

## 第2節 港湾・港湾運送等の政策（港湾の利便性の向上）

### 1. 港湾整備

経済のグローバル化、ボーダーレス化が進展する中、コストを含めて国際的に遜色のない水準の物流サービスの実現を図っていくことが喫緊の課題となっている。

このような背景から、平成9年4月に「総物流施策大綱」が閣議決定され、船舶の大型化に対応した大水深の国際海上コンテナターミナルの整備が社会資本の整備における最重要課題の一つとされている。また、輸入貨物の増大に対応した総合輸入ターミナルの整備や国際交流の促進や地域活性化に向けた国際交流インフラ推進事業の推進についても取り組んでいくこととされている。

#### （1）大水深コンテナターミナルの整備

我が国の港湾の国際競争力を強化するため、船型の大型化に対応した大水深・高規格の国際海上コンテナターミナルを整備していく必要がある。

このため、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の中核国際港湾において水深15mの国際海上コンテナターミナルの整備を緊急に行っており、平成12年において全国で14バースが供用される予定である。

中核国際港湾のコンテナターミナル整備には、平成10年度より岸壁の公共整備の導入及び特定単一のターミナルオペレーターを通じた共同利用・高度利用の促進による利用コストの低減、利用効率の向上を図る公共・公社方式双方のメリットを活かした「新方式」が導入された。

また、地域ブロックの中核となり、一定量の国際コンテナ貨物の集積する塩釜港（仙台地区）、広島港等全国8地域の中核国際港湾において水深14m級を中心とした国際海上コンテナターミナルを整備し、国内輸送距離の短縮による物流コストの低減を図ることとしている。

#### （2）総合輸入ターミナル等の整備

輸入コンテナ貨物等を円滑に処理していくため、中核・中核国際港湾や輸入促進地域（FAZ）\*1等において、保管、荷捌き施設や流通加工、展示・販売等の複合的な機能を備えた高度で効率的な総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備を進める必要があり、民活法\*2等によりこれらの整備を支援している。既に平成10年度までに横浜港、川崎港等15港で整備・運営

されているほか、北九州港、塩釜港において現在整備が進められている。

\*1 輸入促進地域（FAZ）

「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（FAZ法）」に基づき、輸入関連施設や輸入促進に関する事業を集積させるために港湾及びその周辺地域に設定される地域

\*2 民活法

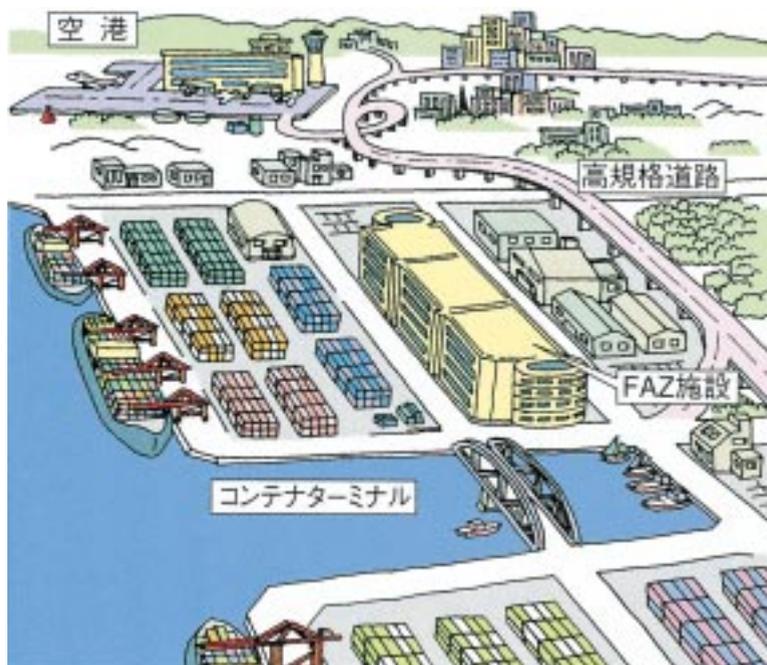
「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」のこと。港湾の利用の高度化を図るための施設等に対し、財政・税制措置等を講ずる。

総合輸入ターミナルの例（神戸港国際流通センター（上）と  
横浜流通センター（Y-CC）（下）



### (3) 国際交流インフラ推進事業

国際物流ネットワークにおいて、港湾は「海の路」と「陸の路」のインターチェンジ的な機能を果たすことから、この二つの路の円滑な連絡による効率的な物流ネットワークの形成が重要である。このため、港湾内の岸壁と保管・積替え拠点等との貨物輸送の円滑化、港湾から背後幹線道路への連絡の円滑化を図るため、港湾整備と港湾から高規格道路等へのアクセス道路の一体的整備を行い、物流コストの削減等を通じ、地域の国際交流の促進や地域の活性化に資する「国際交流インフラ推進事業」を建設省と連携しつつ推進している。



