

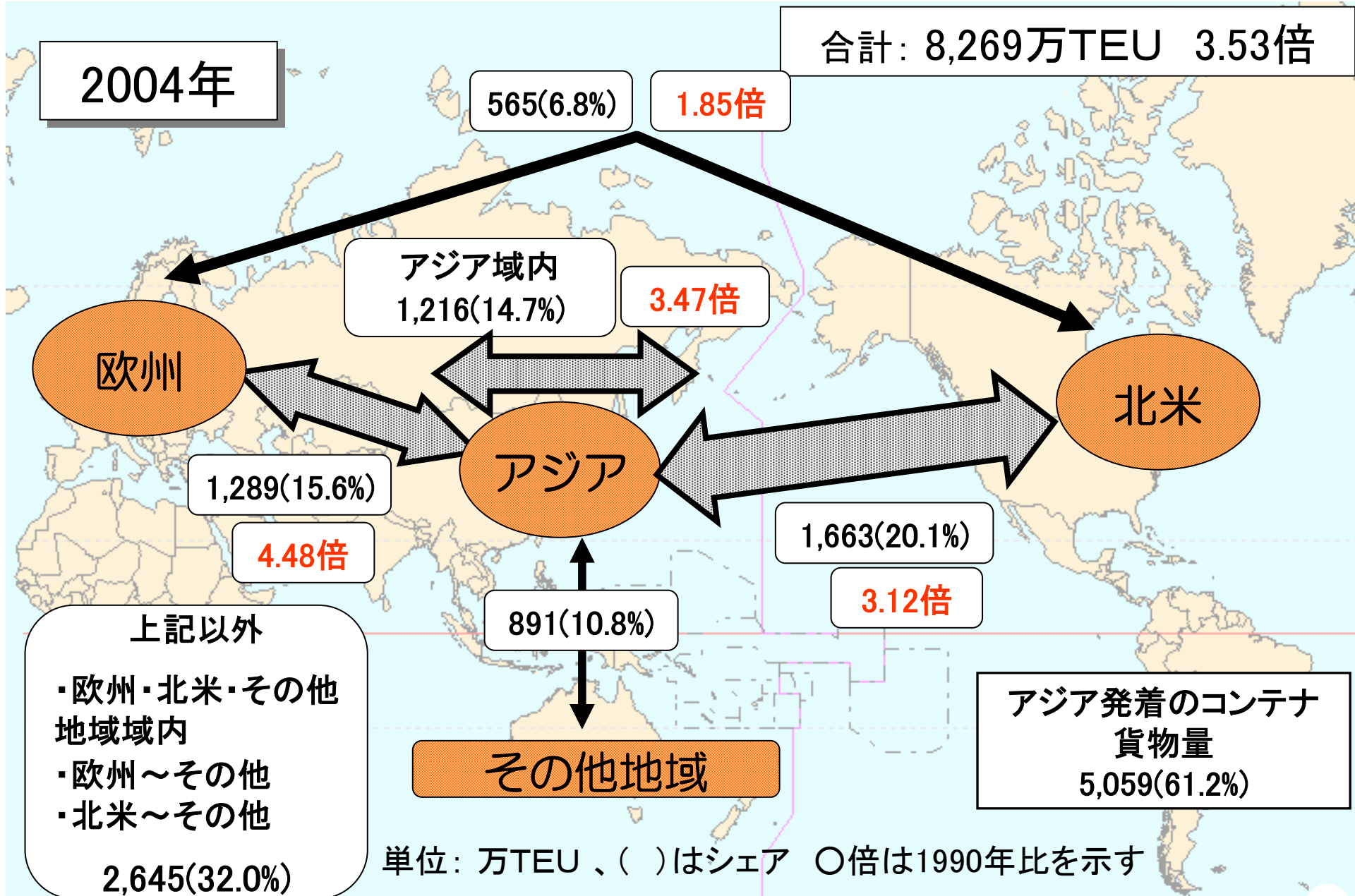


平成18年7月6日  
交通政策審議会  
第18回港湾分科会

資料2-3

# 港湾行政をめぐる現状について

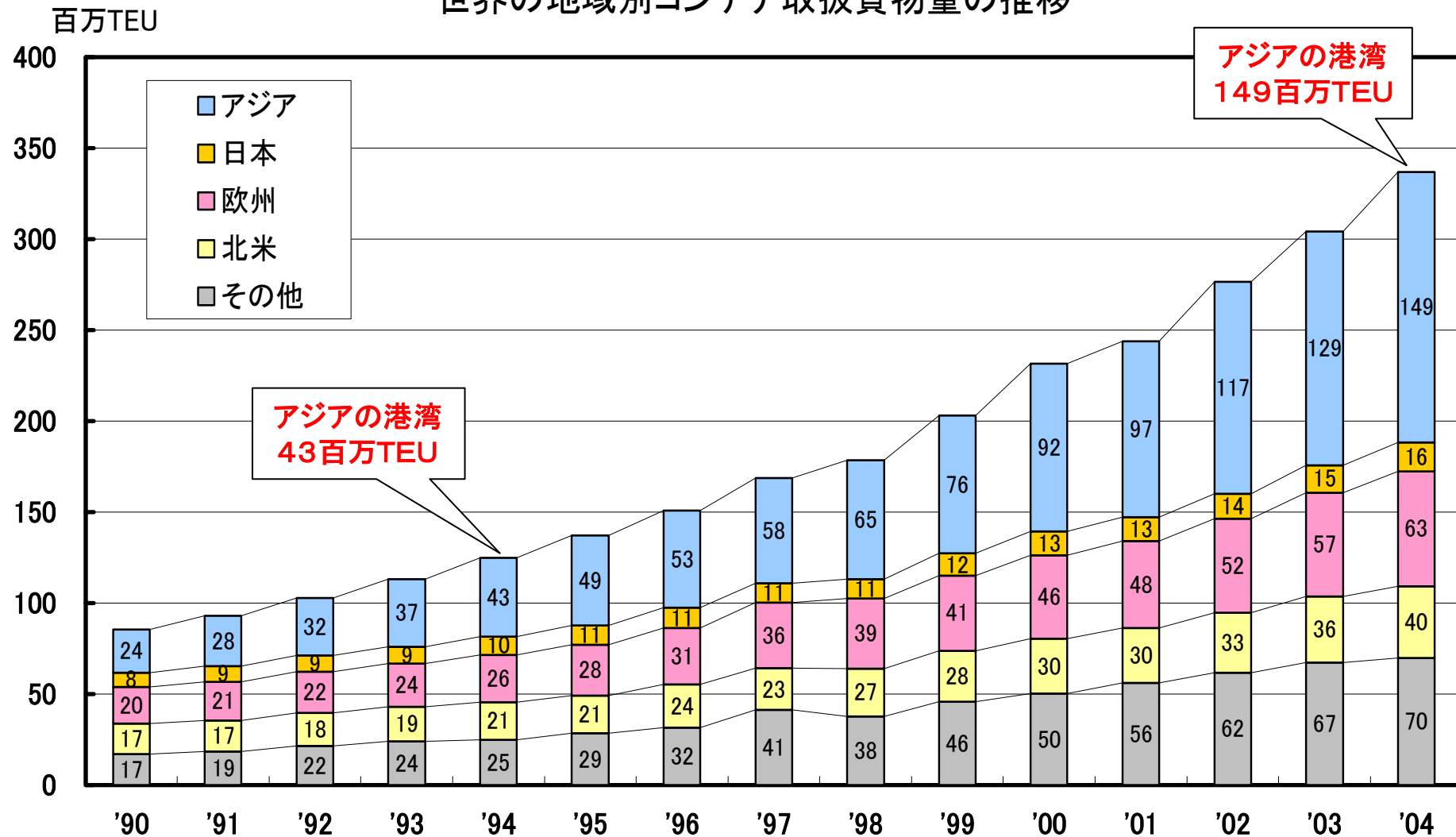
# 世界の海上コンテナ荷動量（2004）



# アジアの港湾のコンテナ取扱貨物量の増大

アジアの港湾におけるコンテナ取扱貨物量は、2004年で149百万TEUで、10年前（1994年）の3.5倍になっている。（日本は1.6倍程度）

世界の地域別コンテナ取扱貨物量の推移



# コンテナターミナル規模の国際比較

## コンテナターミナルの規模

(単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較)

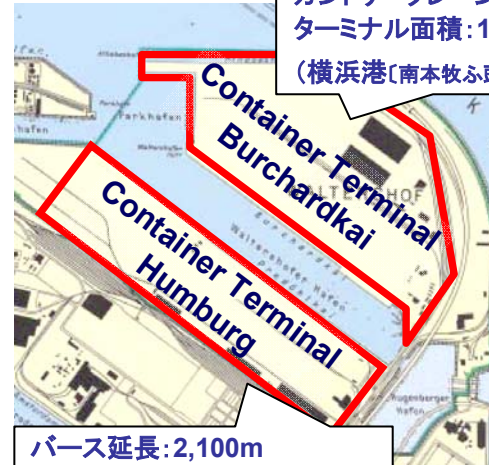
0 500 1,000m

フェリクスストウ港  
Trinity Terminal



バース延長: 2,084m  
ガントリークレーン: 21基  
ターミナル面積: 109ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.1倍**)

ハンブルク港  
CTB & CTH



バース延長: 2,850m  
ガントリークレーン: 20基  
ターミナル面積: 160ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**4.6倍**)

バース延長: 2,100m  
ガントリークレーン: 18基  
ターミナル面積: 140ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**4.0倍**)

ロングビーチ港  
Pier T



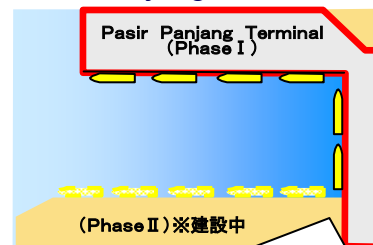
バース延長: 1,126m  
ガントリークレーン: 14基  
ターミナル面積: 138ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.9倍**)

香港  
HIT



バース延長: 3,300m  
ガントリークレーン: 32基  
ターミナル面積: 77ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.2倍**)

シンガポール港  
Pasir Panjang Terminal



バース延長: 2,145m  
ガントリークレーン: 24基  
ターミナル面積: 84ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.4倍**)

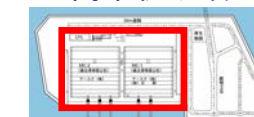
釜山港

Shinsundae Terminal



バース延長: 1,200m  
ガントリークレーン: 11基  
ターミナル面積: 104ha  
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.0倍**)

