

# 港湾国際流通拠点の実現に向けた 課題と対応

---

平成17年5月20日

港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

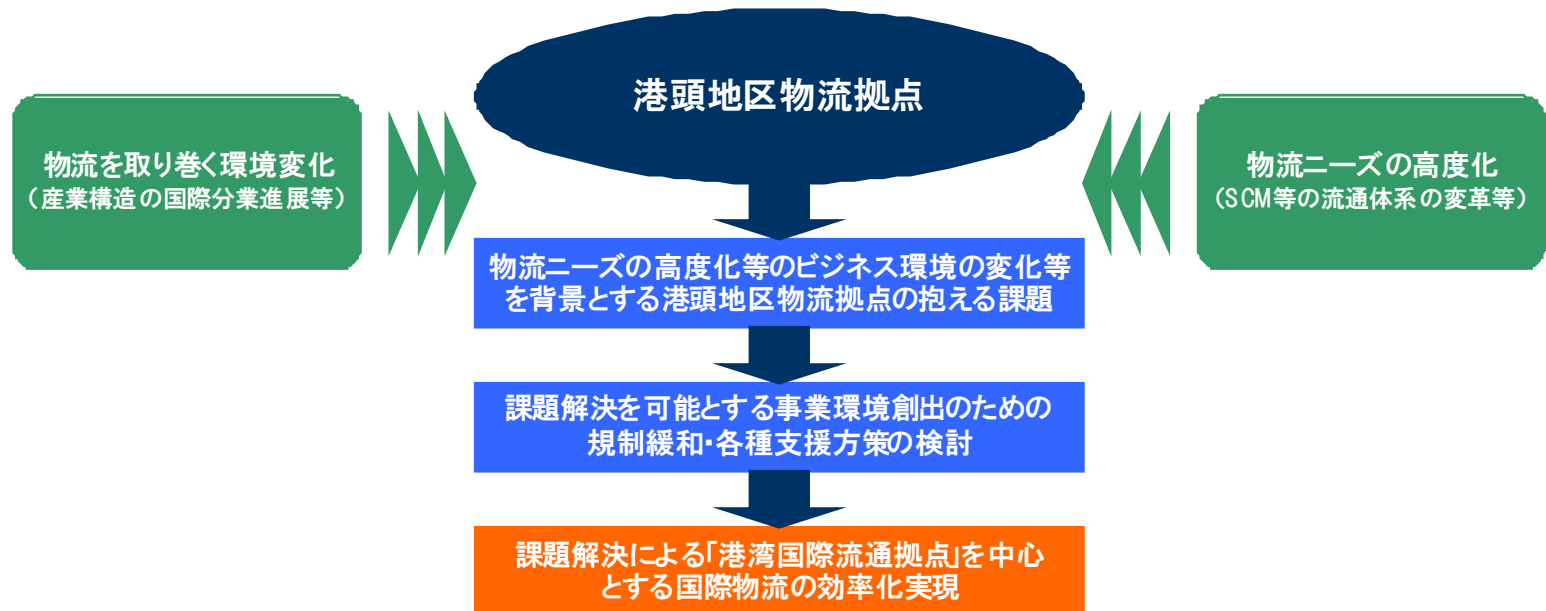
# 目次

1. 検討の趣旨	1
1-1 検討の位置づけ	1
1-2 港頭地区物流拠点に関わる物流効率化に向けた課題	2
2. CY搬出入・輸出入手続き関連事項	3
2-1 課題1：保税・通関制度および検疫検査手続きの充実	3
2-2 課題2：国際貿易関係者間の電子的な授受を可能とする環境の整備	4
2-3 課題3：ゲート時間枠の拡大	8
3. 港頭地区の物流機能に係わる事項	9
3-1 課題4：用地取得費、施設使用料等の低廉化	9
3-2 課題5：港頭地区における就労環境の向上	18
3-3 課題6：港頭地区に集積する既存物流拠点の機能向上の推進	19
4. 国内輸送に関わる事項	20
4-1 課題7：港湾と貨物発地・目的地間のアクセスの改善	20
4-2 課題8：特殊コンテナ等の取扱、輸送効率化を可能とする環境の整備	22
4-3 課題9：空コンテナ輸送の効率化を可能とする環境の整備	24

