

# 参 考

# 現行長期計画における主な内容と現状評価

現行長期計画では、国際化への対応や高コスト構造是正といった経済構造改革や国民生活の質の向上など、昨今の港湾を取り巻く喫緊の課題に的確に対応するため、3つの目標と6つの施策を掲げ、港湾整備事業を緊急かつ計画的に実施。

## 現行長期計画内に目指すアウトカムについては概ね達成

### (目標1)

国際競争力を有する物流ネットワークの形成

国際海運ネットワークにおける拠点形成

複合一貫輸送等に対応した国内物流基盤の充実

### 主要アウトカム目標

2010年にコンテナの陸上輸送コスト約3割削減

(長期計画終了時約1割削減)

### 現時点での評価

概ね順調

約1割削減

### (目標2)

信頼性の高い空間の創造

災害に強い港湾システムの構築

海上交通の安定性の向上

2010年に複合一貫輸送のメリットを享受できる陸上輸送半日

往復圏の割合を約7割から約9割に(長期計画終了時約8割)

概ね順調

約8割に拡大

### (目標3)

活力に満ちた地域づくりの推進

地域の活力を支える豊かな空間の創出

自然と共生する環境の創造

(環境・安全等部会で検討)

2010年に国際海上コンテナターミナルについてはストック量の約3割を耐震強化(長期計画終了時約1割)

概ね順調

約1割整備

# 国際海上コンテナターミナルの管理運営方式

## 外貿埠頭公社の概要

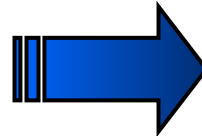
港湾管理者全額出資による財団法人

### 目的

外貿埠頭の整備促進

効率的使用の確保

港湾機能向上の促進



外国貿易の増進

地域経済発展に寄与

### 業務

国及び港湾管理者からの建設費60%の無利子貸付け

外貿埠頭建設

コンテナターミナル利用者である船社等への貸付け

貸付料をもって国等へ償還

### 取扱量

東京港 横浜港 名古屋港 大阪港 神戸港  
5公社で45バースのコンテナターミナルを管理

我が国13m以上大水深バースの大半を建設

全国の外貿コンテナ貨物量の約60%を取扱う

# コンテナターミナルの新しい整備方式(新方式)

## 公共方式

岸壁を公共で整備

料金は埠頭公社に比べ低廉

ターミナルを不特定の港湾運送事業者が分割利用

限界性

- ・ターミナルの一体・高度利用が不可能
- ・公社方式と比べ利用効率が低い

## 公社方式

ターミナル全体を公社が整備、特定船社に専用貸付

専用使用の対価として、貸付料で建設費を償還

問題点

- ・大規模バースの建設費が高額のため、貸付料が高額となり、船社の負担能力を超えるおそれ

## 課題

- ・ターミナルの利用効率の向上
- ・ターミナル施設の利用コストの低減

## 対応策

- ・ターミナル全体の一体・高度利用のニーズに対応した公社による背後ヤード(荷役施設等)の整備
- ・公社による岸壁等を含めた一元・弾力管理(岸壁の包括使用許可等)

- ・岸壁の公共整備の導入

ターミナル利用効率向上

## 効果

ターミナル利用コスト低減

物流コストの低減

# 港湾におけるPFI方式の活用について

「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(平成11年7月成立)