横浜港  
南本牧ふ頭

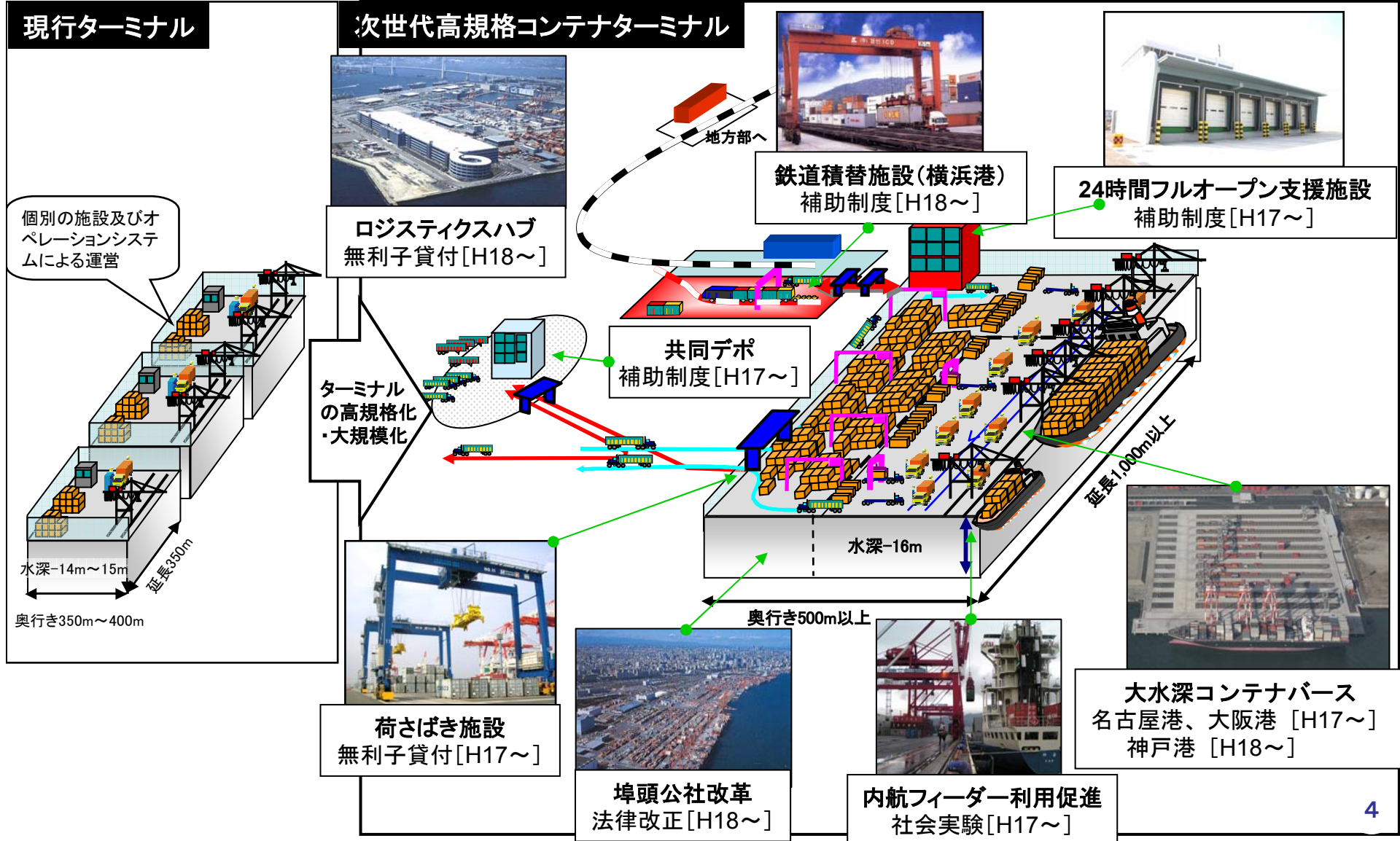


バース延長: 700m  
ガントリークレーン: 5基  
ターミナル面積: 35ha

資料: 2006年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに港湾局作成

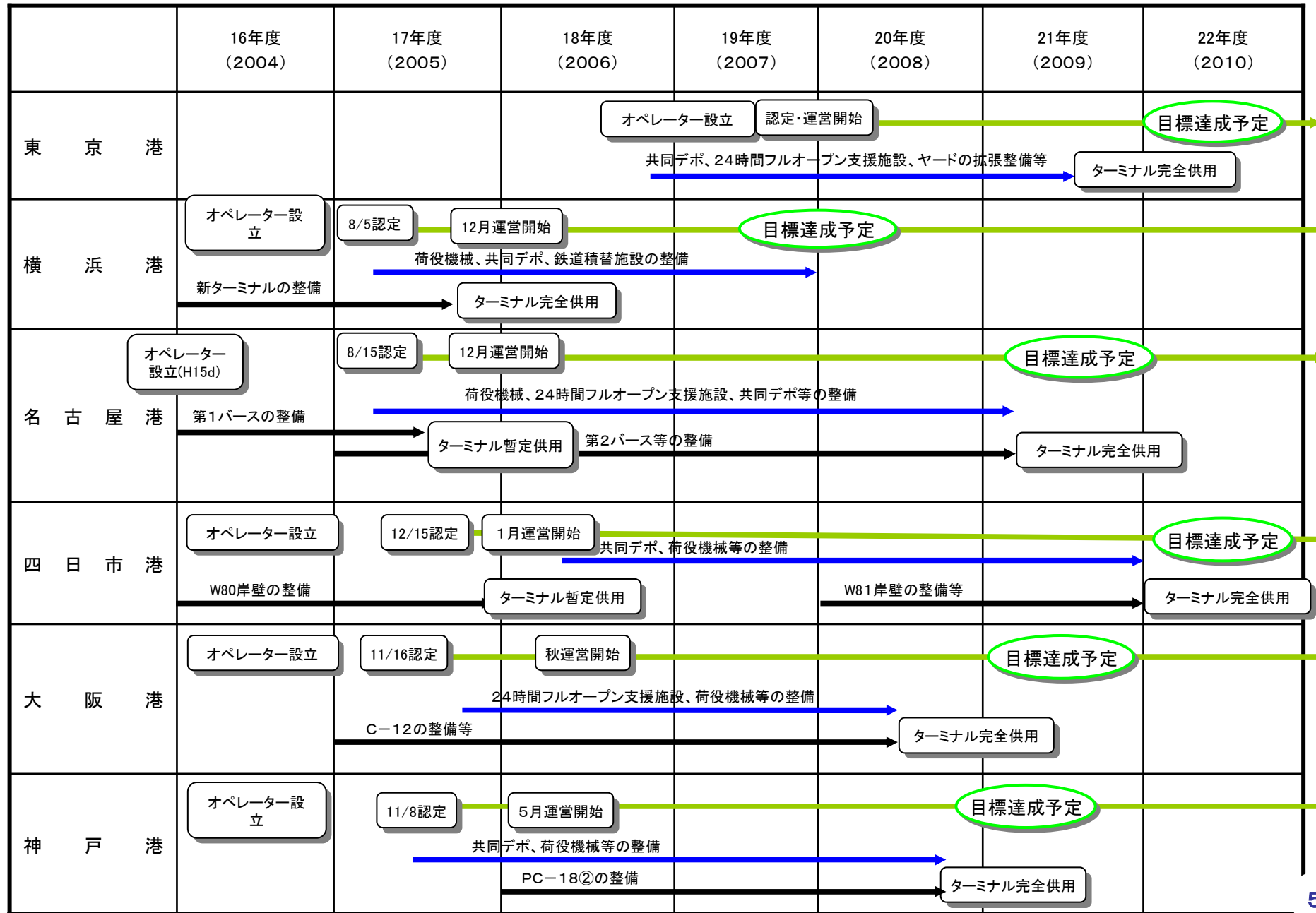
# スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

目標：概ね3～5年でアジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービス水準を実現  
 —平成22年度の目標達成を目指す—