# 1. 検討の趣旨

## 1-1 検討の位置づけ

- 港湾国際流通拠点の形成には、物流を取り巻く環境変化や物流ニーズの高度化等を踏まえ、港頭地区が抱える物流効率化等に関わる課題にハード、ソフトの両面に対応していくことが重要となる。
- ここでは、港頭地区の抱える課題の対応施策について検討を行う。検討結果は、本研究会の成果として取りまとめる提言において、港湾国際流通拠点形成に向けた各種支援策等を設定していく際のベースとなる。



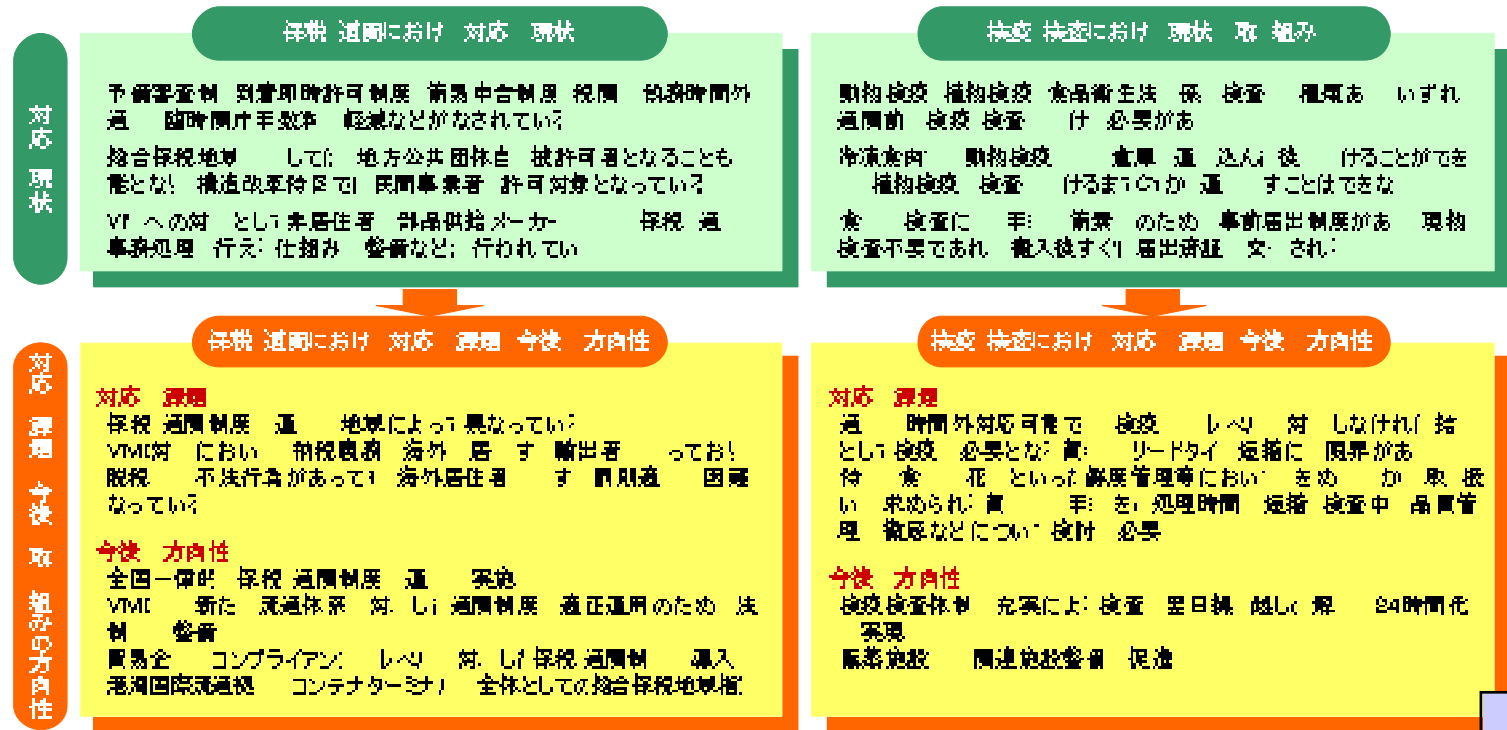
## 1-2 港頭地区物流拠点に関わる物流効率化に向けた課題

分野	物流効率化に向け、問題点発生状況	物流効率化 への課題
輸出入 輸出入業務	①等、新たな流通体系 変革 対応し、通関制度へ、高効率化が求められるとともに、到着即時通関制度等、導入による、輸出入手続き 状況変化 に対し、扶養体制が十分 対応しきれておらず、輸出入手続き 遅れが発生している。	課題 洋税、通関制度および 扶養扶養手続 等 充実
	本船到着日変更等、船舶運航情報、CY搬出入 物 情報が 関係者 十分 共有 化されていないことによる手続き 搬出入 遅れが発生している。	課題 国際貿易関係者 電子 授受 可能とする 環境 整備
	国際輸、国内輸送 拠点であり、コンテナターミナル、ゲート 運用時、枠組みによる 特定時間帯、コンテナ 搬出入車両が集中、搬出入 遅れの発生、さらに、コンテナ 搬出入 車両 輸送効率 低下 招いている。	課題 ゲートオープン 時間 拡大
港頭地区 物流機能	港頭地区におき、施設整備 施設利用等、物 コストが内陸地区 比べ 割高となり、港頭地区施設 利 用 し、流通効率化 取 組む。	課題 用地取得費 施設使用料等 低廉化