## 概要

コンテナターミナルへのPFIの導入

- ・民間事業者の資金・技術力・経営ノウハウの活用
- ・官民間の責任分担の明確化
- ・事業全体のリスク管理の効率化

公的支援措置  
無利子貸付  
特別転貸債  
税制優遇措置

公共荷捌施設整備

コンテナターミナルの運営

## 効果

- ・国際競争力のある港湾サービスの提供
- ・民間の事業機会創出による経済の活性化

民間事業者による公共荷捌施設等の整備及びターミナル施設全体の一体的管理運営

### 港湾管理者への効果

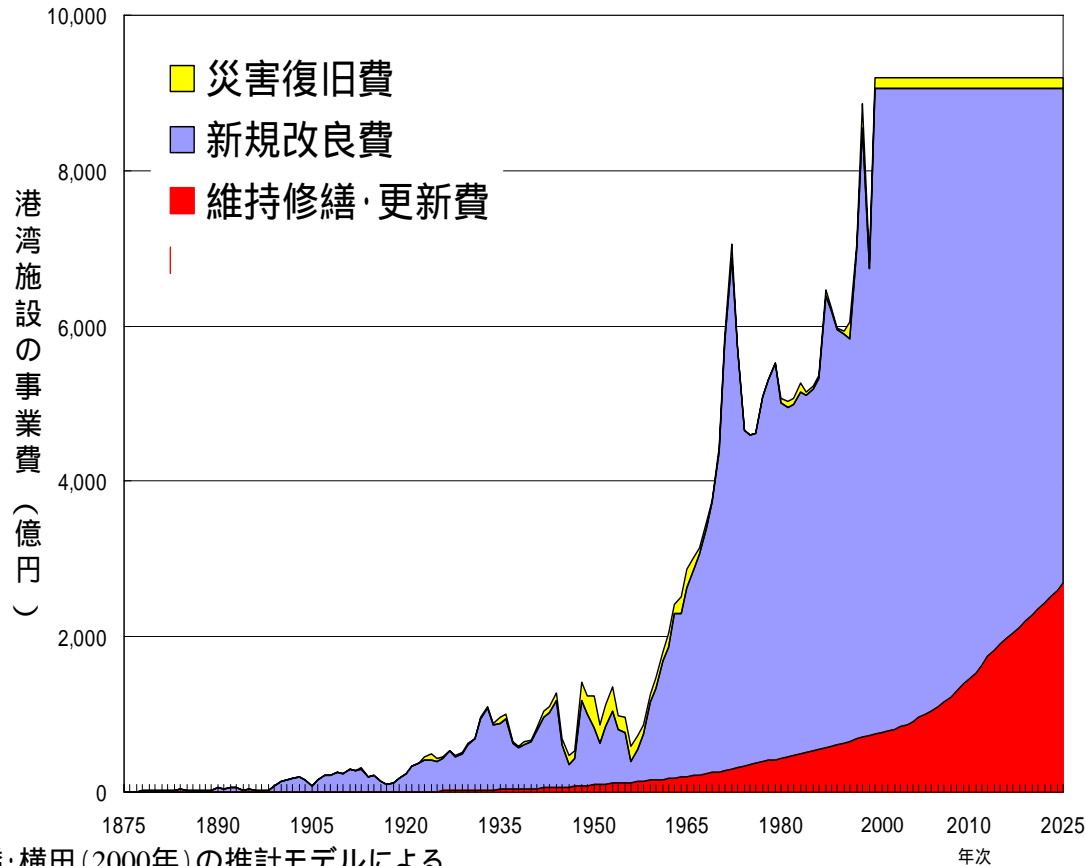
民間事業者のノウハウ及び投下資金回収努力による「施設稼働率の向上」

### 民間事業者への効果

民間主導の施設整備による「収益性の向上」

# 緊急かつ計画的な維持修繕・更新の実施 中長期的な維持修繕・更新費の動向

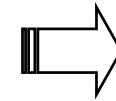
2025年には、維持修繕・更新費が全体事業費の約3割(現状約1割)に達すると予測。



全体事業費に占める維持修繕・更新費の割合

2000年

9.5%



2025年

29.3%

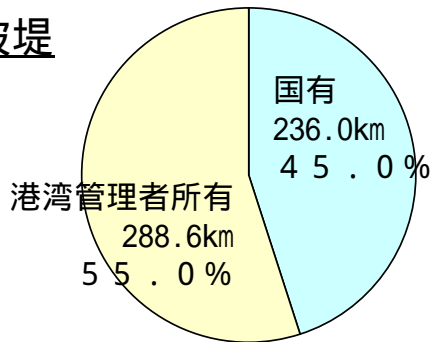
高橋・横田(2000年)の推計モデルによる。

- ・全体事業費の伸びは±0%と仮定。
- ・推計モデルは国土交通省アンケートにより把握した全国の維持修繕実績データより有意なものを抽出し作成。
- ・維持修繕費は基本的に外郭施設、水域施設、係留施設、臨港交通施設を対象とした腐食対策、沈下・洗掘対策、コンクリート劣化対策、付属物の取替、埋没浚渫等である。
- ・更新費は、係留施設の新設後51年目に計上(ただし、51年目を中心として-10~+10年間の移動平均により、平滑化を実施。)

# 港湾施設ストックの維持修繕費の増大

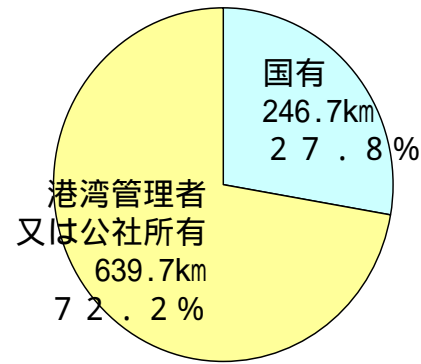
財産所有者別ストック量

## 防波堤



全施設延長: 524.6 km

## 岸壁



全施設延長: 886.4 km

港湾施設ストックの維持修繕費の推計 (特定重要港湾1港あたり)

【特定重要港湾】

緊急に維持修繕が必要な1港あたりの費用  
(実績値より推計)



