

港湾政策をめぐる現状

目次

国際競争力の強化等による物流の効率化

- 港湾の分類・配置……………1
- 島国日本の暮らしを支える港湾……………2
- アジア域内の準国内輸送化と暮らし系物資の増大……………3
- 激変するコンテナ物流を巡る動向……………4
- 我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少……………5
- 中継貨物の貨物量の推移……………6
- 日本の国際海上コンテナ貨物量の推計……………7
- 増大する国際海上コンテナ貨物……………8
- 大型化が進むコンテナ船……………9
- 中国発着貨物の増加……………10
- コスト競争力の現況……………11
- 港湾の24時間フルオープン化を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善する……………12
- 港湾荷役の364日24時間フルオープン化の実現……………13
- 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの推進……………14
- 国際水準のコンテナ港湾の適正配置とアクセス性の向上……………15
- 中枢・中核港湾以外の港湾が占めるコンテナ取扱割合……………16
- コンテナターミナル整備へのPFI方式の導入……………17
- メガオペレーターの台頭……………18
- バルク貨物の品目別貨物量の推移……………19
- 公共岸壁によるバルク貨物の輸出(1999)……………20
- 産業の国際競争力を支える物流産業拠点の形成……………21

バルクキャリア船舶の大型化の動向……………22

モーダルシフトの推進……………23

産業の再生

我が国経済の空洞化の進展……………24

中国における日本企業海外生産の急激な増加……………25

我が国の貿易を支える製造業……………26

競争力確保のためには、売上高の6%を占める輸送費(物流コスト)の低減が重要……………27

臨海部低未利用地の現状……………28

釜山港・光陽港関税自由地域について……………29

安全・安心・憩い等に資する港湾空間

都市部の海岸の緊急防災について……………30

臨海部における広域防災拠点の整備……………31

プレジャーボート等の放置艇対策の推進……………32

循環型社会の構築等環境問題への対応

廃棄物の排出及び処分の現状……………33

一般廃棄物の海面処分場のシェア……………34

産業廃棄物の処分状況……………35

循環型社会の実現に向けて……………36

鉄スクラップの現状と課題……………37

自然と共生する社会の実現に向けた自然再生事業の展開……………38

閉鎖性水域における水環境の改善への取り組み……………39

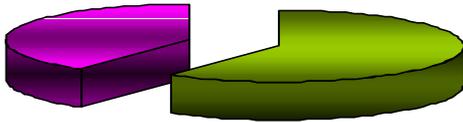
島国日本の暮らしを支える港湾

島国であり、資源小国である日本においては、食料の6割、エネルギーの約9割を海外に依存しているとともに、暮らしの中に輸入製品が広がっている。

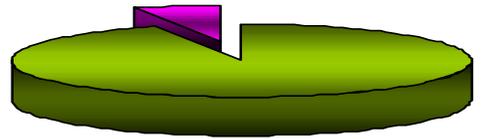
また、港湾は、常に国際競争にさらされる国際インフラであるとともに、我が国の輸出入貨物の99.7%を取り扱う国際物流のゲートウェイとして機能するインフラである。

