

北陸地域国際物流戦略于一ム
幹事会 参考資料

平成24年3月26日

北陸地域国際物流戦略于一ム事務局

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

背景

- 経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化
 - ・コンテナ取扱量の増加 : 日本1.3倍、アジア(除日本)2.8倍
 - ・船舶の大型化の進展 : 4,000TEU → 8,000TEU
 - 日本発着貨物のアジア主要港積み替えが増加 : 5.4%→18.0%
 - 国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向 : 上海約6.7倍、釜山約1.4倍、日本約0.7倍
- ⇒ 基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国経済に打撃を与えるおそれがある。

注)上記の比較は、現在入手可能な直近10年間の値の比較。

取り組み状況

- 「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会(有識者委員会)の検討を経て、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定(2010年8月6日に公表)。
- 「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が2011年3月31日成立・公布。
＜港湾の種類の見直しや直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ・対象施設の拡充、港湾運営会社制度の創設等＞
- 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、計画書の進捗状況を管理。2013年を目処に中間評価。

目標

- 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
- 2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

実現の方策

基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などその他荷主サービスの向上
- ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑤ 「港湾運営会社」の設立；「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位:万TEU)

1980年

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78

⋮

13	横浜	72
----	----	----

16	釜山	63
----	----	----

18	東京	63
----	----	----

⋮

39	大阪	25
----	----	----

⋮

46	名古屋	21
----	-----	----

1990年

	港名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルグ	197
9	ニューヨーク/ニュージャージー	187
10	基隆	183

⋮

11	横浜	165
----	----	-----

13	東京	156
----	----	-----

⋮

24	名古屋	90
----	-----	----

⋮

38	大阪	48
----	----	----

⋮

42	上海	46
----	----	----

2000年

	港名	取扱量
1	香港	1,810
2	シンガポール	1,704
3	釜山	754
4	高雄	743
5	ロッテルダム	628
6	上海	561
7	ロサンゼルス	488
8	ロングビーチ	460
9	ハンブルク	425
10	アントワープ	408

⋮

15	東京	290
----	----	-----

20	横浜	232
----	----	-----

22	神戸	227
----	----	-----

28	名古屋	191
----	-----	-----

⋮

36	大阪	147
----	----	-----

2010年(速報値)

	港名	取扱量
1 (2)	上海	2,907
2 (1)	シンガポール	2,843
3 (3)	香港	2,353
4 (4)	深圳	2,251
5 (5)	釜山	1,416
6 (8)	寧波	1,314
7 (7)	広州	1,255
8 (10)	青島	1,201
9 (6)	ドバイ	1,160
10 (9)	ロッテルダム	1,115

⋮

25(27)	東京	429
--------	----	-----

36(40)	横浜	328
--------	----	-----

47(46)	神戸	256
--------	----	-----

48(41)	名古屋	255
--------	-----	-----

56(55)	大阪	228
--------	----	-----

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格(ISO規格)の
20フィート・コンテナを1とし、
40フィート・コンテナを2として
計算する単位。

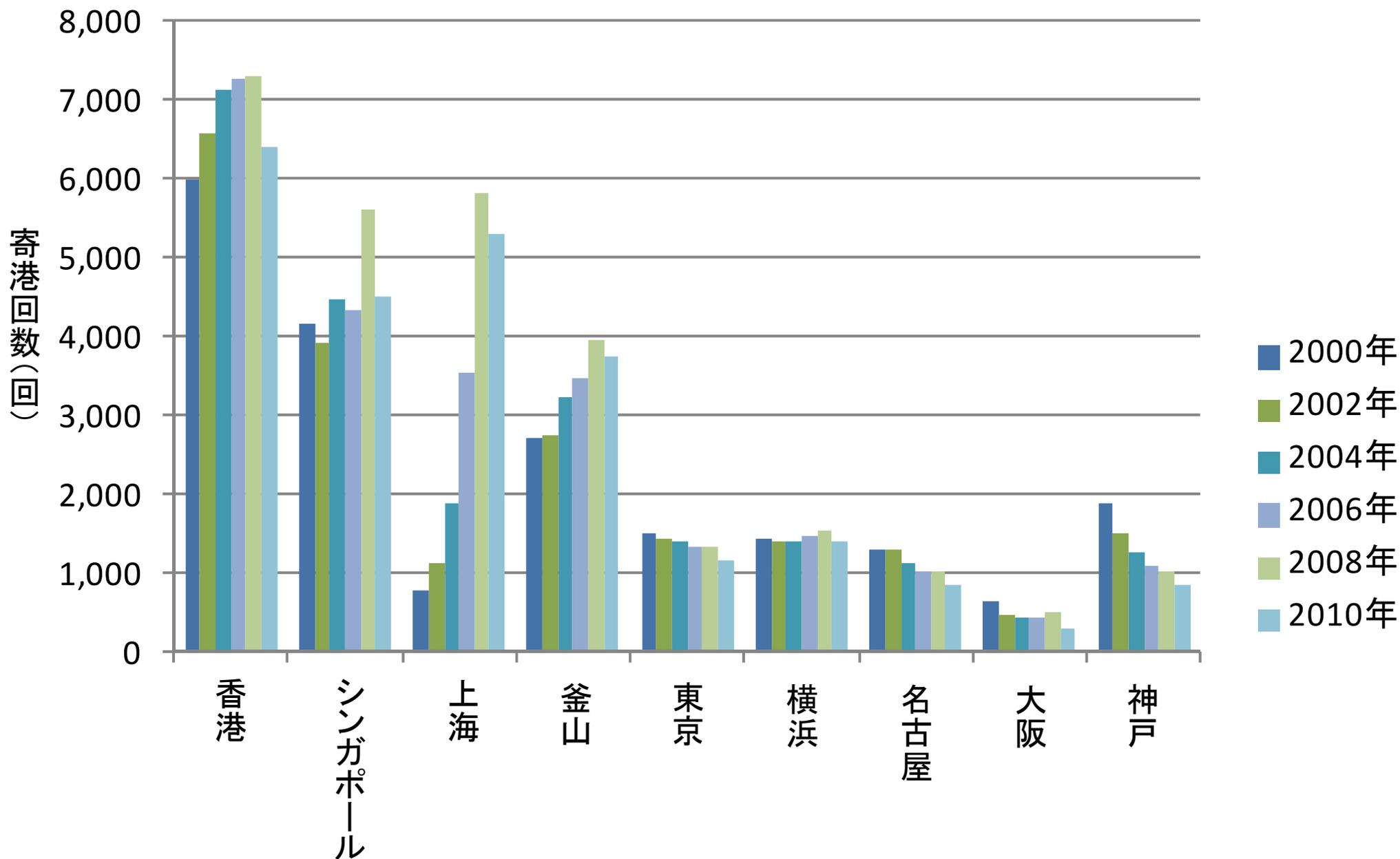
出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982、1993、2003