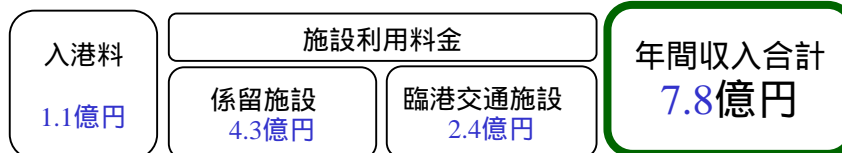
維持修繕費

老朽度実態調査において、「緊急に維持修繕が必要」と判定された各施設の維持修繕費より算出した推計値。

特定重要港湾1港あたりの **年間事業費 66億円** (平成13年度)

(参考) 仮に上記施設から生じる港湾管理者の年間収入と比較すると

1港あたり収入  
(実績)

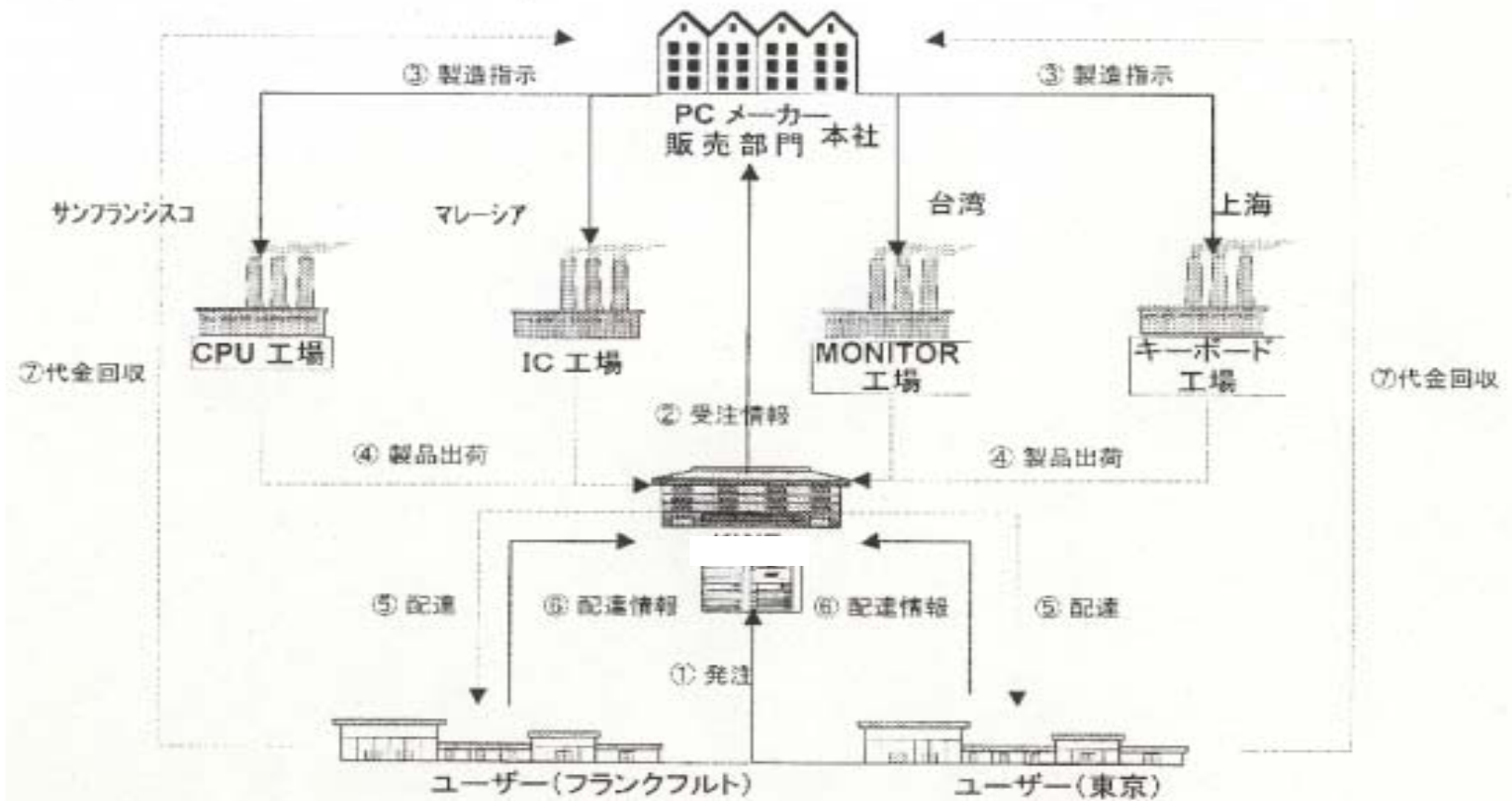


収入

港湾管理者アンケートにより回答のあった港湾のうち、平成10年度実績値の各施設あたりの平均値。

# サプライチェーンマネジメント

生産されてから消費されるまでの流通の流れを国際・国内の一貫したシステムとしてとらえ、システム全体の効率性を高めようとする連鎖構造。  
～無駄な在庫や欠品のない効率的な商品の補充によりコストの削減や売上の増大を実現～



