

最近の港湾行政の動向
(パブリックコメントの参考資料)

国土交通省港湾局

目 次

<物流>

【港湾】

- ① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（P 5, P 11, P 32）
- ② 臨海部物流拠点の形成（P 34）
- ③ 臨海部産業エリアの形成（P 37）
- ④ 港湾における情報化の推進（シングルウィンドウへの一元化、出入管理システム）（P 11）

<国民の安全・安心>

- ⑤ 基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の確立（P 13, P 39, P 52, P 56, P 60）
- ⑥ 港湾の事業継続計画（BCP）の策定（P 14, P 52）

<環境>

- ⑦ 地球温暖化を巡る動向（P 17）
- ⑧ 港湾行政のグリーン化の推進（P 17, P 45）

<効率的・効果的な事業の実施>

- ⑨ 施設の性能規定化、港湾施設の適切な維持管理（P 25, P 27）
- ⑩ 海洋に関する施策の推進（海洋基本計画への対応）（P 27）

①スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

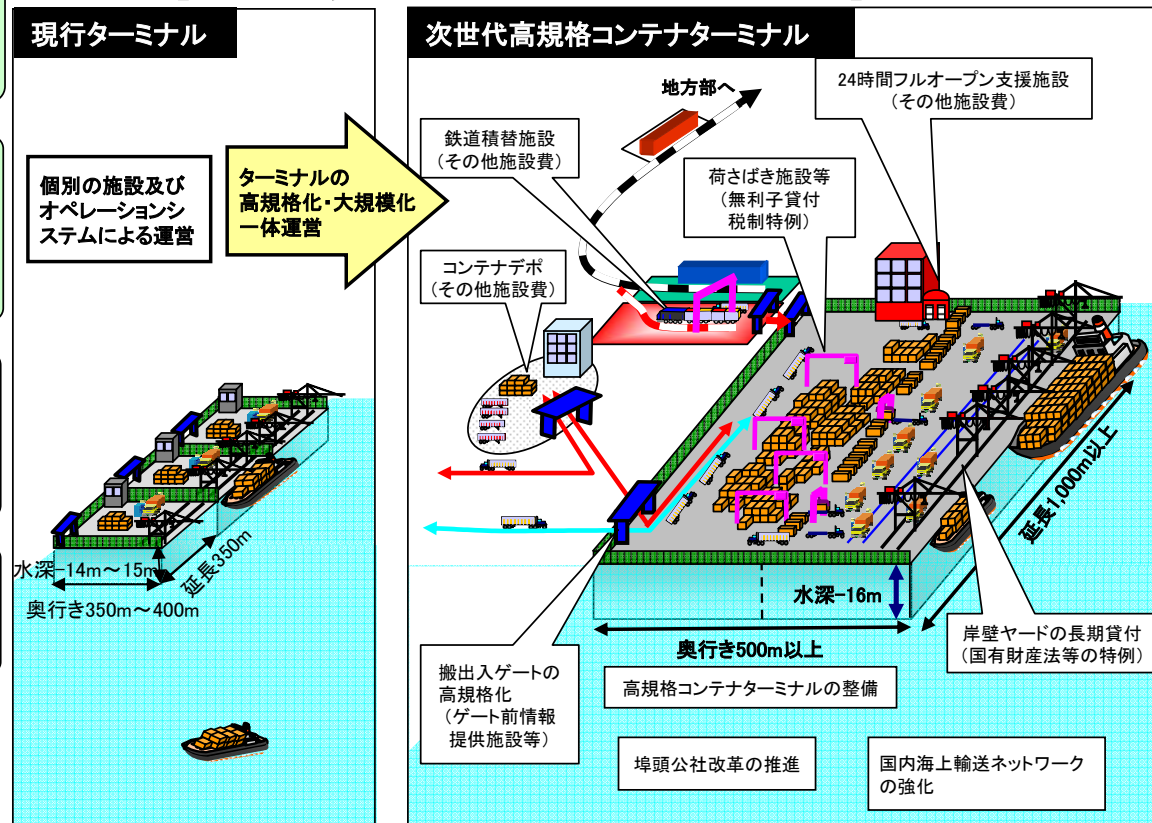
アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進。

目標：22年度までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現

港湾コストは、釜山港・高雄港並みになる約3割低減。

リードタイムは現状3～4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮。

【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】



平成16年度(7月23日)
○スーパー中枢港湾の指定
(京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港)