必要物資の大部分は海外から

・食料の6割は海外から



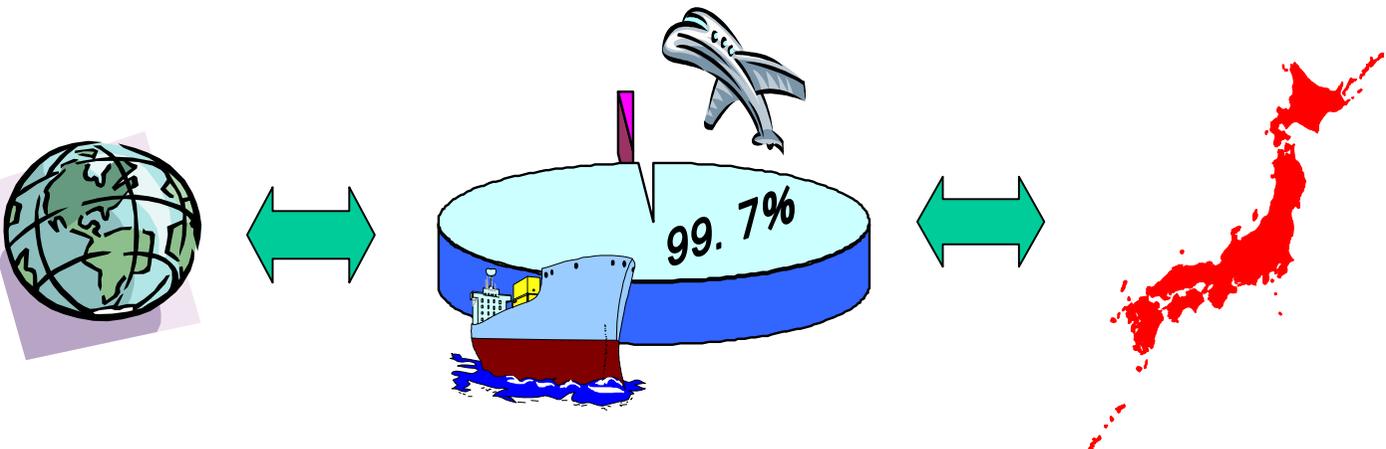
・エネルギーの9割以上が海外から



・暮らしの中に広がる輸入製品 (急増する輸入製品の割合)



輸出入貨物の99.7%は港から



アジア域内の準国内輸送化と暮らし系物資の増大

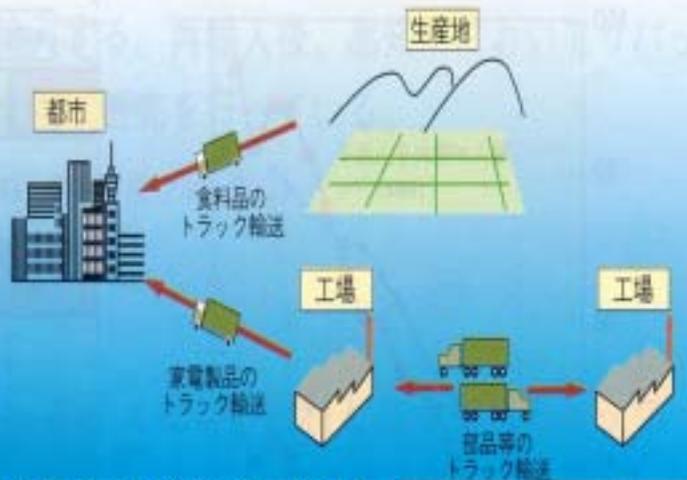
我が国とアジア地域の経済活動の一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換している(対アジア輸送の準国内輸送化)

【アジア輸送の準国内輸送化】

工業関連物資、食料や家電製品等暮らしの消費物資の輸送形態の変化

トラックを活用した

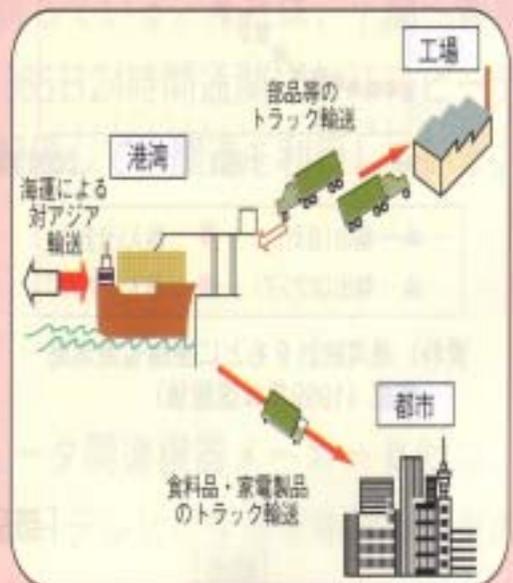
- ・国内の工場間での工業関連物資のやりとり
- ・国内生産地からの食料品の消費地流入
- ・国内工場からの家電製品等の消費地流入