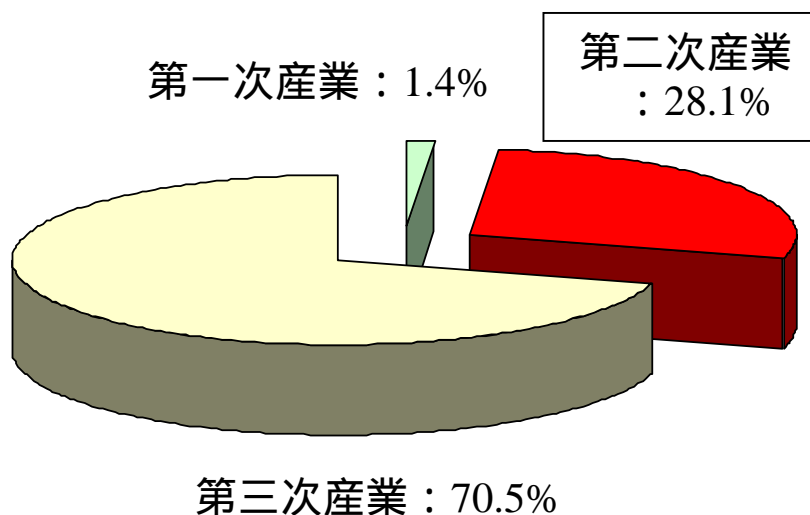
「ITと国際物流に関する懇談会(財務省)」資料

SCMの事例



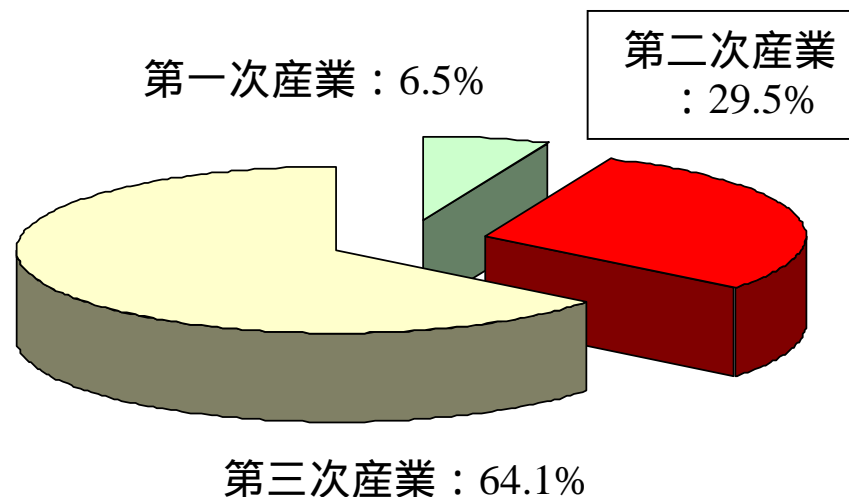
# 我が国における製造業の位置付け

## 