

6・1 港湾整備関係

6・1・1 交通政策審議会港湾分科会の動き

2001 年 1 月の省庁再編に伴い、それまでの港湾審議会が交通政策審議会港湾分科会に改組され、

- 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
- 2) 港湾計画
- 3) 港湾整備 5 ヶ年計画
- 4) 特定港湾施設整備事業の整備計画
- 5) 広域臨海環境整備センターの基本計画
- 6) 港湾及び航路に関する重要事項

が国土交通大臣の諮問に応じて同分科会で審議されることとなった。

2003 年度においては 3 回の分科会が開催され、主に港湾計画の改定について審議が行われ、当協会からは平野裕司港湾物流委員長が委員に就任し、分科会への船社意見の反映に努めた。

「港湾分科会の審議内容」

第 7 回分科会(2003 年 7 月 4 日)

神戸港、博多港の港湾計画

第 8 回分科会(2003 年 11 月 18 日)

小名浜港、福江港の港湾計画

第 9 回分科会(2003 年 3 月 19 日)

津久見港、名瀬港、東京港の港湾計画

6・1・2 スーパー中枢港湾選定委員会

世界経済のグローバル化の進展、わが国産業の空洞化、近隣アジア諸国港湾に比べわが国港湾の相対的地位の低下という状況の下、国土交通大臣の諮問を受けて交通政策審議会港湾分科会が今後の港湾政策のあり方について取り纏めた「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（中間報告）」（02.7.12）のなかで、特定の港湾に集中的に投資し、コスト低減、サービス向上のための施策を先導的・実験的に行って、アジア諸港を凌ぐ競争力を実現する「スーパー中枢港湾」（具体的には港湾コスト3割削減、リードタイム1日化といった政策目標）が提案された。

これを実行に移すため国土交通省港湾局主宰による学識経験者及び港運事業者、荷主、船社の代表を交えたスーパー中枢港湾選定委員会が設置され、2002年10月7日から始まった委員会で、スーパー中枢港湾のあり方、指定基準・評価方法、候補港の提出した目論見書及び育成プログラムの検討状況の評価などが議論された。

その結果、2004年5月6日開催された第5回委員会に於いて同委員会は「京浜港（東京港、横浜港）阪神港（神戸港、大阪港）伊勢湾（名古屋港、四日市港）が一定の条件（ターミナルオペレーター形成に係る所要の手続き完了、ターミナル規模の充足等）を将来的に満たすことを条件にスーパー中枢港湾として指定されるに値する」と結論づけた。

当協会よりは平野港湾物流委員長が同選定委員会に出席しユーザーの立場から意見反映に務めた。指定は2004年度6-7月頃になる予定。指定された港では港内の高規格コンテナターミナルにおいて国費を投じたIT化、システム化に資する社会実験が行われる（2004年度予算は5億円）他、各港で作成されたスーパー中枢港湾育成プログラムが実行されて行くこととなる。

<スーパー中枢港湾選定委員会におけるこれまでの議論>

第1回選定委員会（02.10.7）

委員会の主旨説明のほか、スーパー中枢港湾のあり方や育成の手順、指定基準などに関する基本的な考え方が議論された。

第2回選定委員会（02.12.6）

わが国経済の活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方、指定のための基準が議論され、国家経済・社会に対する効果 コンテナ港湾としてのポテンシャル ターミナルオペレーターの経営環境 施策・戦略の革新性の各基準が示された。

スーパー中枢港湾の公募（02.12.11～03.1.14）

東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、四日市港、神戸・大阪港、北九州港、博多港の7管理者、1グループが目論書を提出し応募した。

第3回選定委員会（03.2.24）

作業部会による候補者へのヒアリング、評価案の作成、育成プログラムの作成指針を検討した結果をふまえ、候補港湾を以下の2グループ、3港湾管理者に絞り、今後の選定作業にあたって評価の対象となる、各候補におけるスーパー中枢港湾育成プログラムの作成指針を示した。

京浜港、阪神港：「マーケット立地型」（湾域を一単位とした広域連携）

名古屋港 ：「チャレンジャー型」（輸出産業集積地のゲートウェイとしての戦略性追

求)

北九州港、博多港：「チャレンジャー型」(コンテナ中継港湾としての戦略性追求)

第4回選定委員会(03.8.1)

各候補における育成プログラムの検討状況、それぞれの抱える課題・隘路等に関する報告及び今後の進め方等を議論

第5回選定委員会(04.5.6)

京浜港(東京港、横浜港)、阪神港(神戸港、大阪港)、伊勢湾(名古屋港、四日市港)が一定の条件を将来的に満たすことを前提にスーパー中核港湾として指定されるに値すると結論

6・1・3 国際海上コンテナ貨物需要予測検討委員会

現在の基本方針は 1999 年の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の管理・運営のあり方」、及び 2000 年の港湾法改正を受けて、同年に告示されたもので、中枢・中核国際港湾、その他の港湾等のコンテナ貨物量の見通し（ 章）、良好な港湾環境の形成（ 章）、港湾相互間の連携の確保（ 章）などに言及されている。

コンテナ貨物量の見通しについては 10 年後の 2010 年を目標年次とした予測値が示されており、2000 年における博多港他 11 港の港湾計画改訂において指針とされてきた。一方 2005 年には東京、横浜、神戸、大阪などの主要港をはじめとする多くの港で港湾計画の改訂時期をむかえることから、この際の指針とすべく 2015 年を目標年次とする新たなコンテナ貨物量予測と、これをもとにした基本方針の変更（2000 年の基本方針を 2004 年版へ）が必要となった。

このため、新たなコンテナ貨物量の予測を行うため、国交省港湾局主宰、学識経験者を中心とする同委員会が設置され、2003 年 10 月 23 日の第 1 回から 12 月 16 日の第 2 回までの委員会において、予測に際し使用する予測モデルの概要、予測にあたっての前提条件・シナリオなどが議論された他、モデルによる試算結果や感度分析結果が示され、問題点・対応等が議論された。

3 月 23 日の第 3 回委員会において、2015 年のわが国港湾の外貿コンテナ取扱い個数を 2,145 万 TEU（輸出 1,060 万 TEU、輸入 1,085 万 TEU）とする予測結果が事務局より出され審議された。しかしながら、実績値との整合性をチェックする現況再現分析において最も直近の 1999 年、2000 年の実績値との間に乖離がみられるなどの問題点等が委員より指摘され、事務局にて再検討して次回委員会にて報告することになった。

5 月 19 日の第 4 回委員会にて

前回の委員会で委員より指摘あった 8 項目への対応方針の説明

配分モデルの構築結果を得るための需要と輸送サービスデータを 98 年のものより 2003 年のデータ使用に変更

結果として国際海上コンテナ貨物需要予測は下記のとおりとなった。

2015 年における港湾外貿コンテナ個数（港湾法で策定が義務化されている基本方針の数字）は今までと違い幅をもたせて

ローケ - ス予測 （SUPER 中枢構想と構造改革が進んでいない場合）

→ 19、865 千 TEU

予測基本 21、454 千 TEU

ハイケース予測 （構造改革が急速に進む場合）は

→ 22、731 千 TEU としている。

基本方針変更スケジュール

2004.3.19 交通政策審議会第 9 回港湾分科会 — 基本方針の変更を諮問

5 月 第 10 回港湾分科会 — 基本方針素案審議

7 月 第 11 回港湾分科会 — 基本方針案審議、答申

8 月 基本方針変更告示