平成17年度
○次世代高規格コンテナターミナルの形成支援
・港湾法改正、補助制度(その他施設費)の創設
○指定特定重要港湾の指定
○特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定

平成18年度
○港湾全体のコスト・サービスの向上
・埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化
・内航・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備(鉄道積替施設等)

平成19年度
○コンテナターミナルにおけるゲートの高規格化
○スーパー中枢港湾との内航ネットワーク強化

平成20年度
○臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成
○内航フィーダー輸送強化支援施設の整備

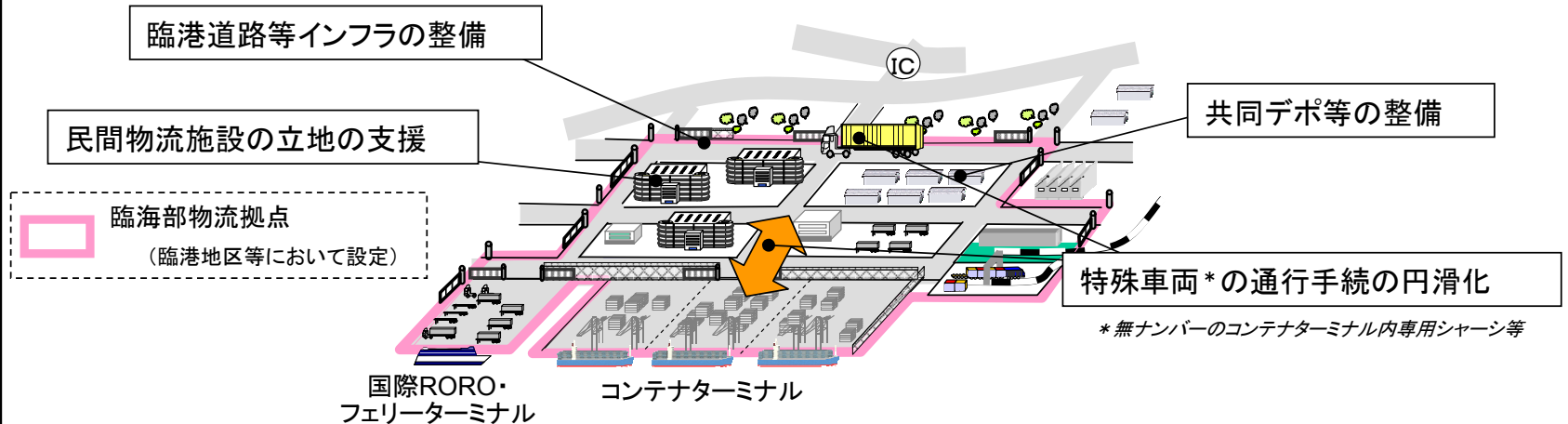
②臨海部物流拠点の形成

目的

コンテナターミナルの隣接地域に高度な物流施設の集積を行い、コンテナターミナルの機能の一層の強化を図る。

施策

大規模コンテナターミナルと一体的に、高度で大規模な「**臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)**」を整備・再編。



事例

○平成20年度の施策

- ・**大阪港、神戸港、博多港**において、臨海部物流拠点の形成を推進する。
- ・東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、北九州港において、整備局・港湾管理者等からなる検討体制を構築し、臨海部物流拠点の形成に向けた検討を開始する。

③臨海部産業エリアの形成

目的

バルク貨物を取扱う大型の多目的国際埠頭の機能を高度化することによって産業物流を効率化し、地域の産業の活性化・立地促進を図る。

施策

民間による一体的な埠頭運営を行うとともに、隣接する臨海部産業との連携強化により、産業物流の効率化を図る「**臨海部産業エリア**」を形成。

【対象となる埠頭】

- ・バルク貨物の輸送の効率化により地域の産業の国際競争力の強化を図るべき重要港湾にある埠頭であること
- ・主として**バルク貨物**を取り扱う岸壁の水深が**-14m以上**の埠頭であること
- ・埠頭の背後に、バルク貨物の輸送、保管等に関する業務を行うための十分な用地が確保されていること