国内総生産



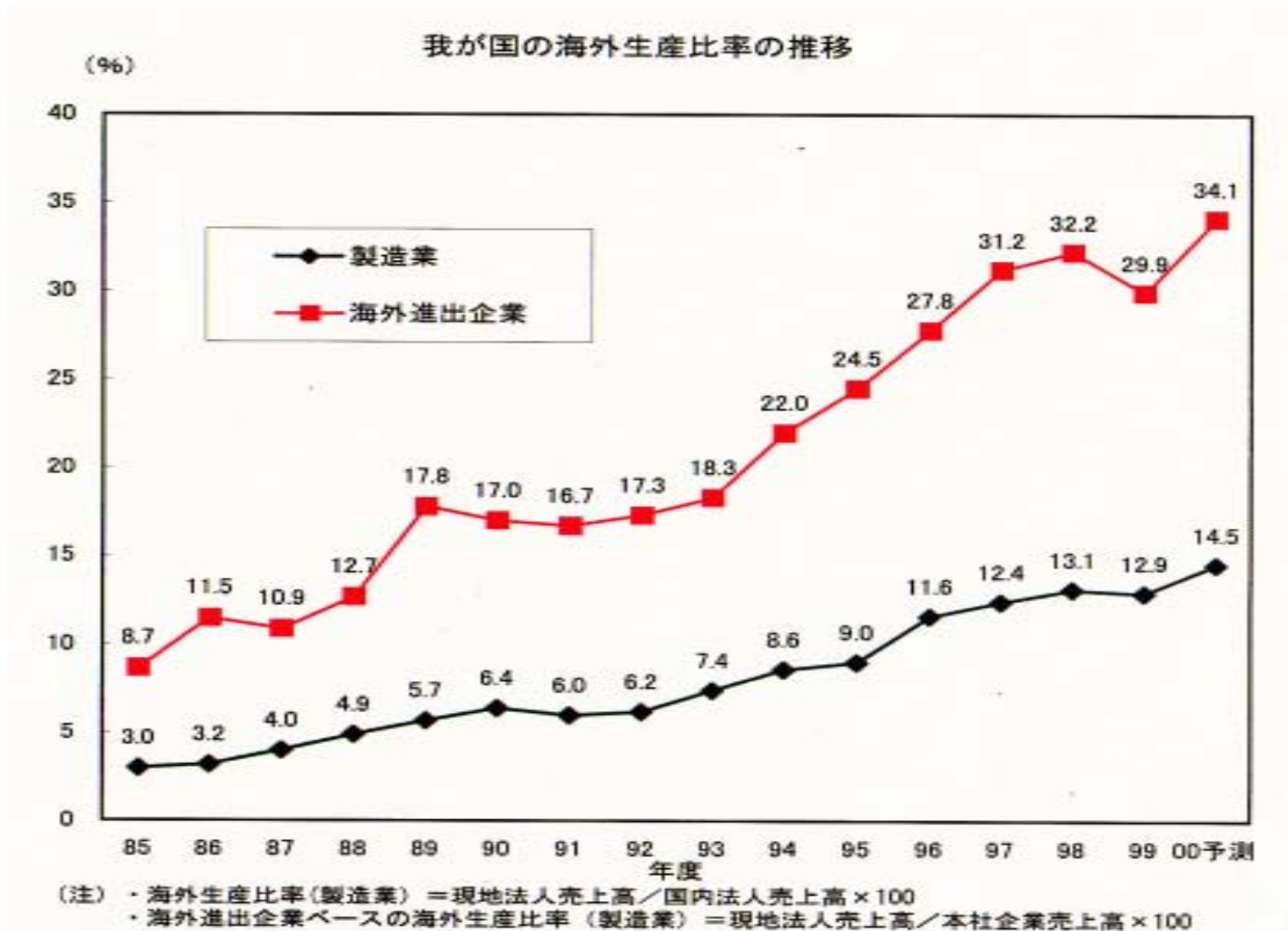
総額：510兆8391億円

## 就業者数



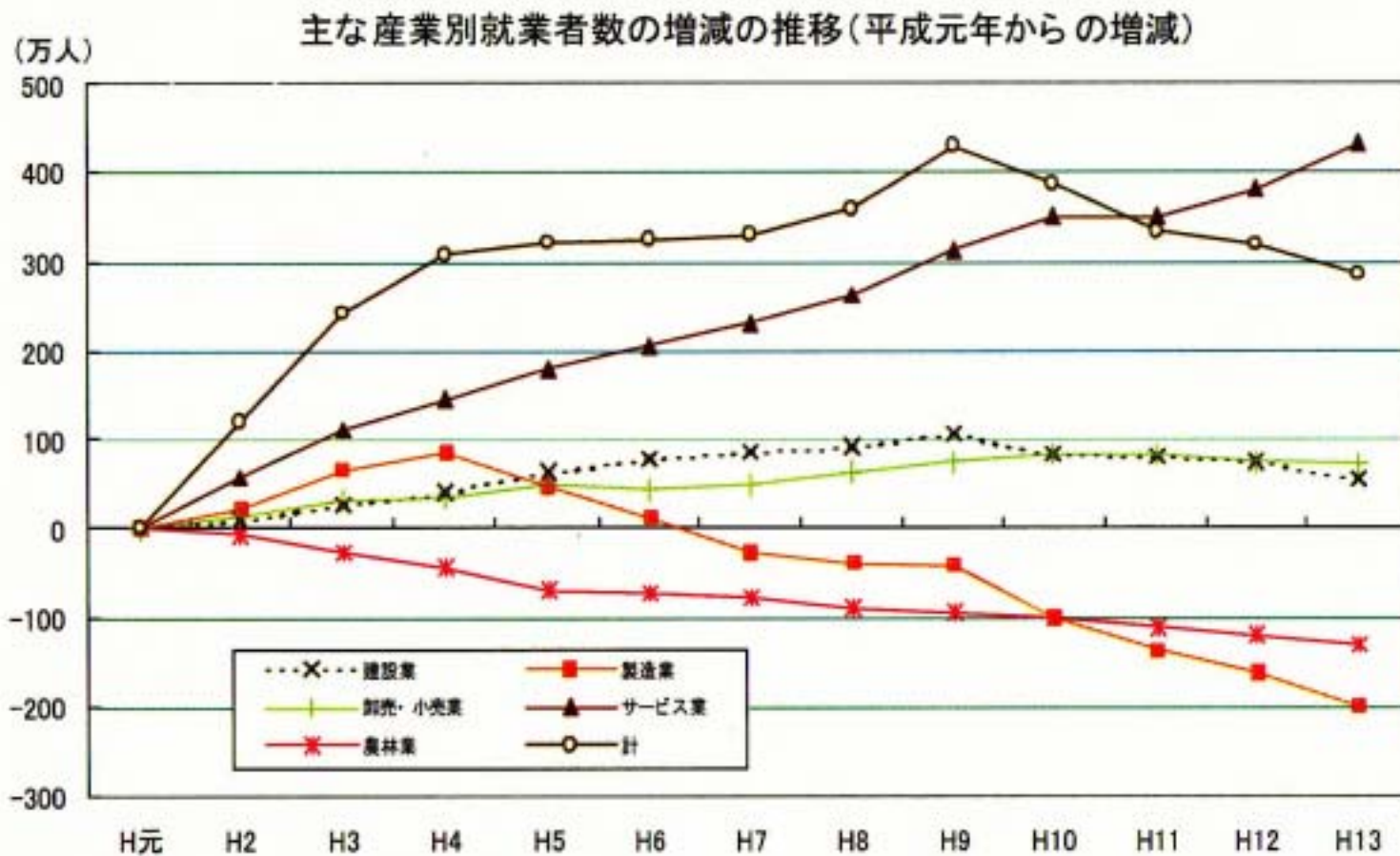
就業者数：6669万人