September 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに国土交通省港湾局作成

[注] 外内貿を含む数字

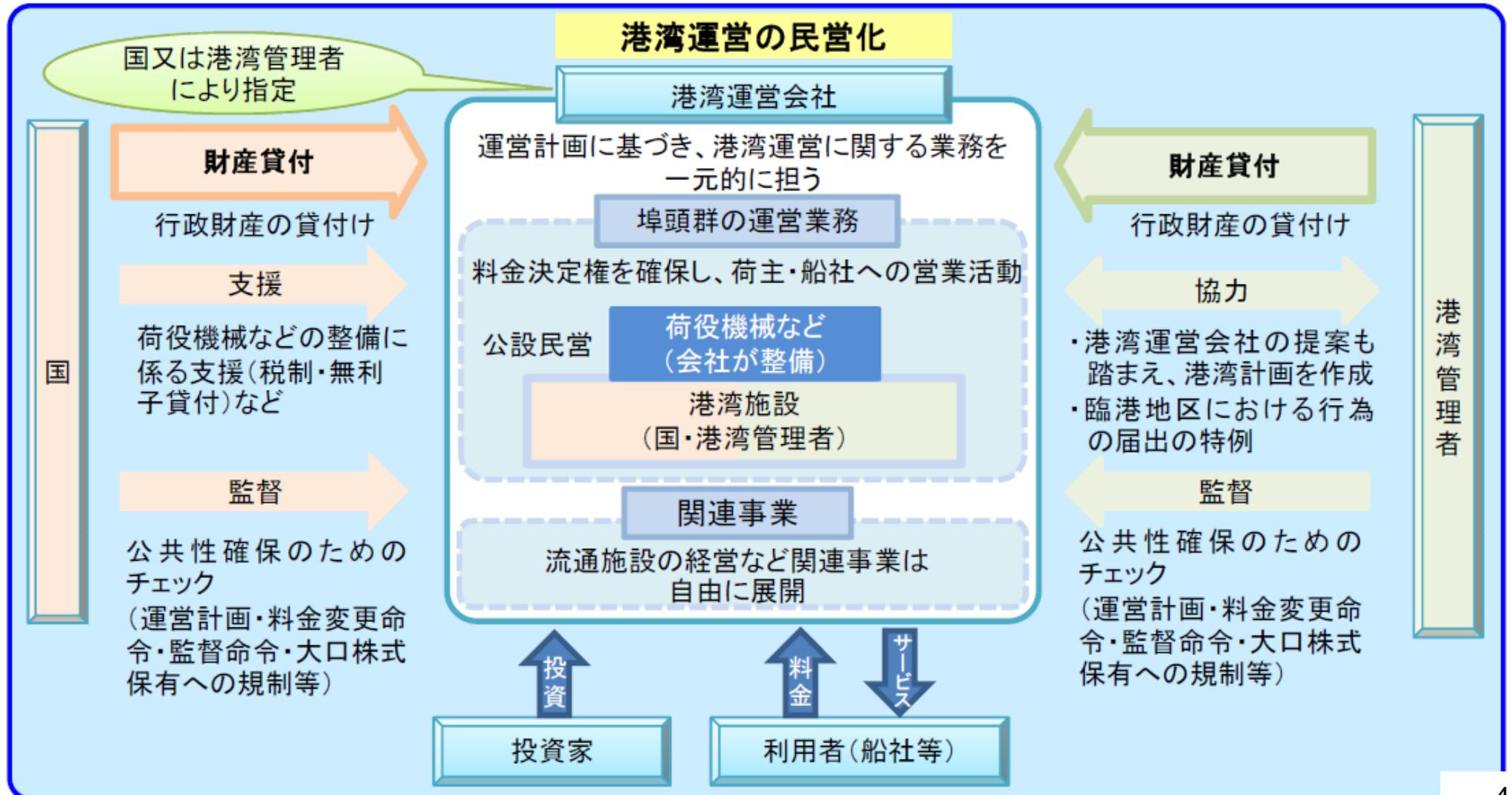
()内は2009年の順位 2

欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



港湾運営の民営化について

○平成23年3月に改正された港湾法により、国際戦略港湾および国際拠点港湾へ港湾運営会社制度が導入可能に。



「国際バルク戦略港湾」政策の概要

(1) 国際バルク戦略港湾政策の目的

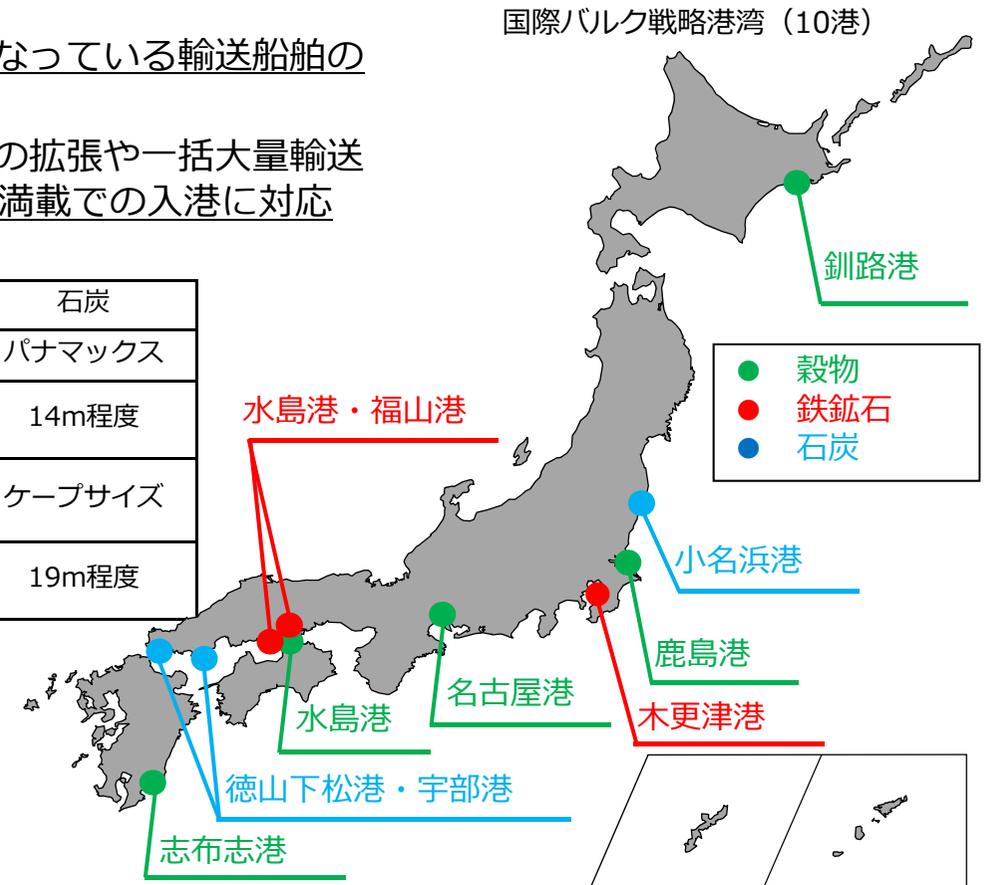
我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に輸入できるようにするため、大型船舶による輸送に対応する等のハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施することにより、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現。