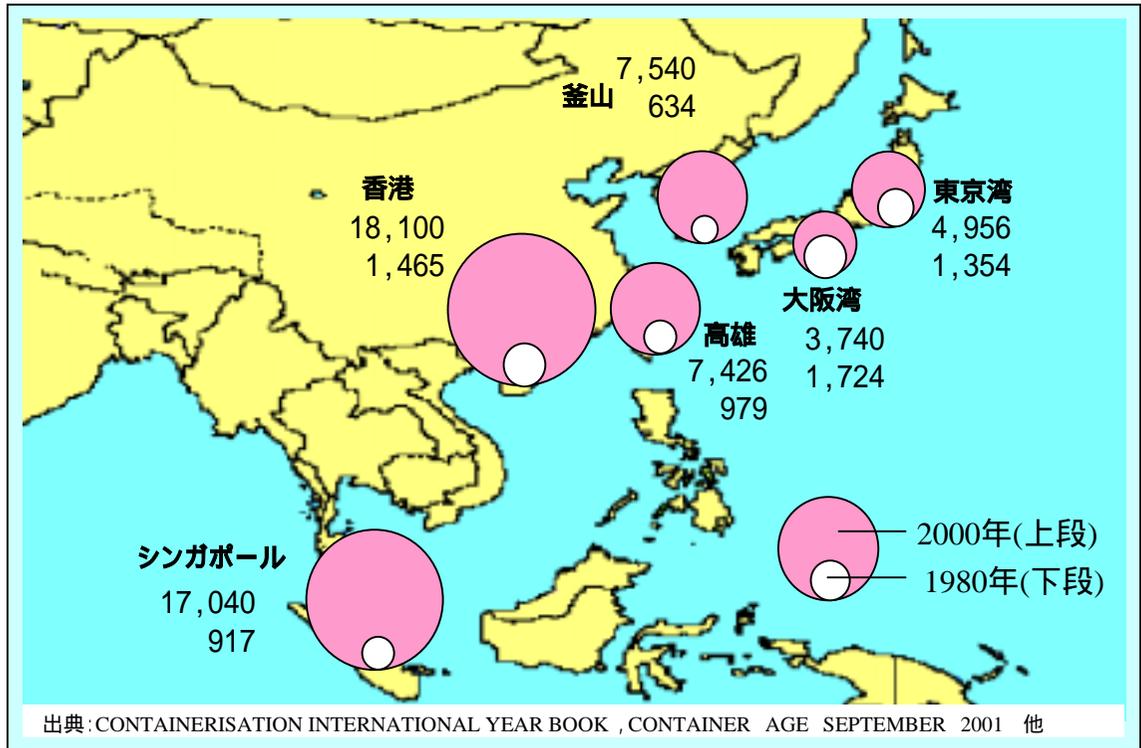
対アジア輸送の準国内輸送化

海運を活用した

- ・アジアに立地した日系企業と国内企業間の港湾を介した頻繁な工業関連物資のやりとり
- ・アジアからの港湾を介した食料品の国内流入
- ・アジアで生産された家電製品等の港湾を介した国内流入