	港頭地区におき、就労環境が内陸地 比べ 低いものとなっているため、ワー アルバ イ 等 確保が難しく 状況にお。	課題 港頭地区におき、就労環境 向上
	港頭物流業界 情報化 遅れによる、荷主事業者 高度化在庫管理等 対応し、サー 提供が困難 であり、港頭地区 利 用 し、流通効率化 取 組む。	課題 港頭地区 集積す 既存物流拠点 機能向上 推進
国内輸送 物流機能	港頭アクセス：港津による、コンテナ 搬出入車両 運行効率化 阻 害 が生じている。また、港頭 内陸地区 輸送時、信頼性が低下している。また、鉄道 内輸送 など、十分 活 用 されていない。	課題 港頭 貨物集地 目的地 アクセス 改善
	45 コンテナ、高層コンテナ 等、特殊コンテナ、国内輸 送 や 港頭地区におき、コンテナ 輸送 制約があるため、コンテナ 輸送車両 運行効率化 阻 害 が生じている。	課題 特殊コンテナ 等 取 組 輸送効率化 可能とする 環境 整備
	港頭 内陸地区と、輸入ではデパレトニシ、後、空コンテナ、港頭 運出す 輸 送、港頭が 空コンテナ、内陸地、また、日、レ、コンテナ、するといった流れになって、空コンテナ 輸送 に対し、費用負担が大きくなる。	課題 空コンテナ 輸送 効率化 可能とする 環境 整備

## 2. CY搬出入・輸出入手続き関連事項

### 2-1 課題1: 保税・通関制度および検疫検査手続きの充実

- 港湾国際流通拠点とコンテナターミナルの一体運用による効率性向上には、海外では両者を一体的に保税地域として指定する事例も見られるように、両者を含んだ地域全体を総合保税地域に指定することが考えられる。
- その他に輸出入手続きにおいては、24時間対応、新たな流通体系に対応した制度、さらに貿易企業のコンプライアンスレベルに応じた制度の導入と適正運用を推進していく。