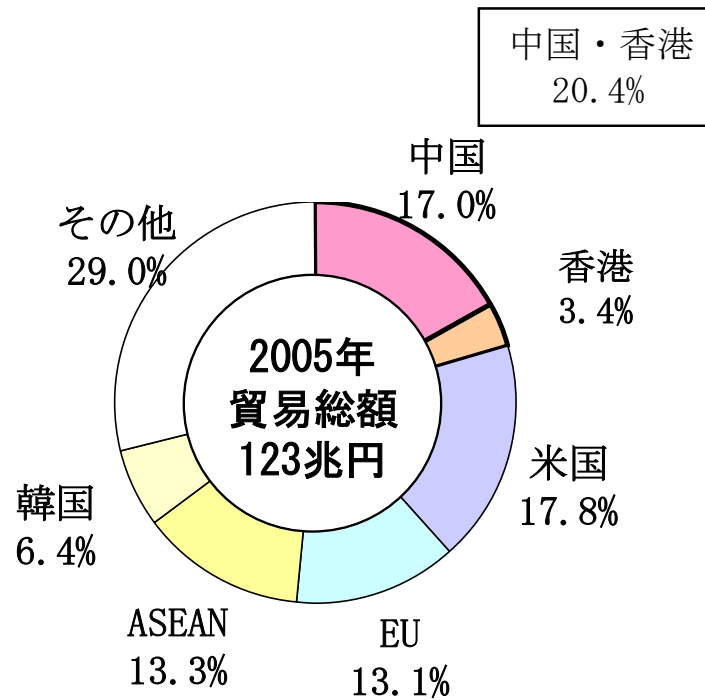
# スーパー中枢港湾のロードマップ



# 対中貿易の拡大

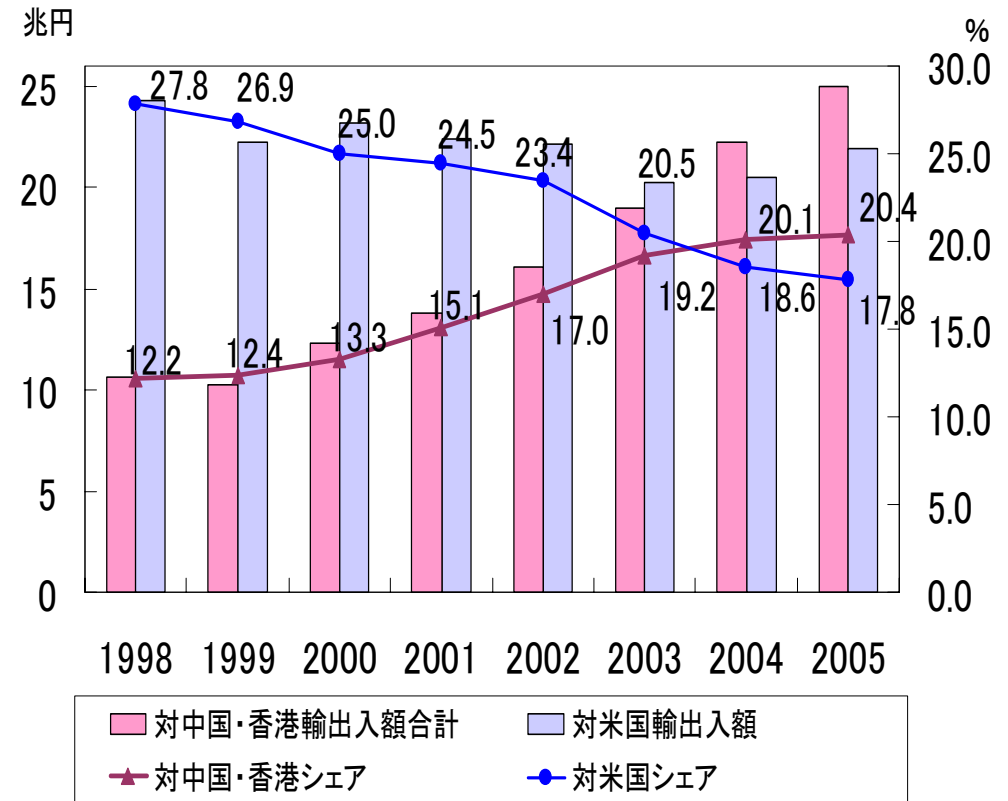
2004年から2年連続して、我が国と中国・香港の貿易総額合計が米国との貿易総額を上回った。