激変するコンテナ物流を巡る動向 ~ 我が国港湾のコンテナ取扱順位の低下 ~

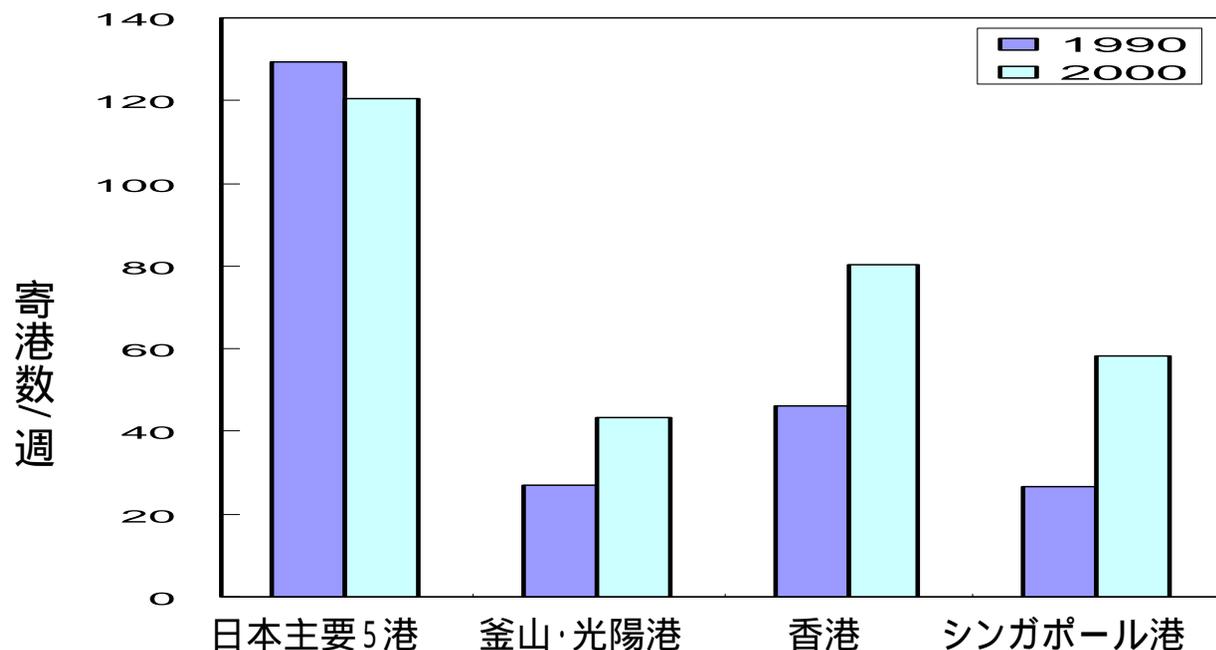


コンテナ取扱ランキング

1980年			2000年		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1	香港	18,100
2	ロッテルダム	1,901	2	シンガポール	17,040
3	香港	1,465	3	釜山	7,540
4	神戸	1,456	4	高雄	7,426
5	高雄	979	5	ロッテルダム	6,300
6	シンガポール	917	6	上海	5,613
7	サンファン	852	7	ロサンゼルス	4,879
8	ロングビーチ	825	8	ロングビーチ	4,601
9	ハンブルク	783	9	ハンブルク	4,248
10	オークランド	782	10	アントワープ	4,082
12	横浜	722	18	東京	2,638
16	釜山	634	21	横浜	2,318
18	東京	632	23	神戸	2,266

港湾取扱個数 (単位: 千TEU)