国際交流インフラ事業イメージ

平成10年11月には、港湾審議会に「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を諮問し、効率的な港湾の整備のあり方、使いやすい港づくりに向けた新しい取組み等について現在検討を行っている。

## 2. 港湾諸手続の簡素化

近年、アジア諸国を含め、海外主要港においては、入出港時に必要な港湾諸手続の電子情報処理（EDI：Electronic Data Interchange）化が急速に進展している。

一方、我が国においては、港湾における通関手続きをEDI化する「海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）」が平成3年より稼働しているところであるが、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続についてはEDI化が遅れているのが現状である。

また、平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」においては、「平成11年度を目途に、外為法に基づく輸出入許可及び承認の手続きと、主要港湾及び国際空港における出入港、検疫等の行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの実現を目指す」ことが明記された。

このような状況を踏まえ、本年10月に、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続をEDI化するための港湾EDIシステムを稼働する（図表3-4-11参照）。

今後は、申請者の一層の利便性の向上を図るため、サービス内容の充実を図っていくこととしている。

図表3-4-11 EDIの仕組み  
平成11年10月に稼働開始するシステムのイメージ



### 3．水先制度の見直し

水先制度は、船舶交通の安全と船舶の運航能率の増進を図ることを目的として、船舶の交通量が多い港や交通の難所とされる水域（水先区）を通航する船舶に水先人が乗り込み、当該船舶の航行を安全かつ速やかに導く制度である。特に、自然的条件や船舶交通の状況が極めて厳しい港・水域については、一定の船舶に限り水先人の乗船が義務づけられている（強制水先制度）。強制水先制度については、近年の港湾整備により船舶の輻輳が緩和されたこと等を踏まえて見直しが進められているところであり、海上安全船員教育審議会における検討を経て、平成10年7月に、神戸港において強制水先の対象船舶を従来の総トン数300トン以上の船舶から1万トン以上の船舶に引き上げた。さらに、本年7月には、横浜港及び川崎港において、従来の総トン数300トン以上の船舶から3,000トン以上の船舶に引き上げた（ただし、危険物積載船は従来どおり総トン数300トン以上の船舶に義務づけ）。

### 4．港湾運送事業における需給調整規制の廃止

#### （1）需給調整規制廃止の必要性

陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾において荷役業務を行う港湾運送事業は、一旦混乱が生じれば我が国産業の生産活動や食料需給にも重大な影響を及ぼす公益性の高い事業であり、港湾運送が秩序を保ちつつ安定的に提供されることは、物資を貿易に頼っている我が国にとって必要不可欠なことである。

一方、アジア地域における我が国港湾の相対的な地位の低下が指摘される中、我が国港湾においても効率性の向上、海運企業、荷主のニーズに沿ったサービスの確保への要請が高まっている。

このため、港湾運送事業の規制緩和を行い、自由なサービス競争を促進していくことが必要となっている。（第 部第5章 港湾運送事業における免許制等が果たしてきた役割と今後のあり方 参照）



横浜港・大黒埠頭

## (2) 運輸省における取組み

運輸省においては、平成10年5月20日から運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的実施策のあり方、港湾運送の安定化方策等について関係者間での議論を開始し、平成11年6月10日に答申として取りまとめられたところである。

答申の内容は概ね以下のとおりである。

### 港湾運送事業の現状の問題点と解決策

戦後港湾運送の安定化が強く要請された時代には、免許制が大きな役割を果たしたが、我が国、アジアの経済情勢が大きく変化し、海上貨物量が伸び悩むに従い、免許制の持つ、事業者間の競争が生まれにくく、海運企業、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという面や多数の中小事業者の存在が維持された結果、波動性や日曜荷役、夜間荷役などについて柔軟に対応できないという面が大きな問題となってきた。このため、規制緩和やこれと連繋した集約・協業化等を行って、港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るべきである。

### 規制緩和の実施

規制緩和を実施するに当たっては、混乱が生じることのないよう、段階

的に規制緩和を進める必要があり、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港及び博多港の9港について規制緩和（事業免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）料金認可制を届出制に変更）を先行して2000年内に実施すべきである。