我が国貿易総額に占める国・地域別割合



貿易統計より港湾局計画課作成

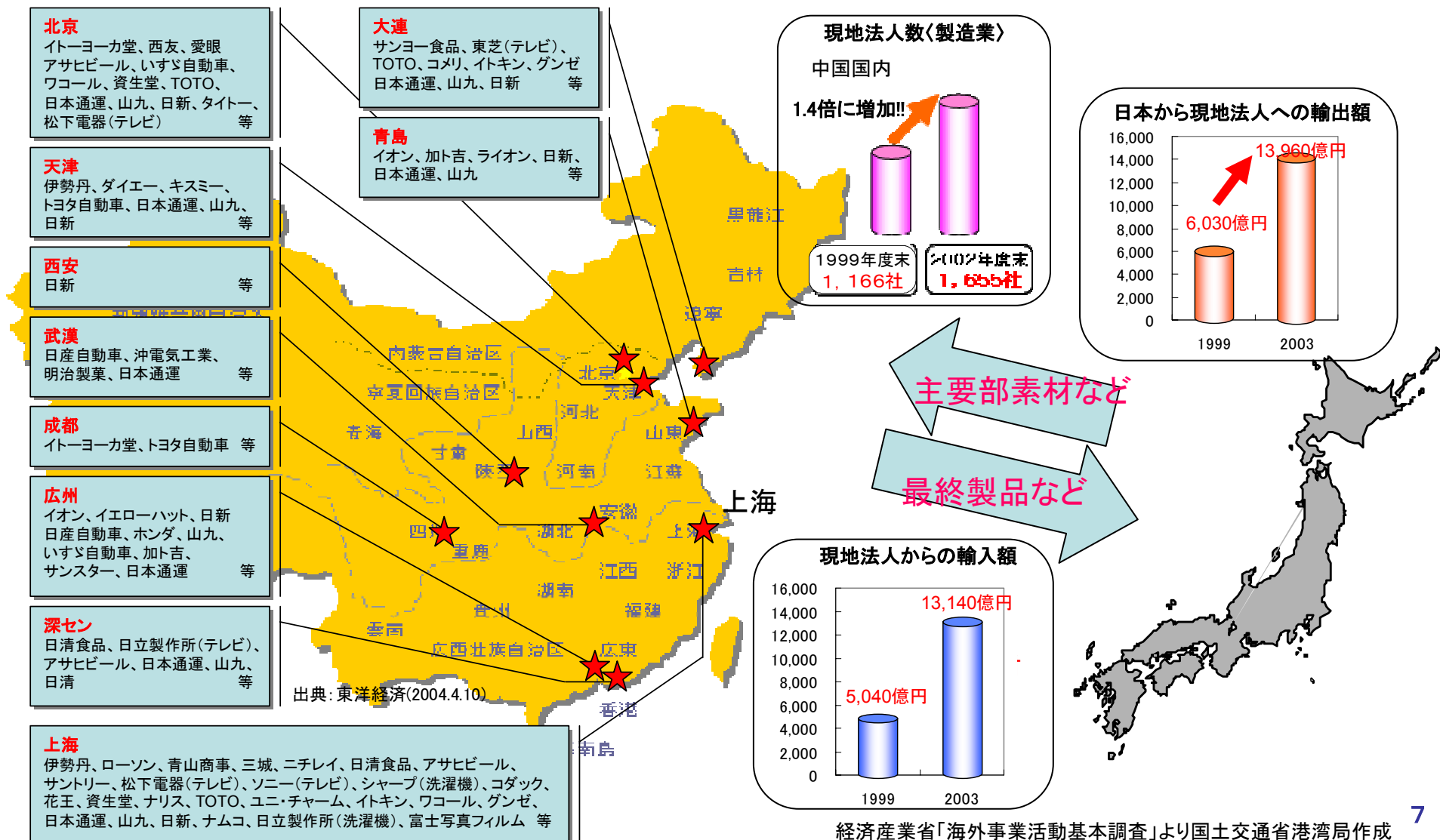
日本の対中国(香港含む)・米国貿易額の推移



貿易統計より港湾局計画課作成

# 東アジア経済・物流圏の一体化

- 我が国産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等がアジアに、特に中国中心にシフトする動きが急速に進展。
- 海外拠点との間で、調達、製造、販売の面で有機的・一体的な運営が進展。





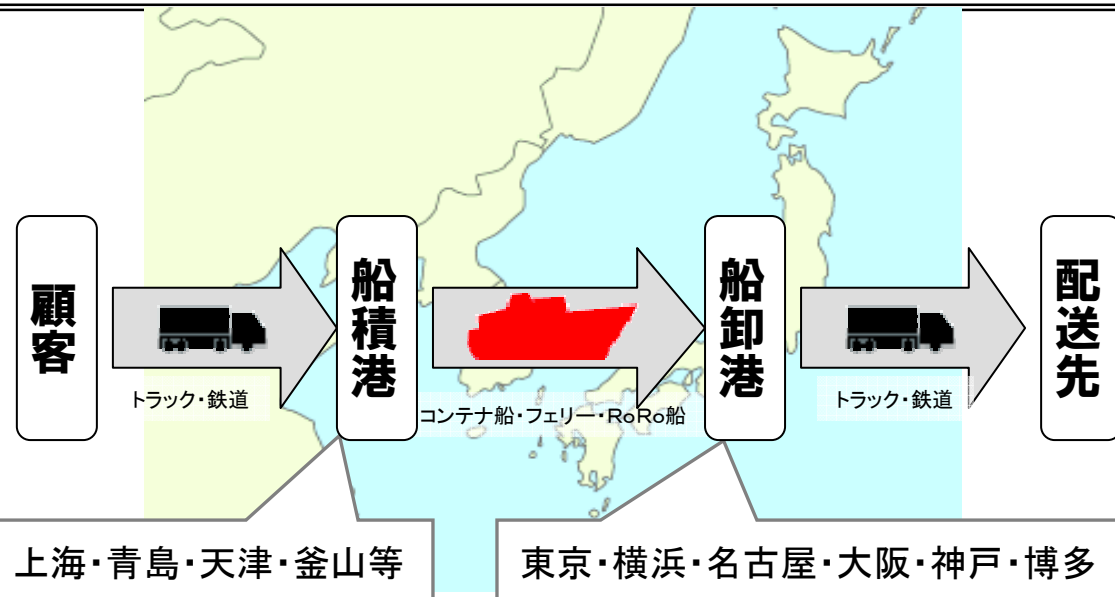
# 中国・韓国との新たな物流システム

～ホットデリバリーサービス・高速国際一貫輸送サービス～

- アジア域内物流が準国内物流化している。
- 東アジア地域との水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)の進展により、定時制・高速性を有したホットデリバリーサービスが日中航路を中心に展開。
- ホットデリバリーサービスとは、港到着後即日引き渡すサービス。
- また、中国、韓国との国際フェリー航路、RoRo航路を活用し国内各種輸送モードと組み合わせる高速国際一貫輸送サービスの提供もされている。

## 特徴

- ・出港2～6時間前にCYカット(搬入締め切り)
- ・入港2～6時間後に引き渡し可能
- 通関業務・発送業務を一貫して行うことにより、輸入手続きを短縮し入港日当日配送が可能。
- ・リードタイムは航空混載便とほぼ同等。  
→ 関東～上海の場合  
航空・・・約3日、海上・・・約3日半
- ・トータルコストで航空運賃の1/3～1/6。  
→ ただし、チャージ料が掛かるため通常の海上コンテナ輸送よりは割高となる。  
※チャージ料は上海積みで約2万円/TEU、約3万円/FEU
- ・インターネットによる利用予約
- ・LCL貨物のドアデリバリーサービスも展開

