

## 国際コンテナ戦略港湾の選定結果について

### 1 選定港湾

京浜港（横浜港、川崎港、東京港）  
阪神港（大阪港、神戸港）

<参考> 「国際コンテナ戦略港湾」とは

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、国内主要港の中から1～2港に絞り込んで、「国際コンテナ戦略港湾」を選定し、国の予算や政策を集中的に実施していくものです。

### 2 国際コンテナ戦略港湾の計画書の評価結果

配点	京浜港 (横浜、川崎、東京)	伊勢湾 (名古屋、四日市)	阪神港 (大阪、神戸)	北部九州港湾 (博多、北九州)
1000	729	553	769	277

<参考>

※ 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、目標達成年次の2020年まで、計画書の実施状況について、毎年チェックを行うこと。  
※ 3年後をめぐりに中間評価を行い、その際、提案された内容が着実に実施されていない場合には、取消しや入替えもあり得ること。

### 3 国際コンテナ戦略港湾への今後の対応

三港の港湾管理者を中心に、港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」の策定や財団法人横浜港埠頭公社の民営化など、具体化に向けて取組を進めていきます。

国においても、選定した国際コンテナ戦略港湾に対して、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の対策として、

- ・港湾経営会社への税制優遇策
- ・直轄事業の国費負担率引き上げ
- ・内航フィーダーに対するモデル事業の拡充

などを概算要求に盛り込んでいます。

さらに民の視点による港湾の一体経営を実現するための港湾経営会社の設立等に関する港湾法の改正案を平成23年の通常国会へ提出予定です。

## 国際コンテナ戦略港湾の計画書の評価結果

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標・位置づけ	基幹航路の維持・強化のため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案内容の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現(施策)	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

## 釜山港の港勢と戦略

### 1 港勢

#### (1) コンテナ取扱量の推移

単位：万 TEU

	2004年	2005年	2007年	2008年	2009年
全体	1,176	1,201	1,326	1,345	1,194
順位	5位	5位	5位	5位	5位
トランシップ率	42.1%	44.0%	43.8%	43.2%	44.9%

出典：『BPAパンフレット』

#### (2) トランシップ（国際積替え）貨物の対象地域（2007年実績）

中国：28.8%、米国：18.9%、日本：17.7%、カナダ：3.0%、ロシア：2.4%、その他：29.2%

### 2 施設概要及び管理主体について

#### (1) 施設概要

	岸壁総延長	バース数	最大水深	ターミナル総面積
釜山港（旧港）※1	5,673m	19	16m	285.7ha
釜山新港	10,050m(5,850m※2)	30(18※2)	18m	674ha(258ha※2)

※1 ジョンスンデ、シンサンデ、ガンマン、ウアム、シンガンマンの合計

※2 現時点での整備完了施設

#### (2) 管理主体（釜山港湾公社）

釜山港の港湾建設・管理は釜山地方海洋水産庁が行っていたが、2004年1月、基本的に政府の100%出資によって設立され、政府から2,560億円相当の資産を譲り受けた独立公社である釜山港湾公社（BPA）が設立された。主要業務は釜山港の港湾管理と釜山新港の大部分の整備計画を担当している。

### 3 戦略

#### (1) 釜山港への貨物の集中

単位：万 TEU

	2009年取扱量	構成比
釜山	1,194	73.4%
光陽	181	11.1%
仁川	155	9.5%
その他	97	6.0%
合計	1,627	100%

出典：『マリタイムジャーナルニュース』

『BPAパンフレット』

#### (2) 国際トランシップ貨物獲得に向けた戦略

- ・釜山新港を北東アジアの中心港湾として集中開発  
 ー年間804万TEUの処理能力を確保
- ・釜山港を北東アジアの中心的なトランシップ港として育成  
 ートランシップ貨物の誘致のための多様なインセンティブの導入など

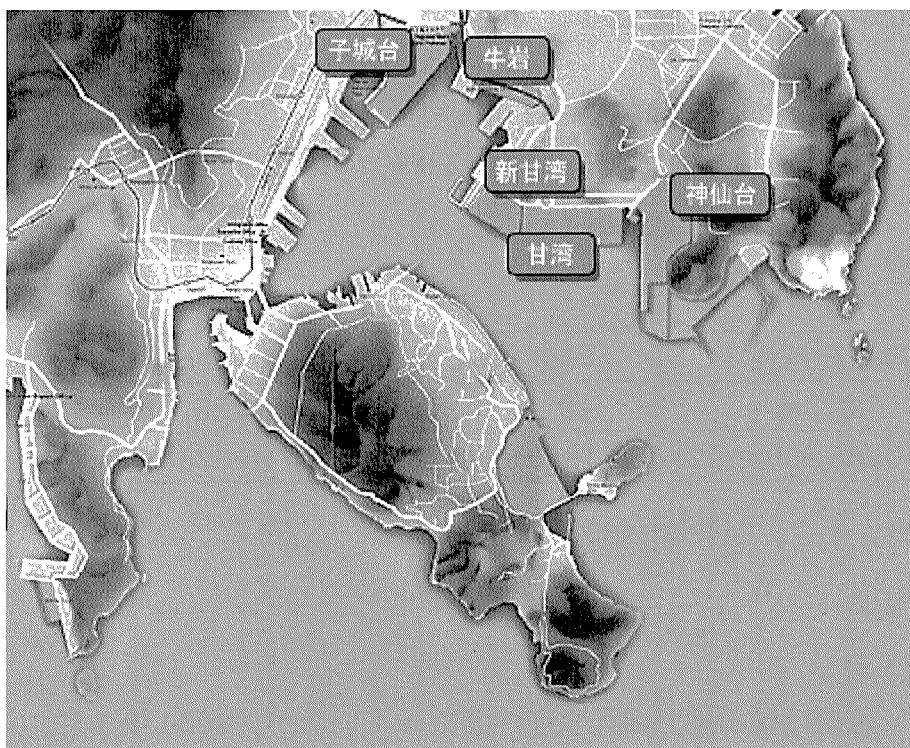
(3) 釜山新港への先進的な施設の集中整備

- ・ 2015年までに30バース（コンテナ29、多目的1）開発予定
- ・ 総事業費9兆1,542億ウォン（約7,600億円）

(4) 使用料優遇措置の展開

- ・ 海運会社に対するトランシップ貨物量に応じた港湾料金の減免
- ・ 自由貿易地域における低廉な用地賃貸料の設定と税金減免 等

釜山港（旧港）



釜山新港