※ バルク貨物とは … 穀物、鉱石、油類、木材のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物。主に、資源、食糧などが該当。

(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	現在の主力 輸送船舶	船型	パナマックス	ケープサイズ	パナマックス
		岸壁水深 (満載時)	14m程度	19m程度	14m程度
2020年ま でに対応	今後登場す る最大級の 輸送船舶	船型	ポスト パナマックス	VLOC	ケープサイズ
		岸壁水深 (満載時)	17m程度	23m程度	19m程度

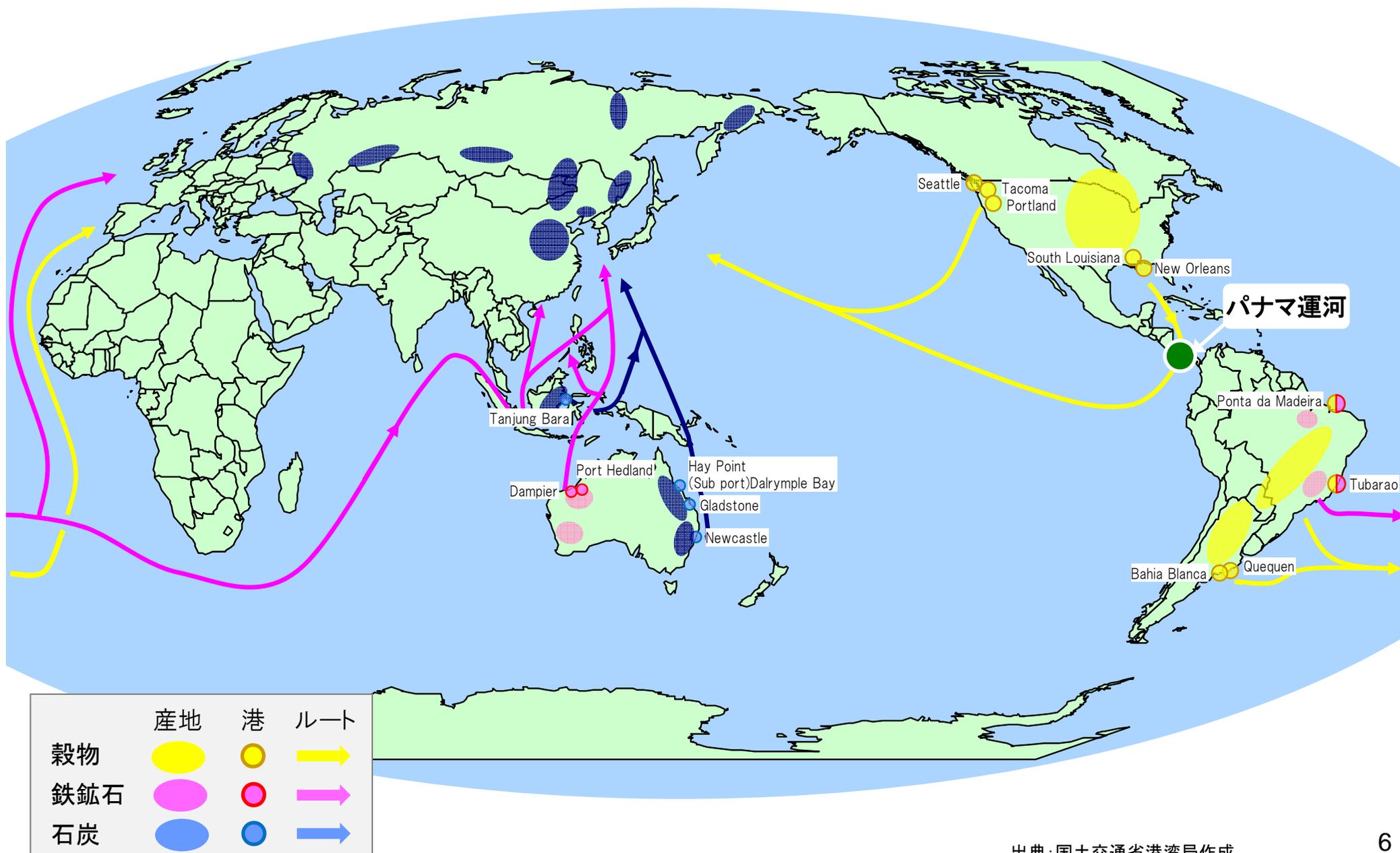


(3) 実現の方策

- ① 輸入の効率化のための企業連携の促進
- ② 大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保
- ③ 「民」の視点での効率的な運営体制の確立
- ④ 船舶の運航効率改善のための制限の緩和等