【施策の具体的内容】

1. 民間事業者による効率的な埠頭運営

- ・公共的利用を確保しつつ民間事業者による一体的な埠頭運営
- ・民間事業者による高効率貨物取扱支援施設の整備

2. 埠頭と隣接地域の一体的な活用

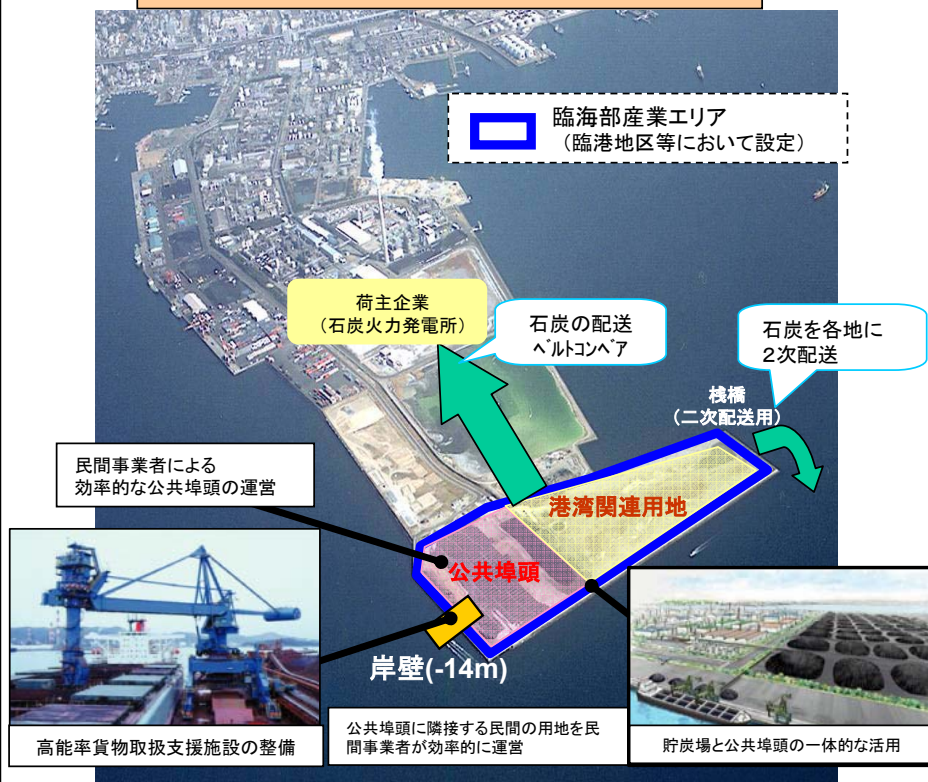
- ・特殊車両*の通行手続の円滑化
*工場敷地内専用の重量物積載車両等

3. 臨海部産業の立地の促進

- ・民間物流施設の立地の支援
- ・大型岸壁、臨港道路等インフラの整備

事例

臨海部産業エリアの形成 —徳山下松港・石炭貨物輸送の効率化—

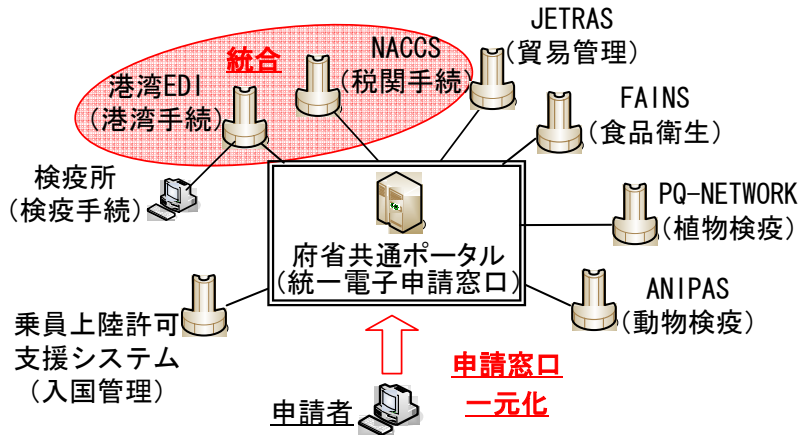


④港湾における情報化の推進

次世代シングルウィンドウの構築 (輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一本化)

- 輸出入・港湾手続(6府省7システム)の電子申請窓口の一元化、反復申請の回避等を実現
- 7システムのうち港湾EDIとNACCSは統合
- NACCS(税関手続)を運営する独立行政法人通関情報センターを民営化し、民営化会社が関連システムを一元運営

次世代シングルウィンドウの概要 (2008年10月稼働予定)