## 2-2 課題2: 国際貿易関係者間の電子的な授受を可能とする環境の整備

- 港湾国際流通拠点における国際物流の中核を担うことが期待される関係の物流業界は、情報投資力が低下しており、グローバルSCMを構築する荷主事業者の個品管理、貨物位置情報の可視化等の高度な物流ニーズに対応するのが難しい状況となっている。
- 港湾国際流通拠点として流通業務の効率化に貢献していく上で、高度なITを活用したサービスを提供できる環境整備を進め、港頭地区物流業界全体の情報化レベルの向上が不可欠。

### 流通業務の効率化等に資する情報化に係る対応の現状

#### 【物流業界の事情】

- 大手事業者: 自社システム構築による個別効率化を推進している。
- 中小事業者: 情報化投資力に余裕がないためにシステム化は停滞している。

#### 【物流を取り巻く環境の変化】

- 電子タグ等の個品レベルでの貨物管理を可能とする新たな情報技術の実用化への取り組みの進展。
- 物流セキュリティの強化に対する国際的な要請の高まり。

### 対応の課題と今後の方向性

#### 【対応の課題】

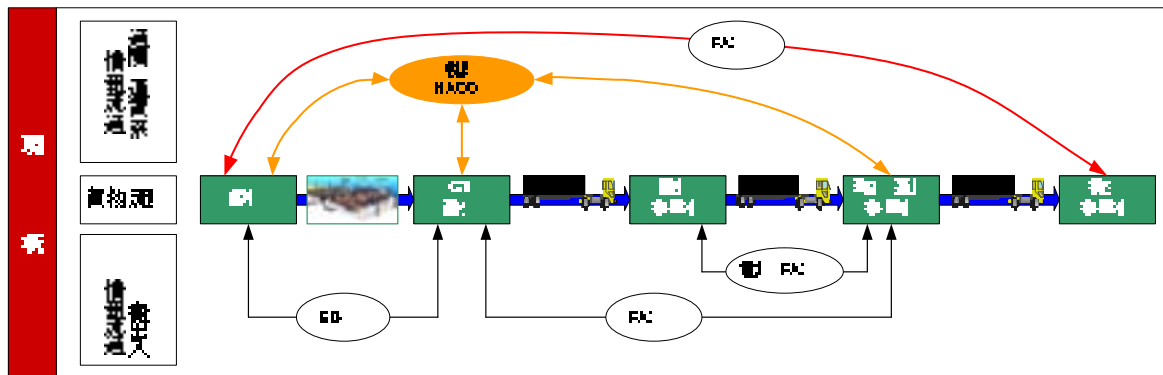
- 物流効率化の下でのセキュリティ確保の実現。
- 関係者間における貨物情報等の情報共有化を可能とする環境の整備。
- 電子タグ等高度なITを活用したコンテナ管理体制の構築。

#### 【今後の方向性】

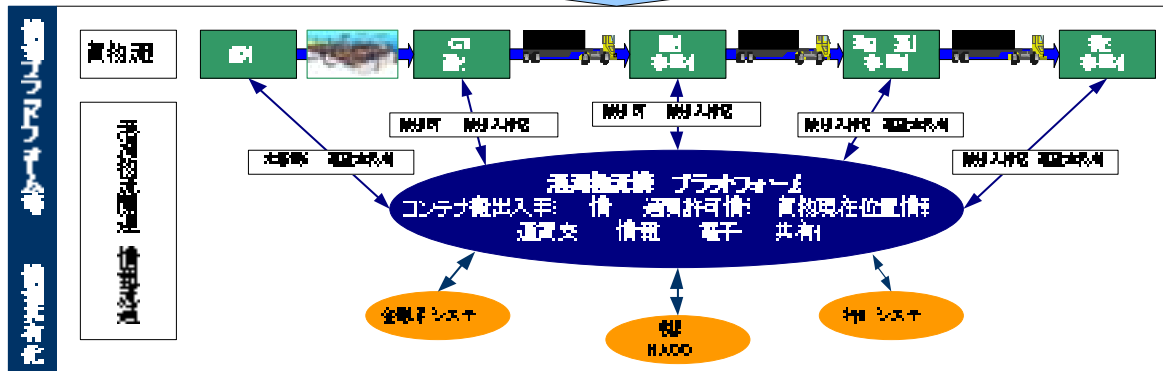
- 企業のコンプライアンス向上に向けたガイドラインの整備。
- 電子化を前提とした民間の貿易関連業務プロセスの統一化、国際標準への対応支援。
- 港湾物流情報ネットワークの構築推進。
- ITを活用した物流サービスを提供する3PL等の人材育成の推進。
- 電子タグ等高度なITを活用した物流の効率化。