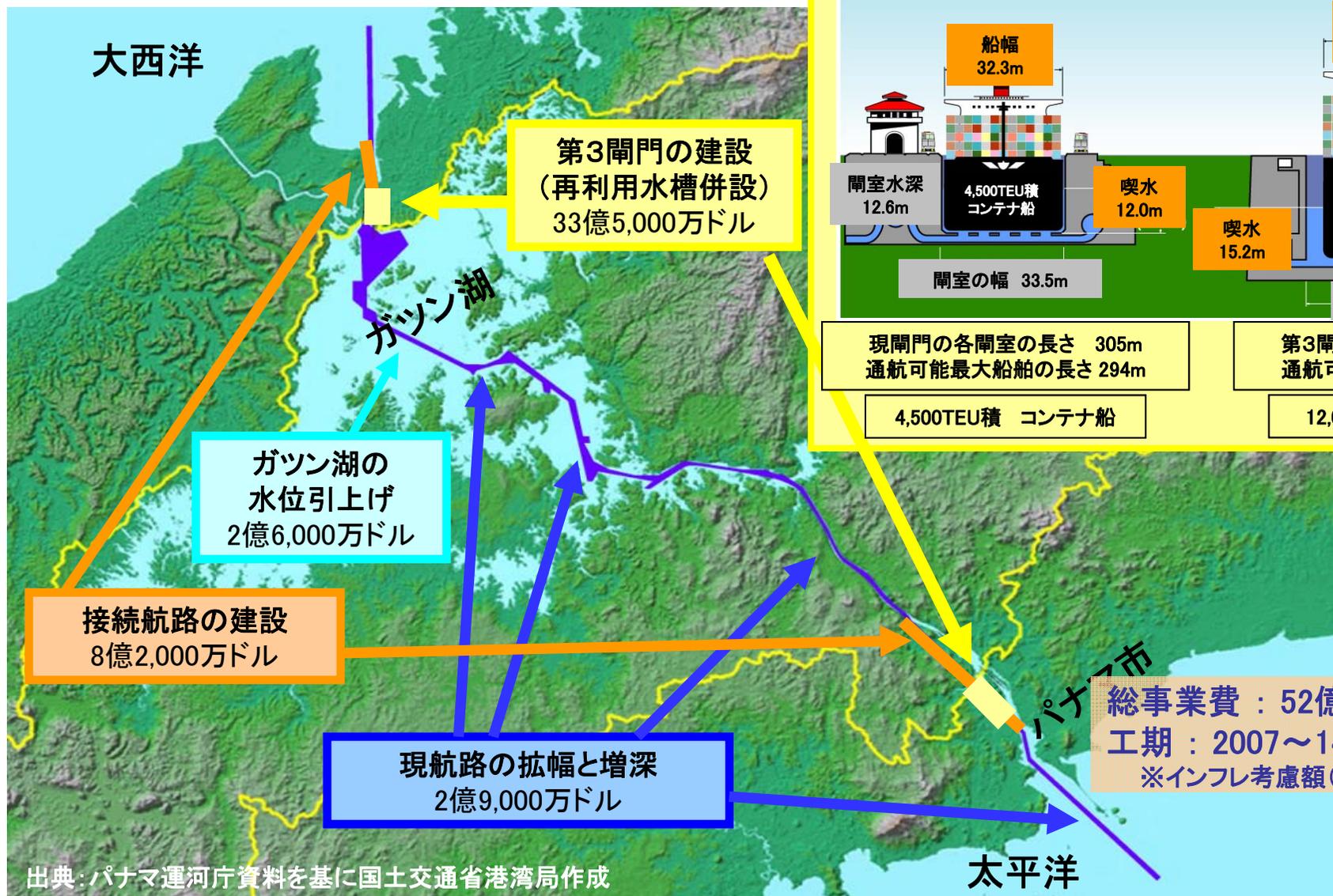
※ 「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図る。

穀物、鉄鉱石、石炭の主な輸出港及び海上荷動ルート



パナマ運河拡張計画

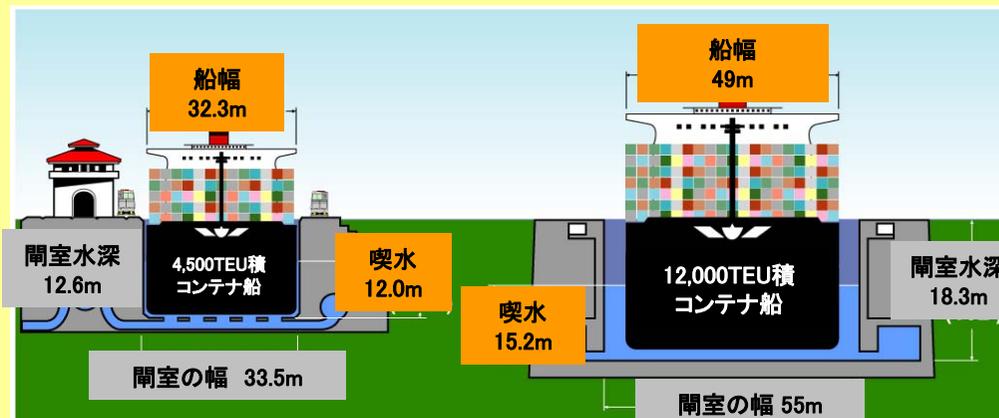
第3閘門の新設を中心とするパナマ運河拡張工事により、喫水15.2mの船舶が通行可能に。



現閘門(第1、第2閘門)と第3閘門(新設)との比較

現閘門

第3閘門



現閘門の各閘室の長さ 305m
通航可能最大船舶の長さ 294m

第3閘門の各閘室の長さ 427m
通航可能最大船舶の長さ 366m

4,500TEU積 コンテナ船

12,000TEU積 コンテナ船

総事業費：52億5,000万ドル
工期：2007～14年 (平成19～26年)
※インフレ考慮額(5億3,000万ドル含む)

日本海側拠点港の選定結果について

●総合的拠点港<5港>

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

●日本海側拠点港<19港・28計画>

国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ(定点クルーズ)	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ(背後観光地クルーズ)	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「境港」
原木	「境港」、「浜田港」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

●拠点化形成促進港<4港・4計画>

「留萌港」(原木)、「能代港」(リサイクル貨物)、「七尾港」(原木)、「唐津港」(外航クルーズ(背後観光地クルーズ))

●フォローアップ

今後、1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととする。

評価結果①

■ 総合的拠点港について

日本海側拠点港については、機能毎に募集したところであるが、委員会での意見を踏まえ、以下の5港については、当該港湾の規模に鑑み、今回、「日本海側拠点港」として選定した機能に加え、その他の機能の強化も図ることが望まれる「総合的拠点港」として選定する。

- 新潟港
- 伏木富山港
- 下関港
- 北九州港
- 博多港

■ 日本海側拠点港について①

国際海上コンテナ (配点:1,100点)	
港名	得点
博多港	836
北九州港・下関港	770
新潟港(・直江津港※1)	765
伏木富山港	739
秋田港	712
(唐津港※2)伊万里港	650
境港	551
舞鶴港	546
金沢港	543
敦賀港	495
石狩湾新港	378
酒田港	338