# 我が国の海外生産比率の推移



出典:「平成12年海外事業活動基本調査」(経済産業省)

# 減少が著しい製造業就業者

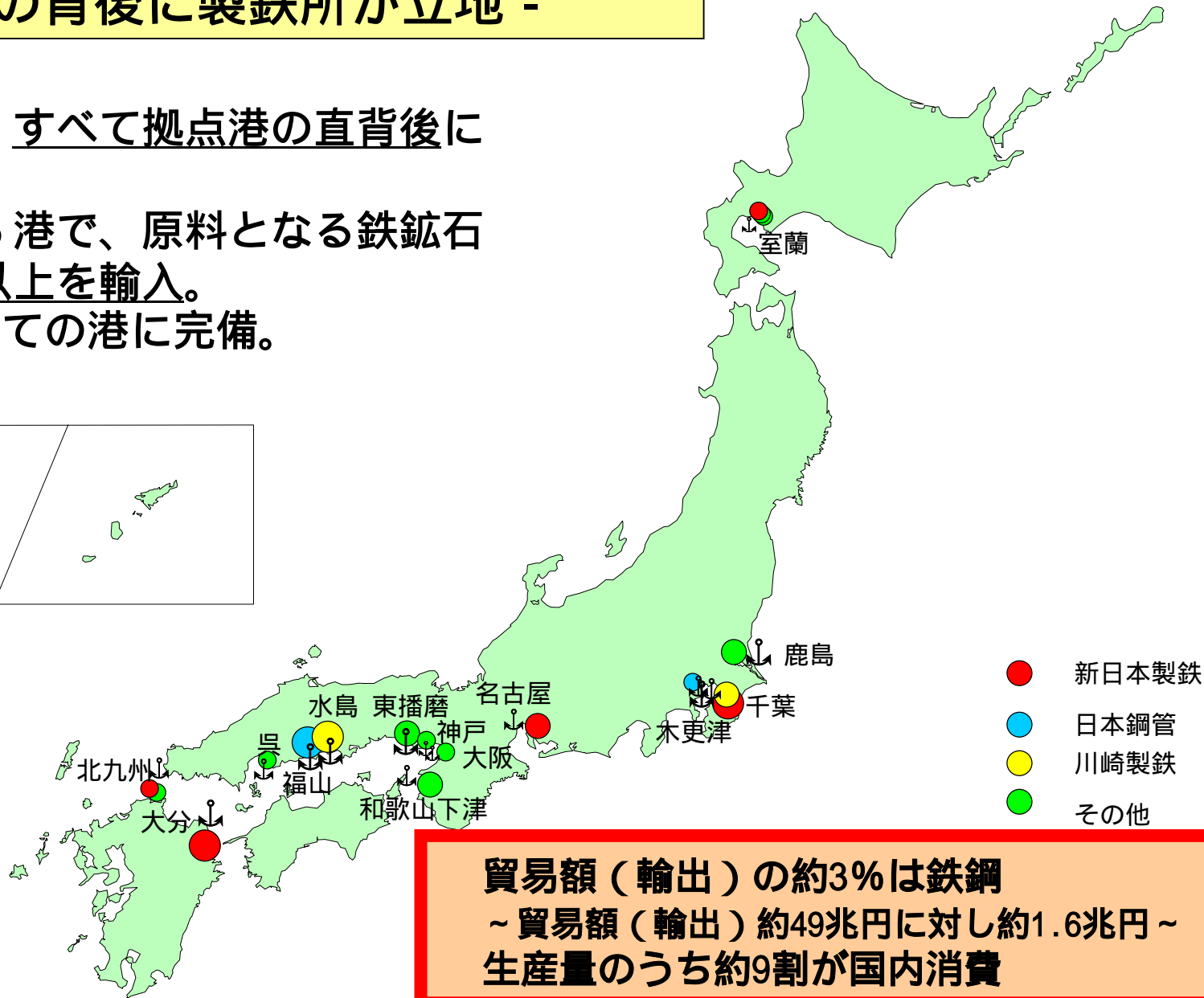
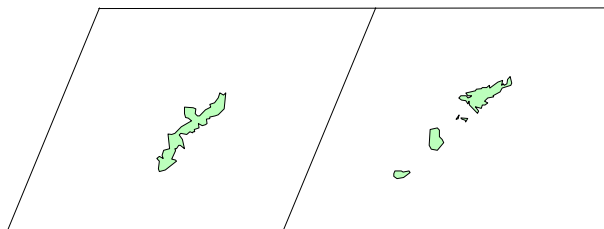