我が国港湾の基幹航路寄港便数の減少



)日本主要5港:東京、横浜、神戸、大阪、名古屋港

)基幹航路:北米、欧州航路

出典:国際輸送ハンドブック

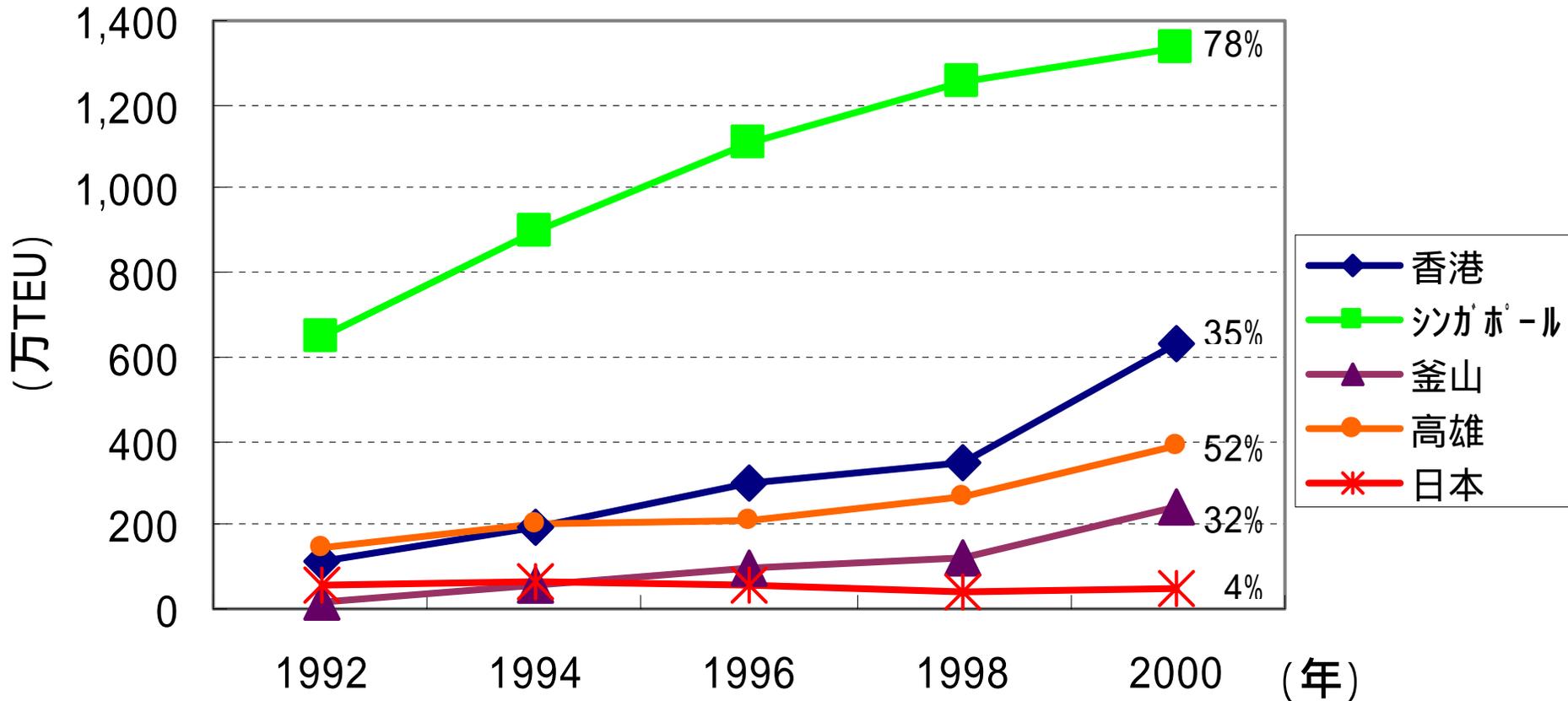
【国別大型コンテナ船寄港回数(5,000TEU以上)】

順位	平成11年		平成12年	
	国名	寄港回数	国名	寄港回数
1	日本	839	中国	1,107
2	中国	692	日本	1,068
3	米国	609	米国	729
4	シンガポール	388	シンガポール	494
5	オランダ	334	オランダ	460

出典:国土技術政策総合研究所

中継貨物の貨物量の推移

(トランシップ貨物量の推移)



)香港のトランシップ貨物量には、一部、国内フィーダーによるものが含まれると考えられる。

出典:シンガポール・香港:Ocean Shipping Consultants Ltd, 釜山・高雄:1992-1994:国際輸送ハンドブック、1996-2000:Port Development International Sept,2001、1998:港湾局計画課調べ