(※1)委員会での議論の結果、新潟港として評価。

(※2)委員会での議論の結果、伊万里港として評価。

評価結果②

■ 日本海側拠点港について②

国際フェリー・国際RORO船 (配点: 1,100点)	
港名	得点
博多港	849
北九州港・下関港	795
敦賀港	761
稚内港	717
伏木富山港	688
舞鶴港	663
金沢港	517
境港	514
浜田港	421
長崎港	383

国際定期旅客 (配点: 1,000点)	
港名	得点
博多港	769
北九州港・下関港	724
長崎港・佐世保港	667
舞鶴港・敦賀港	454
稚内港	421

外航クルーズ(定点クルーズ) (配点: 1,000点)	
港名	得点
博多港	801
長崎港	720
境港	451

外航クルーズ(背後観光地クルーズ) (配点: 1,000点)	
港名	得点
小樽港・伏木富山港・舞鶴港	765
金沢港	741
境港	716
長崎港(・佐世保港※3)	551
唐津港(・伊万里港※4)	388

原木 (配点: 1,100点)	
港名	得点
境港	794
浜田港	742
七尾港	448
留萌港	328

LNG (配点: 1,000点)	
港名	得点
直江津港・新潟港	722
石狩湾新港	705

リサイクル貨物 (配点: 1,000点)	
港名	得点
酒田港(・能代港※5)	657
境港	468

北洋材 (配点: 1,000点)	
港名	得点
伏木富山港	479

(※3)委員会での議論の結果、長崎港として評価。

(※4)委員会での議論の結果、唐津港として評価。

(※5)委員会での議論の結果、酒田港として評価。

評価結果③

■ 拠点化形成促進港について

以下の4港湾については、今回、「日本海側拠点港」としての選定には至らなかったが、拠点港選定に向けて官民挙げて熱意を持って計画を立案し、提案されたことに鑑み、該当機能に係る「拠点化形成促進港」として選定し、その計画の実現を後押しするため、フォローアップを行っていくこととする。

留萌港

留萌港の「**原木**」機能については、道産材について、道内各港や経済界とも連携した輸出促進体制の整備など、機能の強化に向けた具体的な取組みの進展についてフォローアップを行う。

能代港

能代港の「**リサイクル貨物**」機能については、同港背後の高度なりサイクル産業とも一体となって酒田港との連携強化を進めるなど、機能の強化に向けた具体的な取組みの進展についてフォローアップを行う。

七尾港

七尾港の「**原木**」機能については、商社による同港を拠点とした新たな輸送システムが開始され、原木の外買取扱貨物量について、計画で見込んだ水準を安定的に見込めるに至るまで進展するか、その状況についてフォローアップを行う。

唐津港

唐津港の「**外航クルーズ(背後観光地クルーズ)**」機能については、地元におけるクルーズ船の受け入れ体制が整備され、内航クルーズ船の安定的な寄港が実現するなど、外航クルーズ船寄港実現への具体的な取組みの進展についてフォローアップを行う。

■ フォローアップについて

今後、1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととする。

東日本大震災発生後の国際海上コンテナ貨物の動向

- 仙台塩釜港等が被災したため、東北地区発着コンテナ貨物が他港を利用。
- 震災直後京浜港は、燃料不足による貨物滞留や原発事故の風評被害による抜港で機能が低下。

秋田港

・八戸港を利用していたキャノンプレジジョン(弘前市)が一時的に秋田港からの輸出に切り替え。

酒田港

<平成23年コンテナ取扱貨物量>
【3月】811TEU(前年同月80%増)
【4月】971TEU(前年同月109%増)
【5月】1,051TEU(前年同月98%増)

新潟港

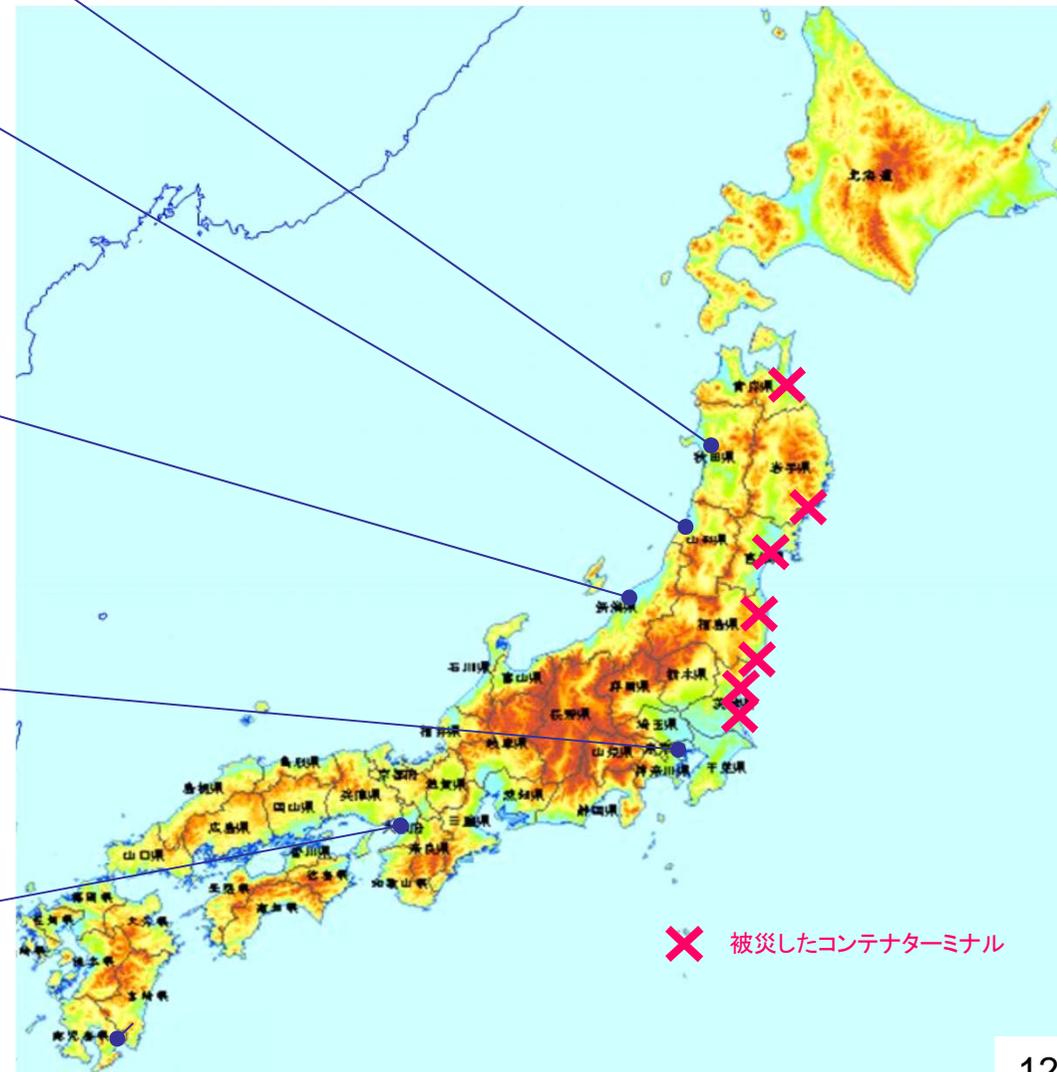
<平成23年コンテナ取扱貨物量>
【3月】17,630TEU(前年同月20%増)
【4月】18,702TEU(前年同月20%増)
【5月】21,531TEU(前年同月50%増)※過去最高