出典:「産業競争力戦略会議(第5回)資料(平成14年4月)」(経済産業省)

# 鉄鉱石の主要な輸入港湾と製鉄所の関連 - 港湾の背後に製鉄所が立地 -

製鉄所は、すべて拠点港の直背後に立地。

拠点港 15 港で、原料となる鉄鉱石の 90%以上を輸入。  
CIQはすべての港に完備。



**貿易額（輸出）の約3%は鉄鋼  
～貿易額（輸出）約49兆円に対し約1.6兆円～  
生産量のうち約9割が国内消費**

# 自動車の主要な輸出港湾と自動車工場の関連

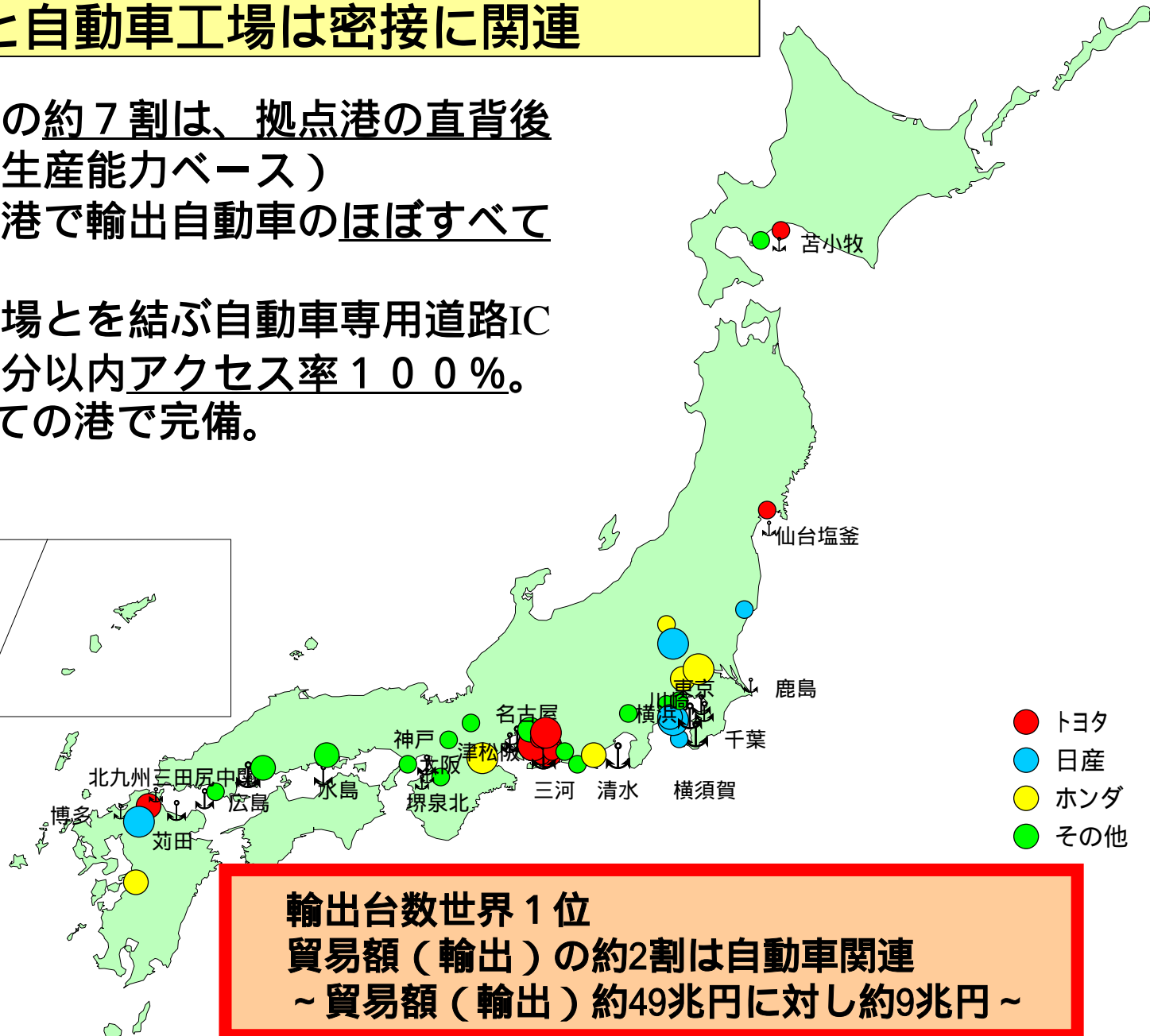
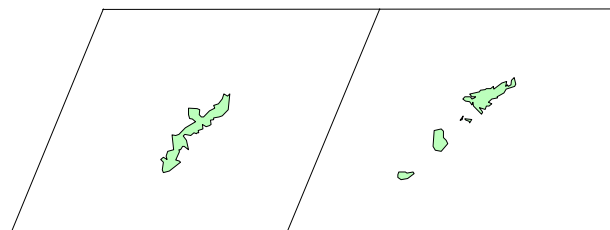
## 港湾と自動車工場は密接に関連