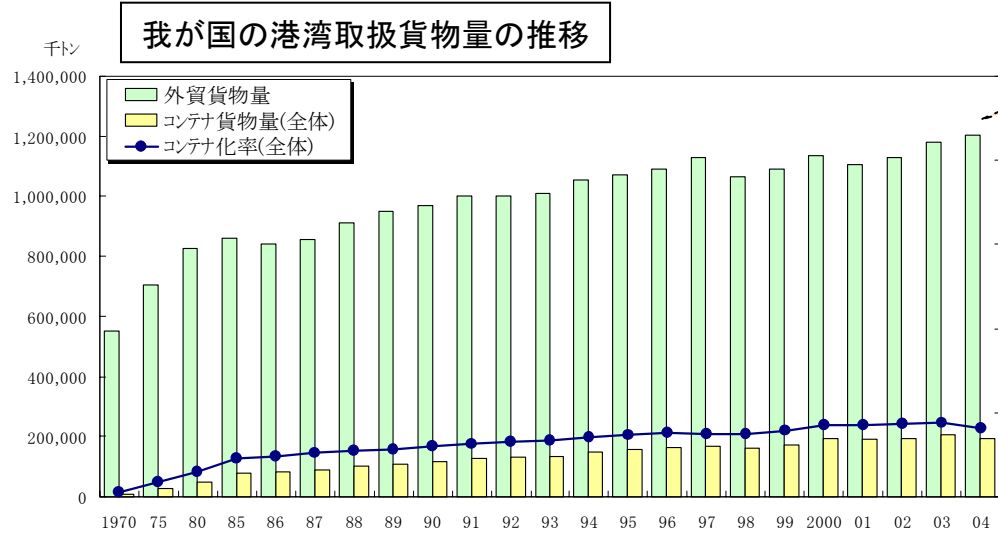


- ◇ホットデリバリーサービス例  
＜日中国際フェリー＞上海港－大阪港を最短約48時間で就航  
＜オリエントフェリー＞青島港－下関港を最短約27時間で就航
- ◇高速国際一貫輸送サービス例  
＜上海スーパーエクスプレス＞上海港－博多港を最短約27時間で就航

『スピーディー・シームレス・ローコスト』を達成した高品質サービスを提供

# 我が国の経済や暮らしを支えるバルク貨物輸送の動向

経済のグローバル化及び製造業の国際水平分業化が進展し、我が国の貿易構造は大きく変化しているが、依然としてバルク輸送が基幹産業による資源の輸入や製品の輸出を大半を担い、我が国の産業基盤及び経済活動を支えている。



我が国の貨物の約8割(重量ベース)は、バルク貨物

近年は、鉄くず、古紙等のリサイクル関係のバルク貨物輸送も増加している。

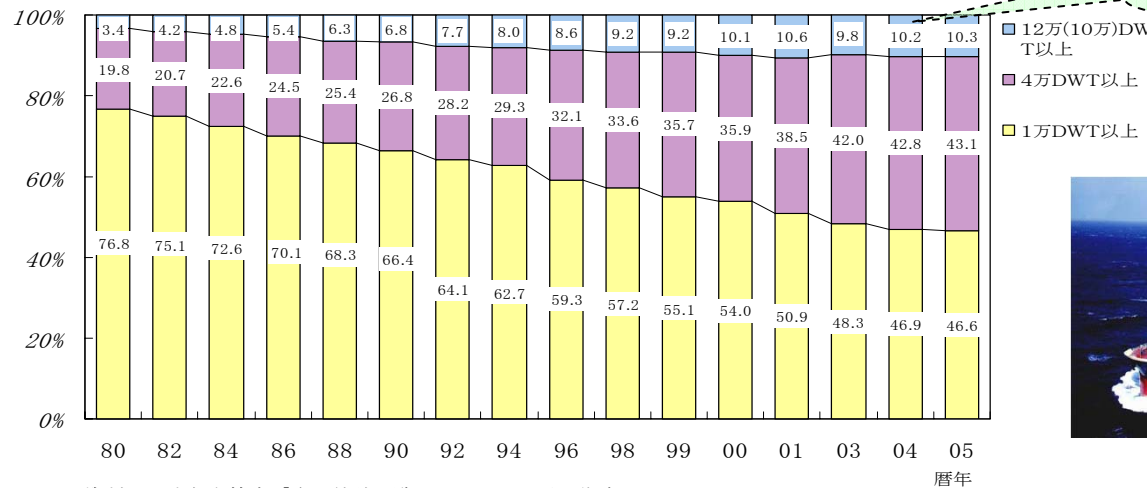


鉄くず輸送船



古紙輸送船

## ●世界のバルクキャリアの船型の動向



輸送効率化のため、バルク貨物輸送船の大型化が進展

大型化が進展するバルク貨物輸送船



鉄鉱石船



オイルタンカー

資料：日本船主協会「海運統計要覧2005」にもとづき作成。

- (注) 1. 1万DWT以上のバルクキャリアを対象として、隻数の割合で示す。  
 2. 1992年～2000年は各年7月値、2003年～2004年は10月値、それ以外は各年1月値。  
 3. 2000年より10万DWT以上から12万DWT以上に変更。

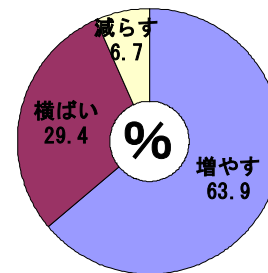
# 臨海部の産業立地・土地利用動向について

経済のグローバル化に伴う産業構造の変換により、臨海部に工場跡地等が発生

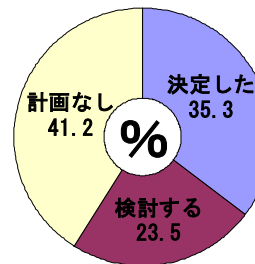


近年の景気回復、産業立地の国内回帰、物流高度化に対応して再び利用が活性化、インフラが完備、都心に近い、まとまった大きさの土地等のメリットが評価されている

3年後の国内生産額



国内工場の新設計画 (建屋の増設を含む)



**「新工場計画」6割**  
 日本企業の生産の国内回帰が一段と鮮明になってきた。日本経済新聞社が二十一日まとめた主要製造業調査で、国内での新工場建設を「決定」「検討する」とした企業は約六割に達した。三年後の国内生産（金額ベース）を「増やす」と回答した企業も六割超。潤沢な手元資金を背景に、国内工場を高付加価値製品を世界に供給する拠点と位置づけ、成長を目指す戦略が浮かび上がってきた。