- 独立行政法人通関情報処理センター⇒**民営化**
- 民営化会社が**輸出入手続、港湾関係手続等のシステムを一元的に運営**

コンテナターミナルの出入管理システムの構築

港湾における迅速な貨物の移動を確保し、物流効率性の向上を図るため、コンテナターミナルへの出入りを確実にかつ円滑に管理する出入管理システムを構築

現状と課題

- 現行の紙の許可証による出入管理では、本人確認に時間を要するため、国際コンテナターミナルのゲート前でトラックの混雑が発生。
- ターミナル毎に異なる許可証が発行されており、トラック事業者は複数のカードを所持しなくてはならない。

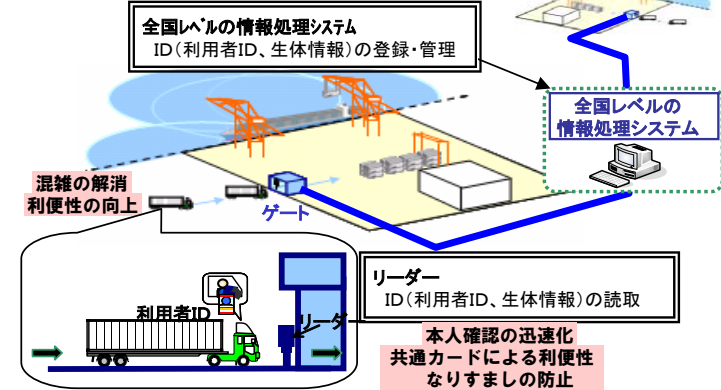
ゲート付近の混雑(写真左)
現状:複数のカードが必要(写真右)



施策の内容

『出入管理システム』の構築により、コンテナターミナルにおいて共通カードによる出入管理を実施し、保安のレベルを下げることなく、コンテナ貨物の確実にかつ円滑な輸送を確保する。

出入管理システムのイメージ



⑤基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の確立

目的

首都直下地震等の非常災害発生時に、迅速かつ効果的な応急復旧活動を展開することを可能とし、人的・物的被害を可能な限り軽減する。

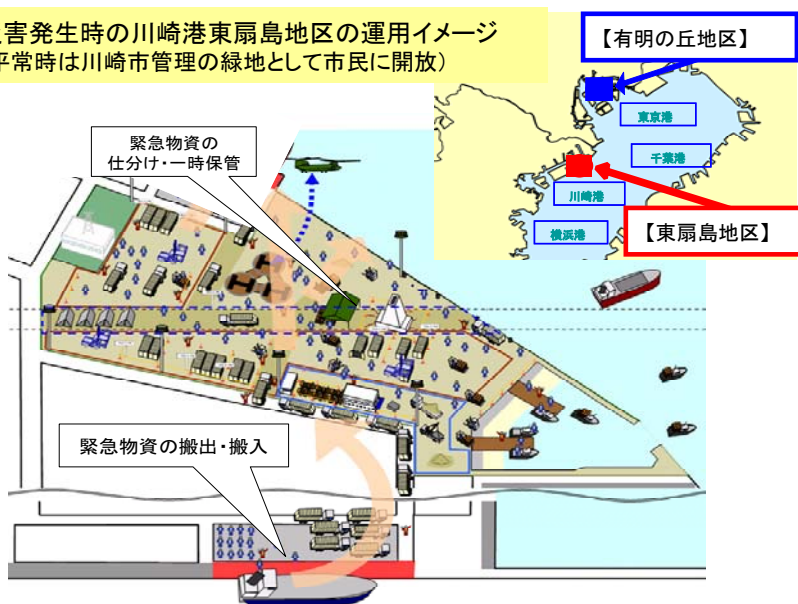
施策

複数の都道府県に被害が及ぶような大規模災害発生時に、緊急物資の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点を首都圏及び京阪神都市圏に整備するとともに、国による災害時の運用体制を構築する。

事例

<川崎港東扇島地区> 平成20年3月に整備完了

非常災害発生時の川崎港東扇島地区の運用イメージ
(平常時は川崎市管理の緑地として市民に開放)



<堺泉北港堺2区地区> 平成20年度より整備に着手

堺泉北港堺2区地区

H20年度予算措置
・基幹的広域防災拠点(緑地)
・臨港道路Ⅱ

三宝IC(既設)