自動車工場の約7割は、拠点港の直背後に立地。（生産能力ベース）

拠点港21港で輸出自動車のほぼすべてを取扱い。

内陸部の工場とを結ぶ自動車専用道路ICと港の10分以内アクセス率100%。

CIQはすべての港で完備。



**輸出台数世界1位**  
**貿易額（輸出）の約2割は自動車関連**  
**～貿易額（輸出）約49兆円に対し約9兆円～**

出典：「貿易統計2001年データ」（財務省）「自動車統計月報VOL.35NO.12」（（社）日本自動車工業会）

# ソウル周辺(3地区)の経済特区構想

2002年中に法を整備  
2020年までに段階的に開発

## 金浦埋め立て地

国際金融機能の誘致や  
花き輸出団地

## 永宗島

関税自由地域として  
物流拠点やテーマパーク

## 松島

知識産業基盤など多国籍  
企業の本部機能誘致

**優遇税制** (すでに外国人投資地域、  
関税自由地域で実施)

法人税や所得税を一定期間免除

## 居住環境整備

特区内ではドルやユーロ、円も流通

韓国語、英語を公用語に指定

外国人技術者の**短期ビザ免除**も計画



急成長を続ける中国に対抗し、外国企業誘致  
北東アジアのビジネス中心国をめざす

## 公共事業関係長期計画のあり方の見直しに関する基本的考え方

国土交通省は、社会資本整備の責任官庁として、あるべき国土交通の将来像を目指し、効率的かつ整合性のとれた社会資本整備を計画的に実施していくことが必要である。そのための重要なツールである公共事業関係長期計画については、整合性・効率性を確保するとともに、具体的な政策課題、政策目標を明らかにし、取組みの成果を国民の目にわかりやすく説明していくものとするのが強く求められている。このため、国土交通省関係の事業分野別長期計画を策定するに際しての基本的考え方を以下の通りとりまとめた。

- 1．昨年6月にとりまとめた「国土交通省における公共事業改革への取組」に則り、整合性のとれたものとするため、各事業分野別長期計画案の策定に際して省としての統一の方針を設定（昨年度から取り組んでいる成果を活用した近い将来の国土交通の姿を作成）

社会資本整備に関する省としての横断的な政策課題及びアウトカム目標を具体的に設定

基本的な計画フレーム(人口、GDP 成長率等)について省として整合性を確保

PI (パブリックインボリューション)等の策定手続きについても可能な限り整合性を確保

事業分野別長期計画の成果を国民の前に明確に提示するため、主要事業（連携事業を含む）について完成時期、事業額、整備効果等を明示することを検討

地域における具体的な事業の成果を国民にわかりやすく実感できるよう、ブロック別の将来像を明示

- 2．各事業部局は省としての統一の方針に則り、事業分野別長期計画の案を策定し、下記の体制を活用して整合性等の確保を図った上で概算要求に臨むものとする。
- 3．上記の横断的な政策課題の設定や、事業分野別長期計画の整合性の確保を確実に実行するための体制の整備

省内に「公共事業関係長期計画改革推進本部」(国土交通大臣ヘッド)を整備し、横断的な政策課題の設定、計画フレームの調整等事業分野別長期計画相互間の整合性を確保

# 新たな長期計画のあり方

