること			100	200	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	100	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	100	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	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			50	50	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	100	50
	実現のための体制	11. 荷主、ターミナル会社、荷役業者、メーカーなど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	50	50
合計					1,000	1,000	1,000

国際バルク戦略港湾の募集要領と選定の手順

(1) 募集要領

- ①公募対象品目 : 穀物、鉄鉱石、石炭
- ②応募者の要件 : 目標年次(2020年)において、公募対象品目を取り扱うユーザーが立地・操業している港湾の港湾管理者
- ③応募の留意点 : 複数品目を含む内容も可、荷主等ユーザーとの合意必須、連携する港湾管理者と要調整

(2) 選定の手順(想定スケジュール)

- 平成22年6月1日 : 公募
- 平成22年8月3日 : 締め切り
- 平成22年8月以降 : 応募者から提案に関するプレゼンテーション
委員会から応募者あて意見送付
再プレゼンテーション
- 平成22年末頃 : 国際バルク戦略港湾の選定について委員会意見のとりまとめ、国際バルク戦略港湾の選定