# 1) 物流の効率化のための情報の共有化の今後の取り組み

■複数の関係者が介在し、構築されている国際物流体系において、荷主事業者の求める高度な物流ニーズに対応し、物流の効率化を支援していくには、「IT」を活用して、関係者間において正確な情報を迅速に受け渡し、情報の共有化を図ることが重要となっている。



- 電話・FAXによる情報授受のため、流通する情報内容の精度向上、情報伝達時間の短縮に限界がある。
- 関係者全員参加での情報伝達でないことから、情報流通の断片が発生。
- 複数の関係者間の保有情報の内容の相違、授受タイムが遅い等のためリードタイムの短縮、コスト削減に限界。



- 港湾物流関係者全員参加による情報化レベルの向上。
- ヒューマンエラー等による誤情報の解消。
- コンテナ搬出入に係わる指図情報の共有化による搬出入の迅速化、必要なタイミングでの貨物供給の実現。
- 通関手続き、運賃收受等の貿易・輸送関連作業と、搬出入作業のリンクによる物流体系全体の効率化推進。

## 2) 電子タグ等高度なITを活用した物流効率化

- 電子タグ等による貨物情報のリアルタイム把握と、港湾物流情報プラットフォームによる貨物情報の関係者間における共有化を図り、情報管理精度の高い個品管理等の実施による物流サービス水準の向上、業務の効率化を可能とする。
- さらに、個品管理を通じて物流セキュリティ強化の責任を果たすことが可能となるとともに、コンテナで輸送される貨物の内容を的確に把握していくことで、輸送上の安全性を高めることも可能となる。

### 【電子タグ活用による物流効率化の可能性】

- 電子タグを個品、ケース、パレット、コンテナ等に貼付し、一括読取り、情報システムへの自動入力、各階層の情報の紐付けを行うことによる検品管理、倉庫オペレーション等の現場業務の効率化
- 調達・製造・輸送・販売等の各工程において、物品を一貫して管理することにより、在庫低減及び欠品率低下等を図る高度なグローバル・サプライチェーンマネジメントの実現

**電子タグ**  
 貨物情報の電子化、  
 リアルタイム把握

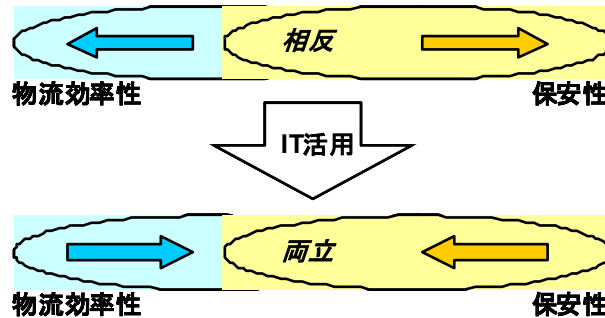
**港湾情報プラットフォーム**  
 関係者間の情報共有化による  
 貨物情報の可視化