整備中
・岸壁(水深7.5m)
(改良)(耐震)
・臨港道路Ⅰ

堺泉北港



⑥港湾の事業継続計画(BCP)の策定

BCP : Business Continuity Plan

物流が機能するためには、
多くの人・組織のネットワーク
が機能する必要あり

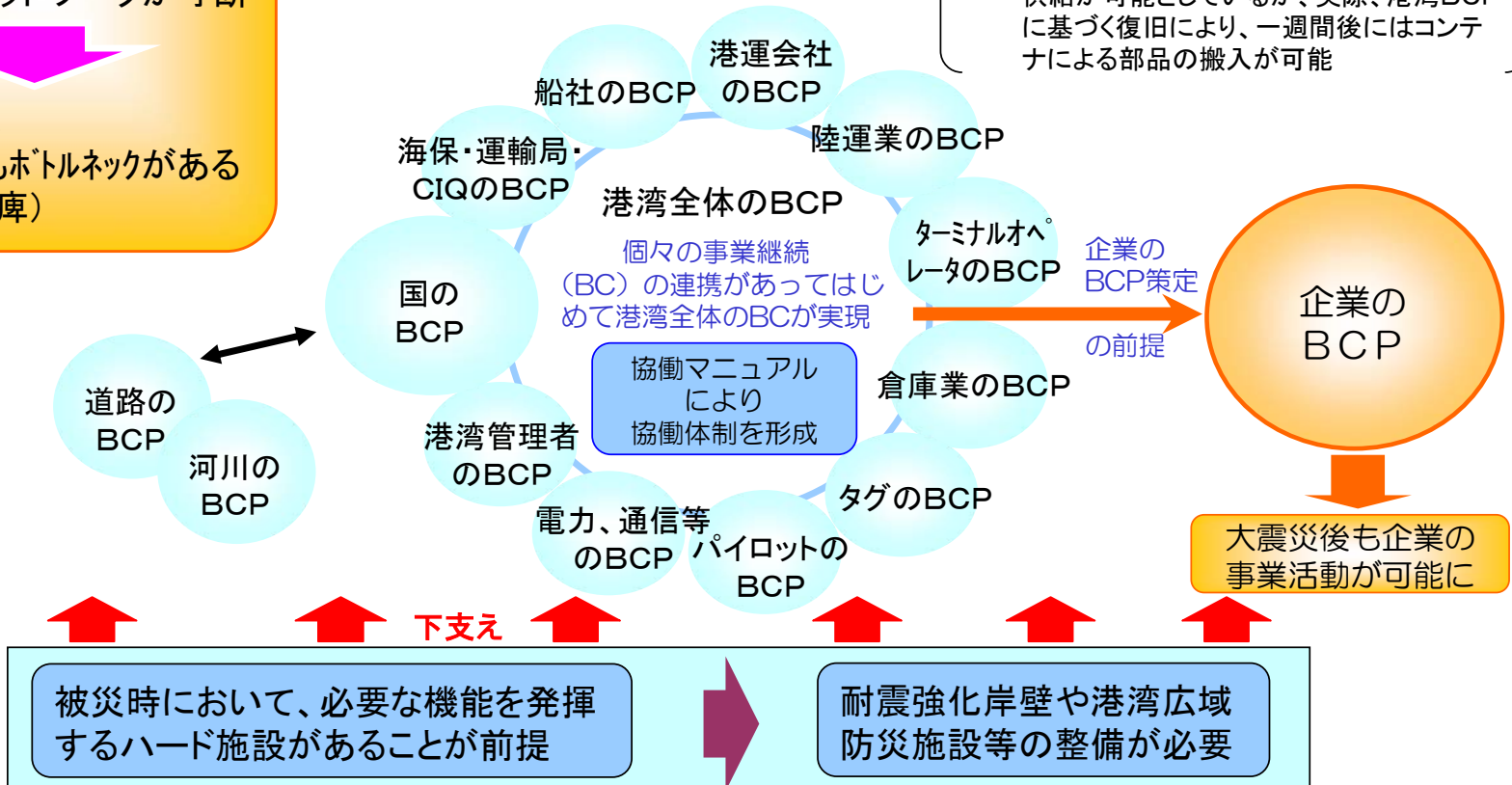
大震災でネットワークが寸断

経済が麻痺
(一箇所でもボトルネックがあると全体が麻痺)