東京港

・原発事故の風評被害による抜港は4月上旬までにほぼ解消されるが、青海コンテナターミナルは慢性的に混雑が続く。

神戸港

<平成23年コンテナ取扱貨物量>
【3月】202,237TEU(前年同月16%増)
【4月】187,782TEU(前年同月8%増)
【5月】166,576TEU(前年同月1.6%減)



東日本大震災発生後、日本海側港湾が果たした役割

-太平洋側港湾の代替港-

- 仙台塩釜港及び八戸港が被災したため、**コンテナ船の新潟港への代替寄港が発生。**
- また被災港に配船していた**コンテナ船のローテーションが変更され、週12便から週13便に増便**されるとともに、**韓国航路1便を中国まで延伸。**
- 鹿島港及び東北地方の工場が被災したため、**家畜用飼料を新潟港から秋田、山形、群馬県等へ供給。**



・3月14日と19日に仙台塩釜港及び八戸港で陸揚げ予定だったコンテナを新潟港で取扱。



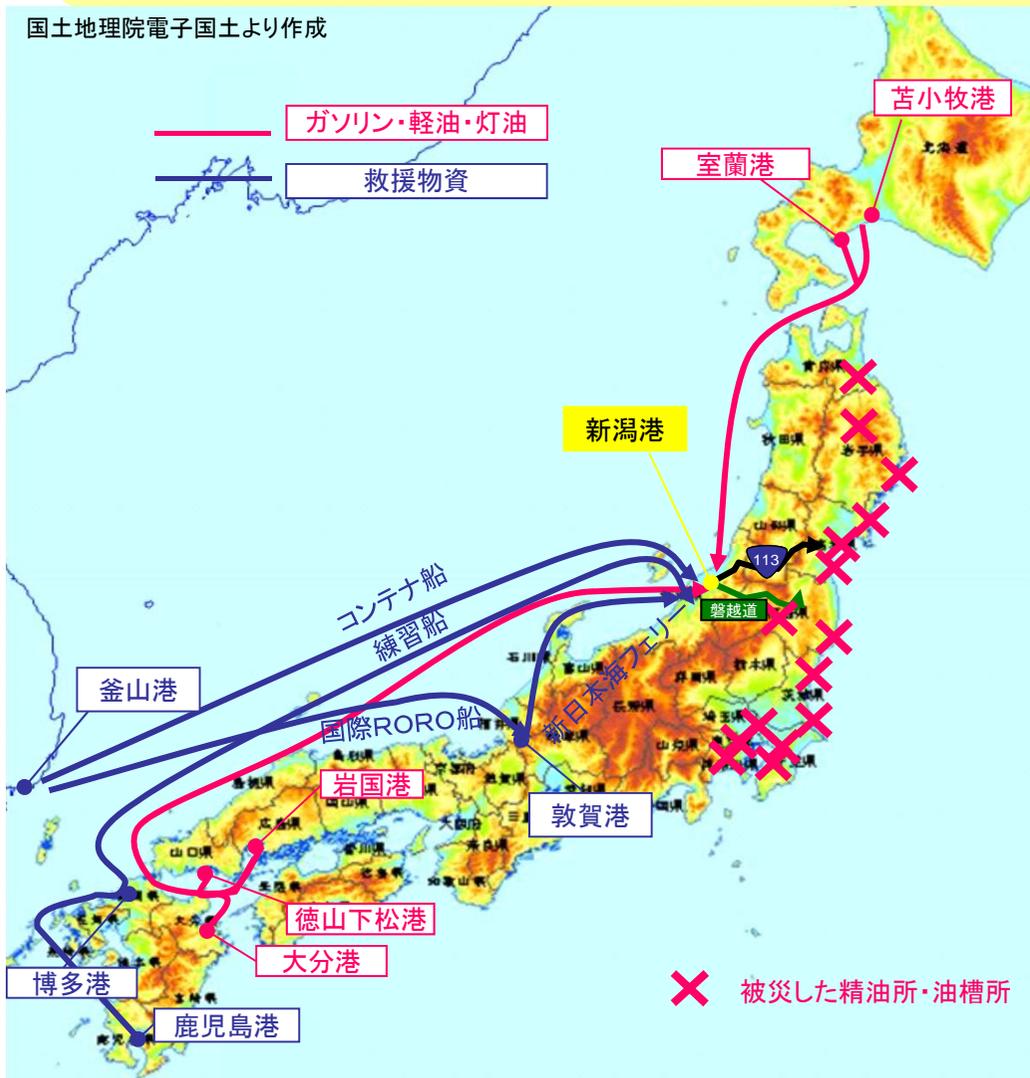
・4月末までに新潟港から東北等6県に2万2千トンの飼料を出荷。 13

東日本大震災発生後、日本海側港湾が果たした役割

-石油や緊急物資の輸送拠点-

- 東北太平洋側の石油精製及び配分基地が被災していたため、ガソリン・灯油等を新潟港へ輸送し、磐越道や国道113を經由して福島、宮城等への被災地へのガソリン・灯油等の供給を実施。(太平洋側の油槽所の復旧に伴い4月末にはほぼ収束)
- 救援物資を積載した船舶が新潟港に入港し、東北各地への配送拠点として機能。

国土地理院電子国土より作成



石油類



3月68隻、4月72隻のタンカーが入港(前年月平均48隻)。主要な油槽所における4月の取扱量約25万KL(対前年1.3倍)