資料)「安全かつ効率的な国際物流の実現」IT部会報告より抜粋



【参考】

ITを活用した港湾施設の出入管理の高度化に関する現状認識と将来イメージ



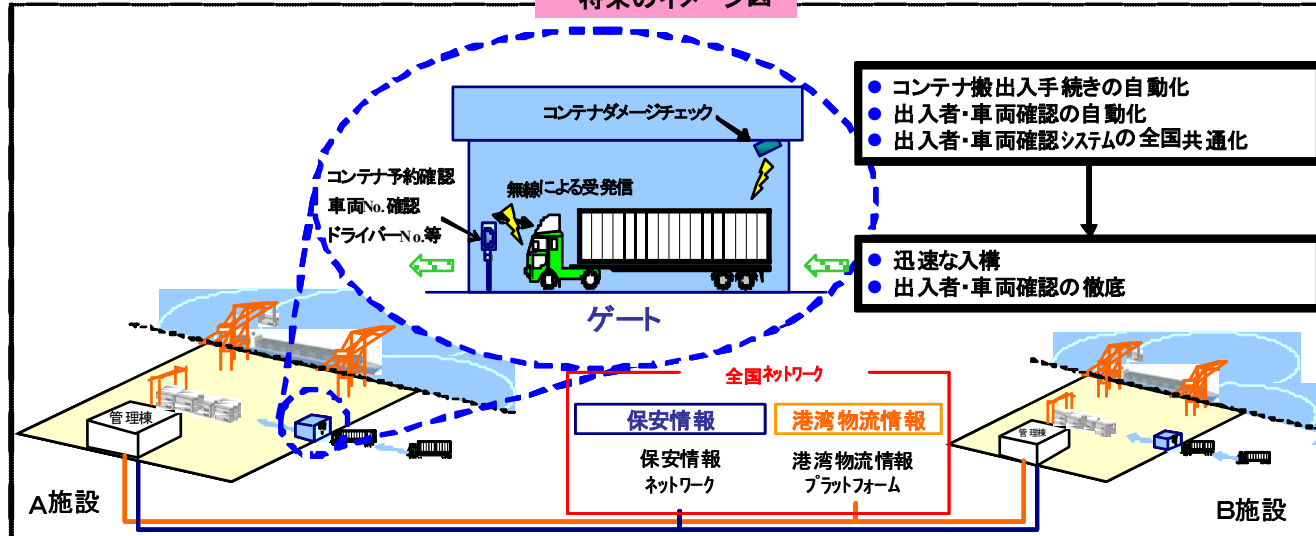
現状

- 保安性確保のためには、ゲート部で止めるのが基本。  
⇒ 渋滞等の発生により物流効率性が低下。
- 各ターミナルで出入管理方法が異なる。  
⇒ 自動化がしてもユーザー（トラック事業者等）の利便性は高まらない。⇒ 自動化が進まない。

将来

- ゲート部における本人確認、物流情報のやり取りの自動化、全国共通化。  
⇒ 通過の迅速化と利便性の向上。

将来のイメージ図



## 2-3 課題3:ゲート時間枠の拡大

- 国内主要港湾において予約情報システムを活用したゲートオープン時間の延長、ストックヤード方式による24時間化等の実証実験が行われ、ゲート前渋滞解消、トラックの回転率向上という効果があると評価されている。
- 今後、実証実験で得られた課題である関係者間の情報共有化、港頭地区のストックヤード確保の費用負担の軽減等の対応を図り、事業ベースに展開していく。

### ゲートフルオープンに係る対応の現状

- 平成13年11月末の港運労使の合意により、コンテナターミナルゲートは8:30～20:00までオープンすることが可能となった。
- これを受けて、リードタイム短縮等を目指し、横浜港において実証実験が実施され、その有効性が検証されるとともに、東京港、名古屋港、大阪港、神戸港等の国内主要港湾において実証実験が実施されている。