港湾機能の維持のために、
港湾(物流)に関係する
多様な組織の個々のBCP
と連携した「港湾全体のBCP」
の策定が必要

これにより、企業の事業継続計画の内容が、
より実態に即したものになる

(例) 一週間後には、通常どおり、工場へ部品供給が可能としているが、実際、港湾BCPに基づく復旧により、一週間後にはコンテナによる部品の搬入が可能



⑦地球温暖化を巡る動向

我が国における主な動向

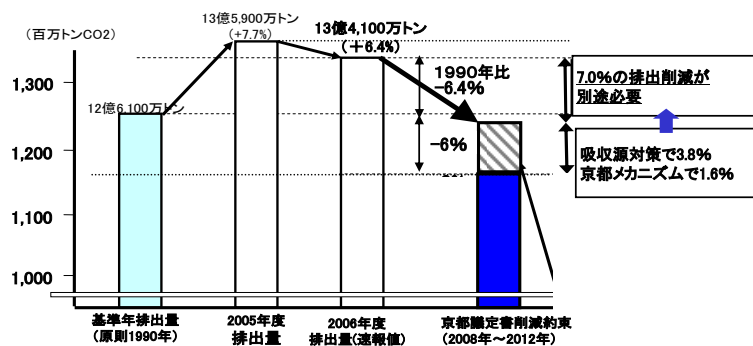
京都議定書目標達成計画の改訂

2008年から2012年までの第1約束期間における6%削減。約束の確実な達成に向け、追加対策等を盛り込んだ「新・京都議定書目標達成計画」を2008年3月に閣議決定。

低炭素社会づくり行動計画の策定

2008年7月に、政府は我が国が低炭素社会へ移行していくための具体的な道筋を示した「低炭素社会づくり行動計画」を閣議決定。2050年までに我が国の温室効果ガス排出量の60%~80%を削減することを長期目標として掲げるとともに、具体的施策を提示。

京都議定書では、1990年に対し6%削減と明記



IPCC第4次評価報告書による予測

「気候変動に関する政府間パネル (IPCC: International Panel on Climate Change) 第4次評価報告書」では、化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会においては21世紀末で約4.0°Cの上昇が予測されている。

	【最良のケース】 環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	【最悪のケース】 化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8°C (1.1°C~2.9°C)	約4.0°C (2.4°C~6.4°C)
海面上昇	18~38cm	26~59cm

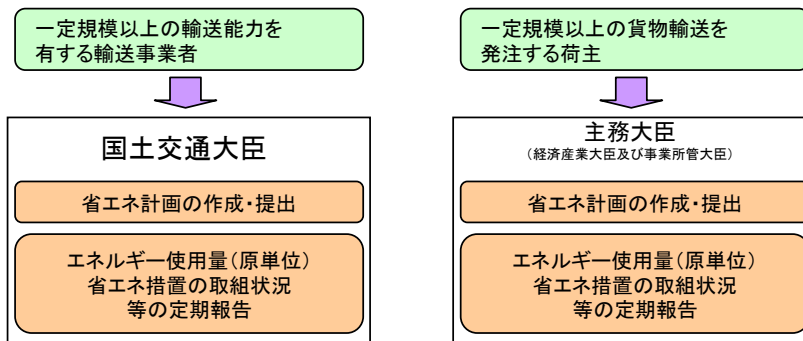
我が国におけるCO₂排出状況

2006年度のCO₂排出量は12億7500万トン(基準年11.4%増)であり、運輸部門では1990年比で増加しているが、2001年度以降は減少傾向。

改正省エネ法※(輸送に係る措置)の概要

※エネルギーの使用の合理化に関する法律

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者、年間の発注量が一定規模以上である荷主に対し、省エネ計画の作成、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけ。



※省エネの取組が著しく遅れている場合、勧告、命令、罰則

⑧港湾行政のグリーン化の推進

「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」をはじめとする効率的な物流体系の構築により、炭素排出量を削減するとともに、港湾における発生源対策として、船舶版アイドリングストップ（陸上電力供給施設等の整備）を推進する。

効率的な物流体系の構築 ～モーダルシフト、渋滞緩和等～

○コンテナ物流総合改革プログラムの推進

経済団体や港湾関係者との協働のもと港湾を核とした物流を総合的に改革してゆく先導的な官民協働プロジェクト等により、物流効率化を推進し、それを通じて炭素排出量を削減。