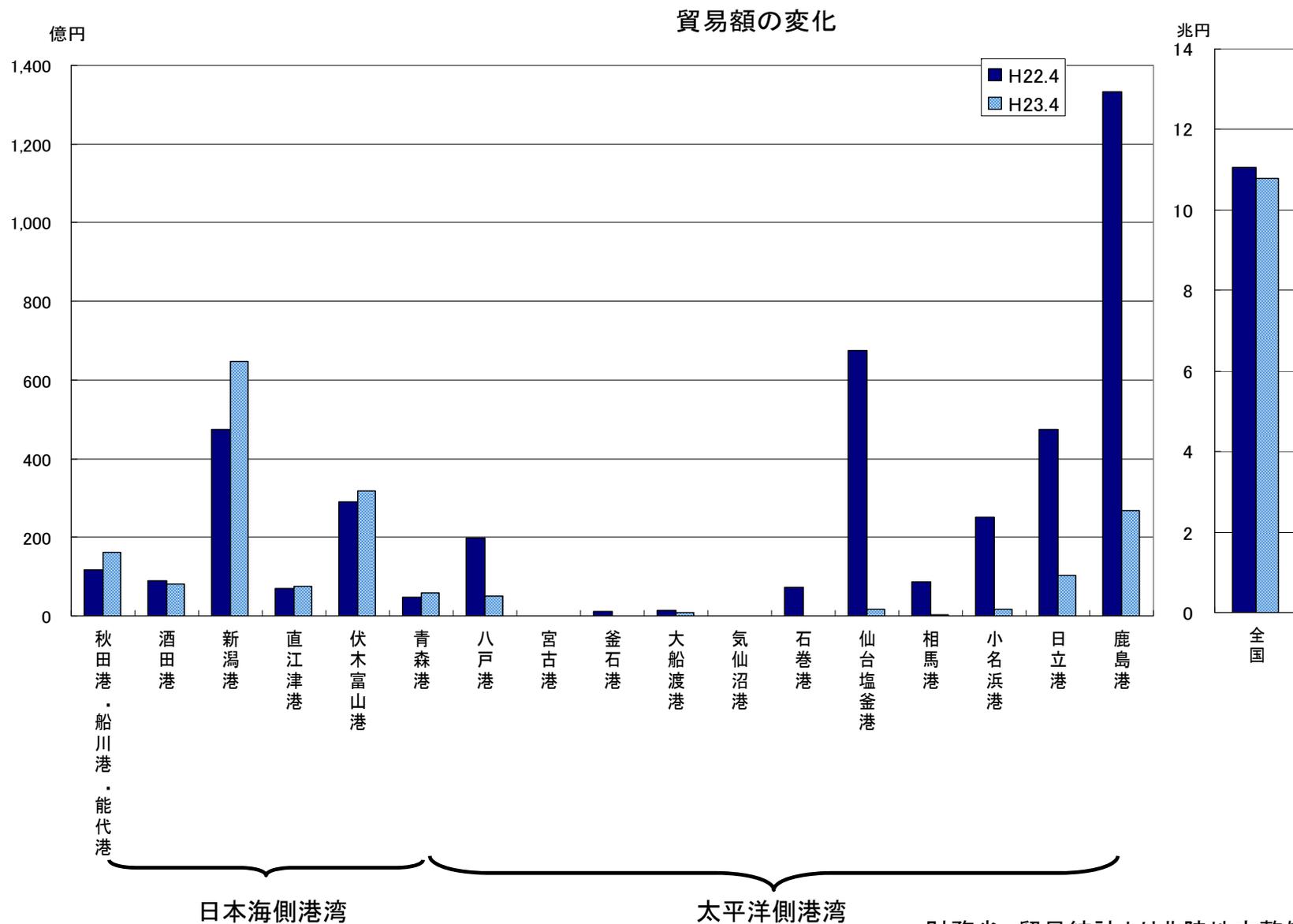
救援物資



4月1日に韓国政府、3月28日に国立大学協会からの救援物資を陸揚。復興関係資材も随時到着。

港湾物流への影響

○前年4月と比較した場合、被災した東北太平洋側港湾での貿易額が減少する一方、日本海側港湾の貿易額が増加傾向。



交通政策審議会港湾分科会防災部会の検討状況

防災部会の設置目的とこれまでの審議

東日本大震災を踏まえ、被災要因や施設の防護効果を検証し、地域の実情に応じて産業やまちづくりとも連携した被災港湾の復旧方針を樹立するとともに、津波からの防護水準や防護方式の再点検を行い、港湾における総合的な津波対策のあり方について検討を行う。

平成23年5月16日

第1回防災部会

・今次津波の特徴、港湾における津波防災施設の被災形態及び被災メカニズムの分析

平成23年6月3日

第2回防災部会

・2段階(防災・減災)の総合的な津波対策
・港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ(素案))

平成23年7月6日

第3回防災部会

・港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ)

**「港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ)」
を公表**

港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ)

～交通政策審議会 港湾分科会 第3回防災部会 (平成23年7月6日)～

防災・減災目標の明確化

2つのレベルの津波を想定。いずれのレベルに対しても、最悪のシナリオのもとに避難計画を策定。

発生頻度の高い津波

概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度

- 人命、経済活動等を守る「防災」
- 防潮堤から背後地への浸水を防止

最大クラスの津波

発生頻度は極めて低いが、影響が甚大な津波

- 人命を守る「減災」
- 防潮堤からの浸水は許容するものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じる

港湾の産業活動・まちづくりと連携した防護のあり方

- 他の施設を津波防災施設として活用するなどの総合的な防護対策を検討
- 立地企業の業務維持等の観点から、費用対効果を十分に検証しつつ岸壁や護岸のハード対策を検討
- 企業BCPの策定を促進。また、官民連携のもとでの港湾BCPを策定