### 対応の課題と今後の取り組みの方向性

#### 【対応の課題】

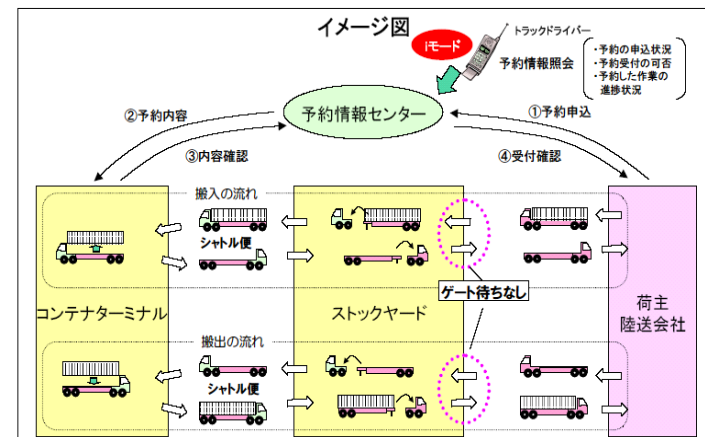
- 荷主事業者、海貨事業者、倉庫事業者、陸運事業者等の一貫したフルオープン化への対応が実現していない。
- スtockヤード等の確保のための費用負担が大きい。
- 夜間時間帯のゲート係員等の配置に要する費用負担が大きい。

#### 【今後の方向性】

- コンテナターミナルゲートオープン時間枠拡大を活用した貨物搬出入の効率化を実現するべく、荷主・海貨・倉庫・陸運の関係者間の貨物情報等の共有化に資する港湾物流情報プラットフォームの構築。
- 港頭地区におけるストックヤードの確保および整備促進。
- 自動化対応のターミナルゲートの整備促進。

### 横浜港における実証実験の仕組み(H14年10月実施)

荷主・トラック事業者が24時間いつでもコンテナ貨物の搬出入を行えるよう、コンテナターミナルに近接した場所に、24時間利用することが可能なストックヤード(コンテナ貨物の仮置き場)を設置し、ストックヤードからの搬出入時刻は、予めインターネットを利用して予約。



資料)国土交通省資料より抜粋。



# 1) 支援対象とする基盤施設の規模要件、基本施設要件の緩和

## (1) 類似施設整備事例からの示唆

■ 港湾国際流通拠点における物流効率化の枢要な役割を担う流通高度化基盤施設(仮称)の類似施設であるFAZ等の中核施設の物流高度化基盤施設や民間開発事業者によるマルチテナント型等の物流施設の整備事例から得られる示唆を以下に示す。

区分	現状	新たな支援制度の支援対象とする基盤施設整備への示唆
FAZ中核施設等の物流高度化基盤施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画時点に前提とした物流環境の変化に伴い、利用率の低下している施設が存在する。 ※保管施設: SCM導入企業の増加に伴い、長期保管貨物が減少し、倉庫としての機能が低下。</li> <li>■ 施設整備への投資額に基づく賃料設定では、テナント企業の確保が難しい施設が存在する。 ※保管貨物量の減少、コスト削減要請等が賃料負担力低下の要因。その一方で、設定賃料も過大投資等により割引には限界。</li> <li>■ 地域の物流ニーズへの対応、スケールメリットの発揮、事業採算性の確保等のために、輸入貨物だけでなく輸出貨物の扱い、さらには国内貨物も扱われている施設が存在する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 施設整備主体は、計画時点において、物流環境の変化見通しを十分に考慮するとともに、利用者(テナント企業等)との協議等を通じて、必要となる機能、施設規模に明確にするステップを持つ必要がある。</li> <li>② 支援対象とする基盤施設の基本構成、規模の要件設定において、ベースとするスペック、オプションとするスペック等の選択の自由度を持つ必要がある。</li> <li>③ 港湾国際流通拠点における建築制限等について、土地の高度利用を可能とする環境を整えることに留意する必要がある。</li> </ul>
民間開発事業者によるマルチテナント型等の物流施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高度利用することで許容される容積を使い切ることで賃料設定の低廉化が図られている。 ※自家使用では高層施設とすると建築費用が割高となり、低層施設に留まっているケースが多く、容積を十分に使い切っていない。</li> <li>■ 「ベースとなる賃料・施設仕様」を設定しており、ベースに対して何らかのオプションをテナント企業が求めた場合、その分を賃料に反映している。</li> </ul>	