**生産 国内シフト 鮮明**

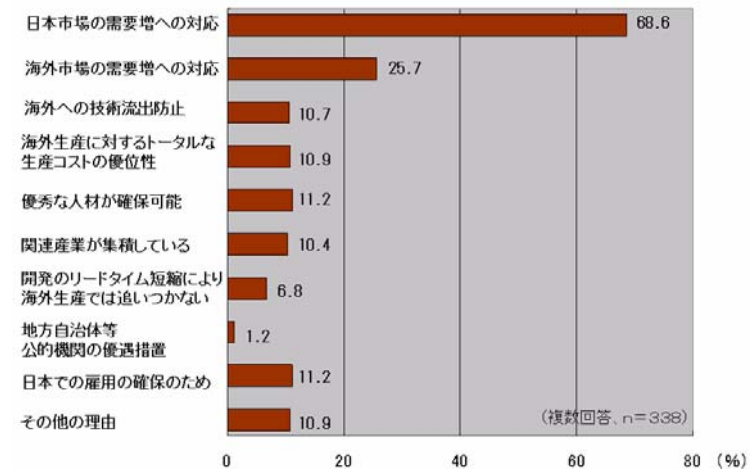
出典：日本経済新聞記事 (2005. 10. 22) 抜粋

## 国内立地のメリット

- ◎ 「海外生産による供給拡大に際して、薄型テレビのパネルやエアコンのコンプレッサー等のコア部品を引続き日本で生産」 (家電メーカー)
- ◎ 「コア技術は国内でブラックボックス化しておかないと、今の中国ではあっという間に盗まれてしまう」 (家電メーカー)
- ◎ 「高度な技術を有する日本工場と、高度ではないが安価に生産できるタイ工場の両方を持つことでメリットを得ている」 (中小企業メーカー) 等

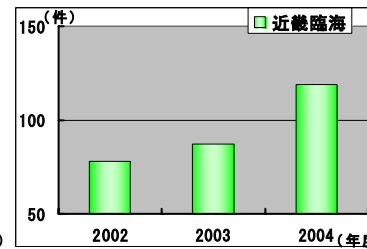
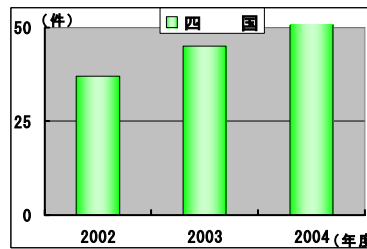
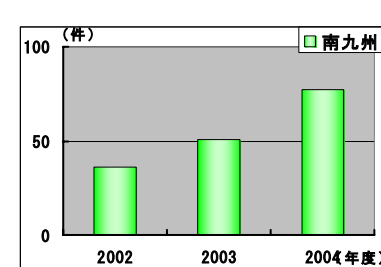
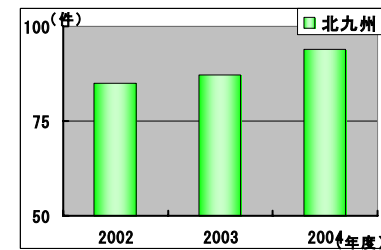
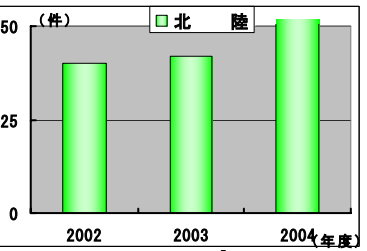
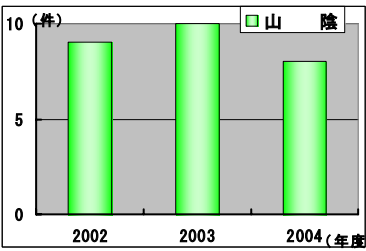
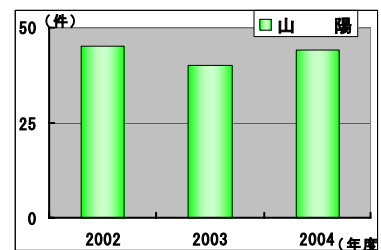
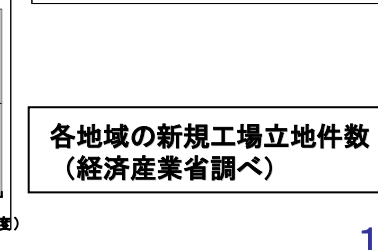
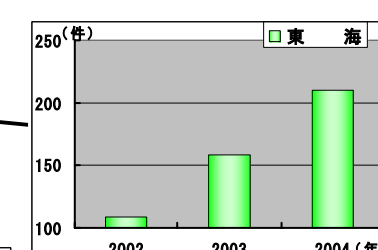
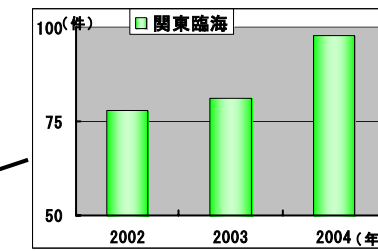
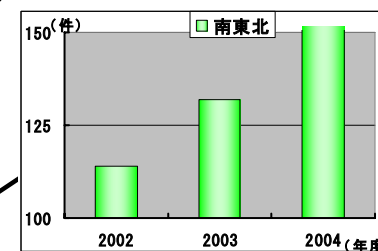
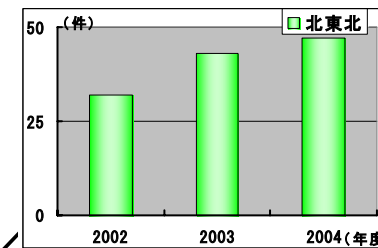
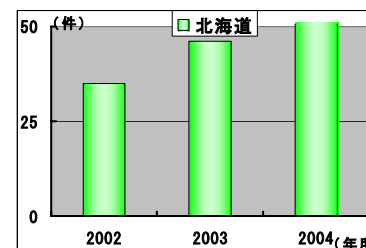
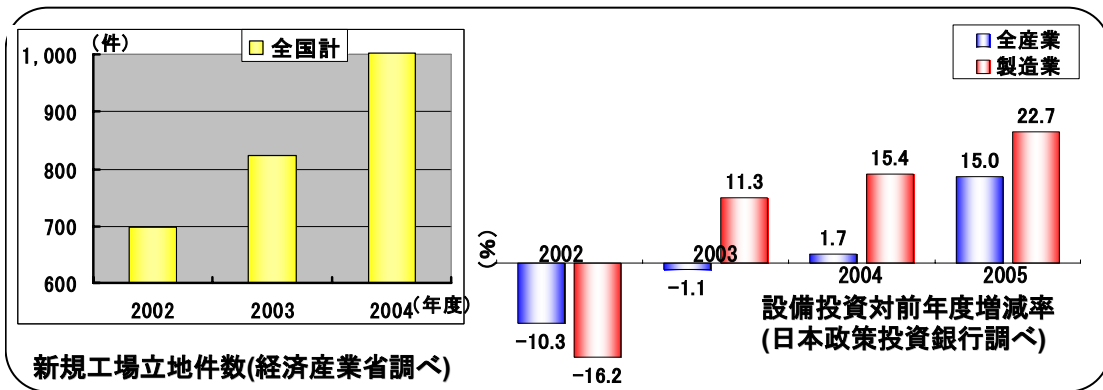
出典：2005年経済産業省が実施した日本企業アンケートより