○内航フィーダー・はしけ輸送へのシフト

温室効果ガス排出量の少ない内航船等による輸送により、排出ガスを削減。



コンテナのはしけ輸送

○鉄道貨物輸送へのシフト

温室効果ガス排出量の少ない鉄道による輸送により、排出ガスを削減。



鉄道貨物輸送

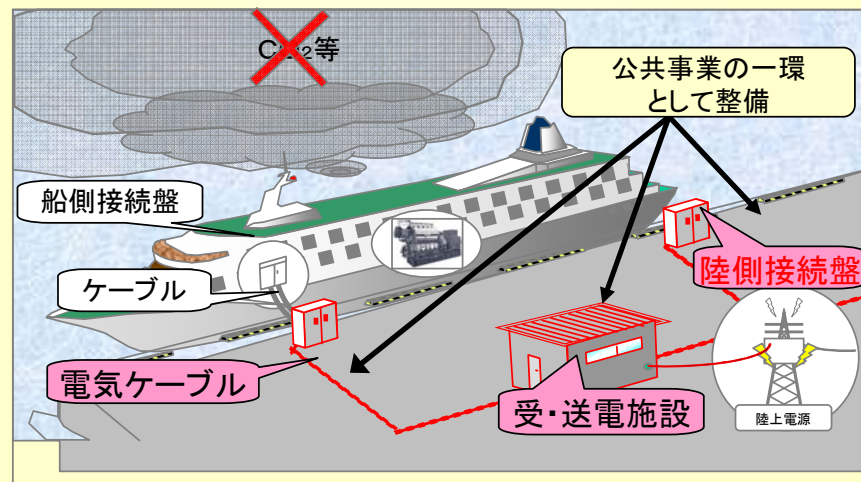
○コンテナデポの整備による両荷輸送の実現

コンテナデポにおいて輸入コンテナと輸出コンテナをマッチングさせ効率的な両荷輸送を実現することで、輸送に伴う排出ガスを削減。

船舶版アイドリングストップの推進 ～陸上電力供給施設等の整備～

施策の概要

接岸中の船舶が必要とする電力を、船内発電から陸上施設供給に切り替え（船舶版アイドリングストップ）、港湾におけるCO₂、SO_x等の排出ガスを削減する。



⑨施設の性能規定化、港湾施設の適切な維持管理

【①性能規定化による建設費用の縮減】

目的

国際規格であるISO規格の性能規定化等を踏まえ、港湾の技術基準についても、多様な設計方法により建設費用の縮減が可能となるよう技術基準を見直す。

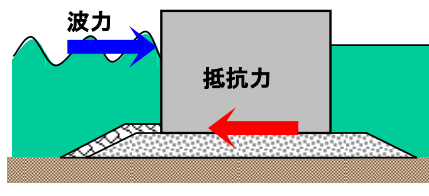
施策

平成19年度より港湾の施設の技術上の基準を**性能規定**に変更。これに併せて設計の技術基準との適合性を確認する登録確認機関制度を創設。

事例

従来の設計法

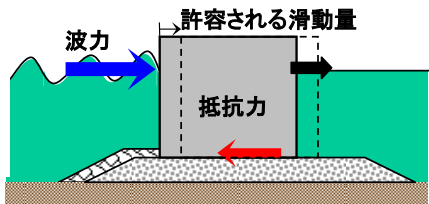
堤体に作用する波力に対して必要な抵抗力（堤体重量）を確保



より合理的な構造断面へ

性能規定化による設計法

許容される滑動量を考慮することにより、必要となる抵抗力が小さくなる。



堤体の縮小(コスト縮減)を期待

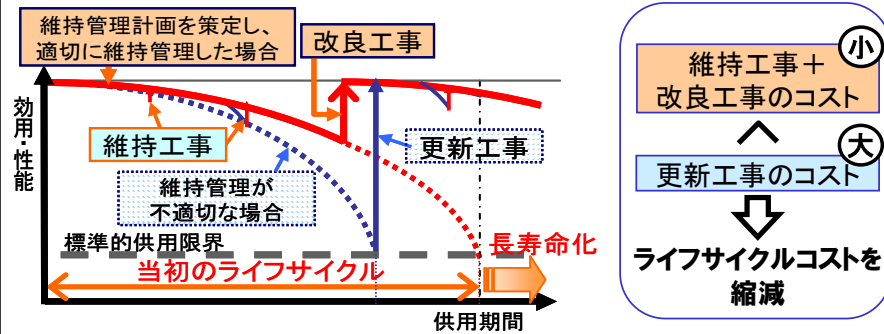
【②維持管理計画の策定等によるライフサイクルコストの最小化】

目的

港湾施設の必要な機能を維持しつつ、将来の更新・改良コストの縮減、平準化を図る。

施策

点検診断、維持補修のあり方を盛り込んだ**維持管理計画**を策定し、**港湾施設の計画的かつ適切な維持管理**を行うことによって、施設のライフサイクルコストの縮減を推進する。