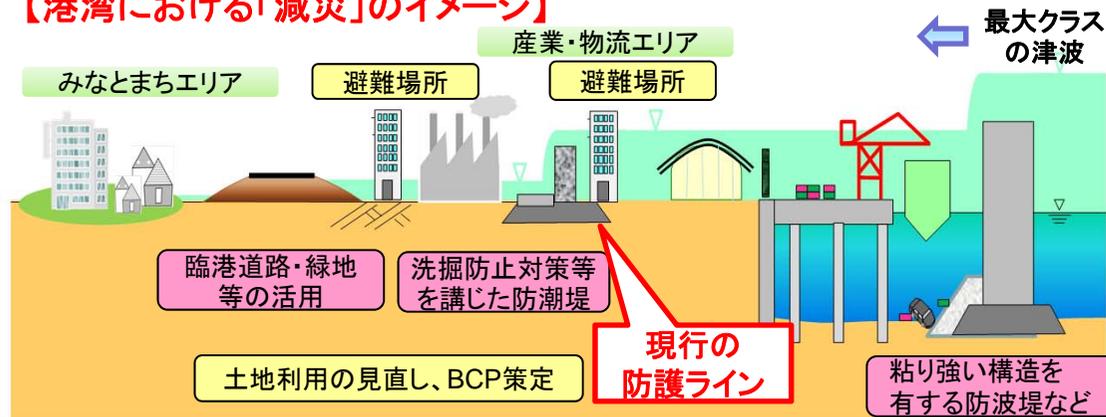
避難対策の強化

- 津波の到達時間等を考慮し、港湾の労働者や利用者の避難施設を浸水想定区域内に設ける
- 避難に係る情報提供システムの強化・多重化

粘り強い構造を目指した技術的検討

- 必要に応じ、最大クラスの津波に対して、壊滅的な倒壊はしにくい粘り強い構造とする

【港湾における「減災」のイメージ】



中央防災会議等における地震・津波対策の検討状況

東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会

目的 東北地方太平洋沖地震による地震・津波の発生、被害の状況について、早急に分析の上、今後の対策を検討する必要があるため、①今回の地震・津波被害の把握・分析、②今後の地震動推定・被害想定のあるり方、③今後の地震・津波対策の方向性について検討。	開催経緯 5月28日 第1回 6月26日 第4回 7月10日 第5回 9月28日 第12回 中間とりまとめ ～今後の津波対策の基本的考え方について～ 公表 東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会 報告 公表
---	---

南海トラフの巨大地震モデル検討会

目的 過去に南海トラフのプレート境界で発生した地震に係る科学的知見に基づく各種調査について防災の観点から幅広く整理・分析し、想定すべき最大クラスの対象地震の設定方針を検討。 【今後の予定】 平成24年春に予定されている文部科学省地震調査研究推進本部による南海トラフの地震の長期評価の検討を反映。その後、東海・東南海・南海地震の新たな想定地震の設定方針、地震動・津波高さ等の推計結果のとりまとめ	開催経緯 平成23年8月28日 第1回 12月27日 第7回 平成24年1月17日 第8回 2月20日 第11回 中間とりまとめ 公表
--	---

首都直下地震に係る検討

- 首都地域では、2～3百年間隔で関東大震災クラス(M8)の地震が発生
・ただし、今後100年以内に発生する可能性はほとんどないことから除外
- この間に、M7クラスの直下地震が数回発生
・これが現在の首都直下地震対策の対象地震

⇒ 東日本大震災を受けて、最大クラスの巨大地震の想定が必要

平成24年2月1日、中央防災会議防災対策推進検討会議において、首都直下地震の規模(M8)、被害想定の見直しを平成24年度より行うことを決定した。

新たな地震像

首都直下地震(東京湾北部地震等)の検証

⇒ 検証後の首都直下地震(東京湾北部地震等)による震度分布・津波高

相模トラフ沿いの巨大地震の新たな想定

⇒ 相模トラフ沿いの巨大地震による震度分布・津波高

今後の審議概要

東海・東南海・南海地震や首都直下地震などの切迫性が指摘されるなか、これまでの検討の主眼である津波に対する対策はもとより、施設の耐震化、地盤の液状化対策など地震動そのものへの対策も含めた地震・津波対策の総合的な方針を策定する。

平成24年2月29日

第4回防災部会

・総合的な地震・津波対策の論点

平成24年4月中～下旬

第5回防災部会

・「港湾における総合的な地震・津波対策のあり方」(案)の審議

平成24年5月下旬

第6回防災部会

・「港湾における総合的な地震・津波対策のあり方」のとりまとめ

「港湾における総合的な地震・津波対策のあり方」を公表

構成案

1. 港湾の津波からの防護・避難対策
2. 港湾の復旧・復興
3. 災害に強い物流ネットワークの構築

3. 災害に強い海上輸送ネットワークの構築①

東日本大震災においては、被災地(オンサイト)での生産活動の継続に荷役機械の不要なフェリー・RORO船対応の岸壁が有効な役割を果たすとともに、東北3県への緊急物資の搬送で、北海道等他地域(オフサイト)の港湾が重要な役割を果たした。また、防波堤が大きな被害を受けた八戸港、相馬港などでは、うねりが岸壁に直接入りこむため、荒天時に船舶の接岸ができず、被災後の物流機能の復旧に支障が出ている。



- 被災後も地域の経済活動を維持する観点から、幹線貨物輸送機能を具備するフェリー・RORO船対応の岸壁の耐震強化を行うなど、災害に強い海上輸送ネットワークを確保する必要があるのではないか。
- 海上輸送ネットワークを有効に機能させるためには、岸壁のみならず、荷役機械の耐震化、臨港道路・ふ頭用地の液状化対策、航路・泊地の静穏度を確保し岸壁・荷役機械を防護する第一線防波堤の耐津波性能の強化など、周辺インフラの耐震性・耐津波性能を確保する必要があるのではないか。

東海・東南海・南海地震等は、東日本大震災と同様に地震・津波による被害が広域に及ぶことに加え、さらに我が国の政治・経済の中核である三大都市圏が被災地となる恐れがあることから、被災地でとり得る対策のみならず、港湾相互のバックアップ体制の構築も含め、全国を対象とした対策を考える必要がある。



- 港湾を利用する企業において、業務継続計画(BCP)を通じて防災上の脆弱性とその改善点を把握し、バックアップとなる港湾を位置付けておく必要があるのではないか。

3. 災害に強い海上輸送ネットワークの構築②

東日本大震災における船舶の避難に関して、東京湾では震災直後の通信の混乱や船舶の待避に必要な水域が限られていたことから、数日間、無秩序な避泊状態が継続した。また、東海・東南海・南海地震や首都直下地震の被害が及ぶ三大湾や瀬戸内海においては、連担して立地する複数の港湾で活発な産業・物流活動が展開されているが、特に、我が国の経済を支える臨海工業地帯の埋立護岸等の施設が老朽化しており、一旦被災すると被害が広域に及ぶ恐れがある。



- 津波来襲時の船舶の避難や航行安全の確保について、緊急に待避させる仕組みづくりを行うとともに、待避に必要となる航路・泊地などを早急に確保する必要があるのではないか。
- 長時間又は長周期の地震動による埋立地の液状化や護岸の倒壊により、航路の閉塞や油流出事故などが懸念される臨海工業地帯において、液状化に係る調査を進めるとともに、これに基づく適切な補強策や油流出時の回収システムを構築する必要があるのではないか。