## 国内で事業規模を拡大する理由



出典：2004年ゼイトロによる会員企業アンケートより

# 国内の産業立地動向

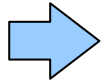


各地域の新規工場立地件数 (経済産業省調べ)

# 臨海部土地流動化施策のあり方

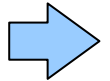
## 土地市場の構造的変化

●景気回復局面における土地利用に対するニーズの高まり



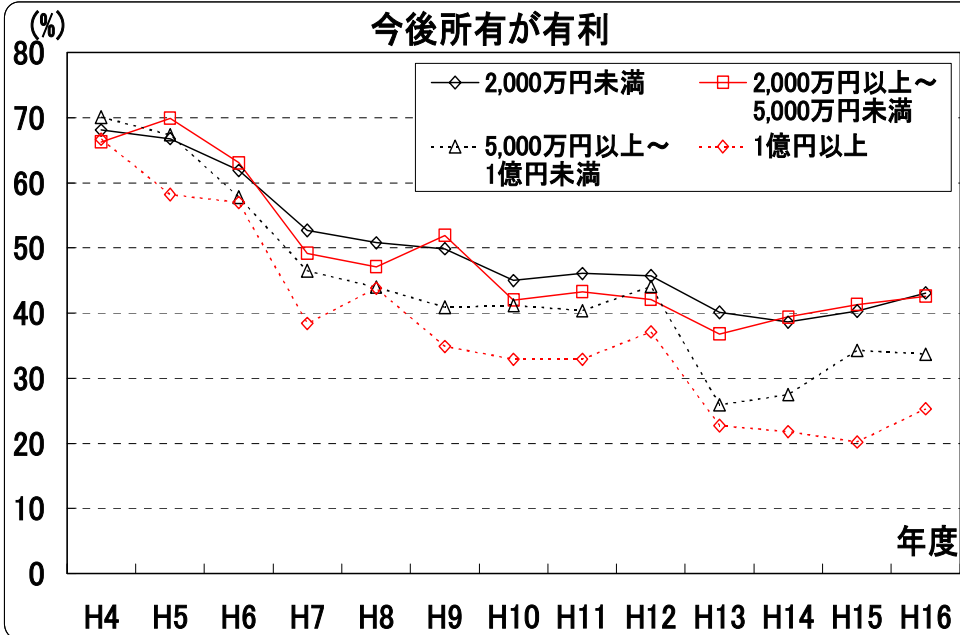
企業は土地を活用したい

●経済戦略や財務内容による、土地に対する意識の変化



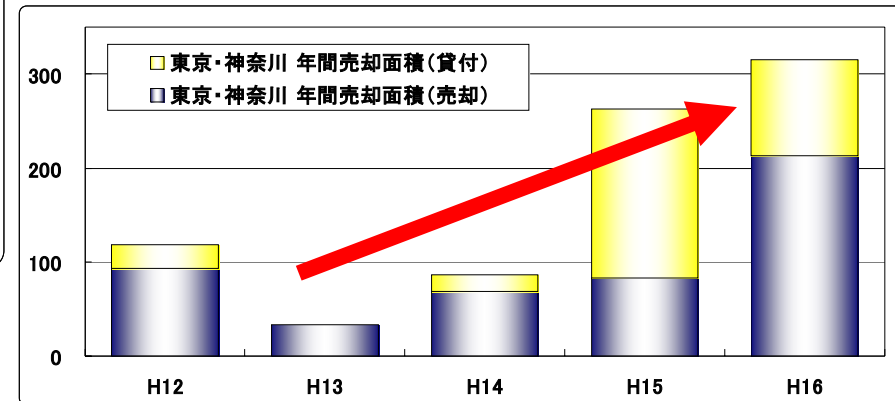
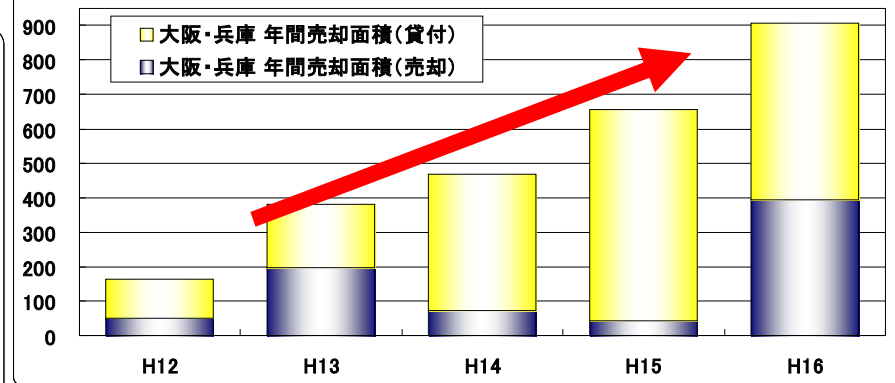
所有一辺倒から、賃貸・借地も選択肢に

臨海部においても、所有と利用の分離による用地の有効活用を図る必要がある



平成16年度「土地所有・利用状況に関する企業行動調査」(平成17年7月国土交通省土地情報課)

「かつては資産目的からの強い土地所有欲がみられたが、地価下落や最近の経営環境の変化などにより、現在では、個々の経営戦略や事業内容に応じて、土地を所有するか借地・賃借するかを選択していることがうかがえる。」



土地処分に関するデータ (平成16年度 国土交通省港湾局)

土地の処分については、近年貸し付けが増加している。