事例

○維持・改良工事により施設を長寿命化した事例



栈橋の裏面の鉄筋コンクリートが塩害により腐食



表面を修復することで、栈橋本体を長寿命化

⑩海洋に関する施策の推進(海洋基本計画への対応)

計画期間:5か年間
(5年後(平成24年度)を見通して策定)

目指すべき
政策目標

- 目標1 海洋における全人類的課題への先導的挑戦
- 目標2 豊かな海洋資源や海洋空間の持続可能な利用に向けた礎づくり
- 目標3 安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献

第1部 基本的な方針

① 海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和

水産資源の回復、エネルギー・鉱物資源の技術開発プログラムの策定等が必要



サンゴと魚たち
出典:水産庁HP

② 海洋の安全の確保

安全の確保のための制度の整備と体制強化、海上交通の安全確保、自然災害の脅威への対応強化等が必要



タンカー火災事故
出典:海上保安庁HP

③ 科学的知見の充実

海洋に関する調査・研究体制の整備、人材の育成・確保、研究開発の戦略的推進等が必要



しんかい6500
出典:(独)海洋研究開発機構HP

④ 海洋産業の健全な発展

海洋産業の国際競争力や経営基盤の強化、新産業創出の促進等が必要



コンテナ船
出典:国土交通省港湾局HP

⑤ 海洋の総合的管理

海洋の様々な特性を総合的に検討する視点を持って、国際海洋秩序の形成、EEZ等の適切な管理等に取り組むことが必要



総合海洋政策本部参与会議の様子
出典:総合海洋政策本部HP

⑥ 海洋に関する国際的協調

海洋秩序の形成・発展に先導的役割を果たすとともに、国際司法機関の活用・支援、国際連携・協力の積極的推進等が必要



国連会議の様子
出典:国連広報センターHP

第2部 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

① 海洋資源の開発及び利用の推進

水産資源の管理措置の充実、取締り強化等。エネルギー・鉱物資源の商業化に向け資源調査等を推進。

② 海洋環境の保全等

海洋保護区のあり方の明確化と設定、水環境の改善、漂流・漂着ゴミ対策、地球環境保全への貢献。

③ 排他的経済水域等の開発等の推進

大陸棚限界設定の努力。科学的調査等の制度整備を含む検討・措置。エネルギー・鉱物資源開発計画。

④ 海上輸送の確保

外航海運業の国際競争条件整備、船員等の育成・確保のための環境整備、海上輸送拠点の整備。

⑤ 海洋の安全の確保

安全の確保のための制度の整備、体制強化、海上交通の安全確保、自然災害への対応強化等を推進。

⑥ 海洋調査の推進

海洋管理に必要な海洋調査の実施、海洋情報の一元的管理・提供・蓄積体制の整備。

⑦ 海洋科学技術に関する研究開発の推進等

研究開発の推進、船舶等の施設設備や人材等の基盤整備及び関係機関の連携強化。

⑧ 海洋産業の振興及び国際競争力の強化

経営体質の強化、技術力の維持等による競争力の強化、海洋バイオマス等新技術の開発・導入。

⑨ 沿岸域の総合的管理

総合的な土砂管理の取組等の陸域と一体の施策、適正な利用関係の構築、管理のあり方の明確化等の推進。

⑩ 離島の保全等

離島の保全・管理に関する基本的方針の策定、創意工夫を生かした産業振興等による離島の振興。

⑪ 国際的な連携の確保及び国際協力の推進

周辺海域の秩序、国際約束の策定等に対応。国際的取組への参画、諸分野での国際協力を推進。

⑫ 海洋に関する国民の理解の増進と人材育成

海の日における表彰等の行事の推進、学校教育及び社会教育の充実、人材の育成。

我が国の経済社会の健全な発展
及び国民生活の安定向上

海洋と人類の共生への貢献

第3部 その他必要な事項

施策の効果的な実施、関係者の責務及び相互の連携・協力、情報の積極的な公表