### 港湾運送の安定化策

労働関係等港湾運送の安定化に一定の配慮を払いながら、規制緩和を進めていくことが重要であり、次のような港湾運送の安定化策を講じるべきである。

#### （A）悪質な事業者の参入の防止策

##### （a）欠格事由の拡充、罰則の強化

暴対法等の違反者を新たに追加する等の欠格事由の拡充を行うとともに、港湾運送事業法の罰則を強化する方向で見直すべきである。

##### （b）労働者保有基準の引上げ

規制緩和を行う9港における労働者保有基準を1.5倍程度に引き上げるべきである。

但し、事業者が事業協同組合に加盟している場合は、他の組合員の労働者を自己の労働者とみなして、1.5倍の労働者保有基準を適用すべきである。

##### （c）一貫責任制度（法第16条）の維持

引き受けた荷役作業を専ら下請事業者に丸投げしてピンハネを行うような悪質事業者の参入を防止している一貫責任制度を維持すべきである。

#### （B）過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策

料金届出制への変更に伴って、過度のダンピングが生じないよう料金変更命令制度、緊急監査制度を導入すべきである。

#### （C）拠出金の確保

港湾運送の安定化のため、届出料金制のもとにおける拠出金の確保について、荷役料金の分割支払を通じ、従来どおり海運企業、荷主の理解と協力を求める。

## 港湾運送事業の効率化、サービスの向上

### (A) 事業の集約・協業化等の推進

労働者保有基準の引上げに連繋した事業協同組合化や作業の共同化等を推進すべきである。

### (B) 日曜荷役、夜間荷役等の推進

外航コンテナ船を中心に実施している日曜荷役、夜間荷役に関し、モーダルシフト船、内航フィーダー船などについても柔軟な取組みが重要である。

必要に応じ、フラット料金等柔軟な荷役料金制度や労働者の交代制の導入が検討されるべきである。

今後は、この答申の具体化に向け、港湾運送事業法改正案の国会提出等を行う等所要の措置を講じていく予定である。

## 5. 使いやすい港づくりに向けた取組み

島国である我が国の生命線である海上輸送に対し安定的な基盤を提供しつづけるためには、我が国の港湾をより効率よく使いやすい港にすることが必要であり、港湾運送事業に係る規制の見直しや、効率的な就労体制の構築、日曜荷役の安定的実施、バースの運営効率の向上等を行い、ユーザーのニーズに対応したサービスの提供を図ることが必要である。

このような状況の中で、港湾運送事業の規制緩和に向けた取組みのほか、我が国港湾の国際競争力の維持のためには各種港湾関連のサービス向上が必要であるという認識の下、港湾管理者や港湾運送事業者、海上保安部などの関係者による利用促進協議会が各主要港において開催されている。これまでに全国8港\*において、このような協議会が開催され、岸壁使用料をはじめとした入港料の引下げ、港湾EDIの導入による諸手続き簡素化の実現、24時間荷役への対応等のソフト面と、岸壁背後ヤードやアクセス道路の早期整備等ハード面の両面の対応策が打ち出されている（図表3-4-12参照）。

最近では、これら協議会の成果を受け、具体的な取組みが進められてきている。

\* 全国8港

東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、大阪港、神戸港、関門（北九州）港、博多港

図表3-4-12 主要港における利用促進協議会等の状況(1)

	東京港	横浜港
主 体	東京港振興促進協議会 (平成9年7月設立)	使いやすい港づくり推進協議会 (平成9年6月設立)
構成団体	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、倉庫業、通関業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合 等  (関係28団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、港湾運送事業、倉庫業、通関業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合 等  (関係26団体)
取り組み項目	1. 21世紀へ向けた東京港の整備の促進 (1)急増するコンテナ貨物への対応 (2)コンテナヤードの背後施設の整備 (3)冷蔵倉庫及び倉庫の整備 (4)内貿ふ頭機能の強化 (5)港湾関連道路の整備 (6)航路の整備 2. 国際競争力をもった使いやすい港づくりをめざして (1)港湾サービスの充実 行政手続きの簡素化・効率化と港湾物流情報システムの確立 港湾荷役作業の向上 ・日曜荷役の恒常的かつ円滑な実施 ・ターミナルゲートのオープン時間の弾力化 ・ターミナル間の作業員の相互融通、機器の共同利用などの実施方策の研究 ・波動性に対応した港湾荷役の充実 ・ふ頭管理改善のための諸方策 (2)コンテナコストの削減 コンテナターミナル貸付料の軽減化 港湾施設使用料の軽減化 入港料の軽減化 港湾施設用地貸付料の軽減化 港湾関係料金の軽減化 (荷役料、水先料 等)	1. コンテナターミナルの365日、24時間オープンの実現に向けた施策 (1)日曜荷役の恒常化を目標に作業時間の延長 (2)火薬類積載コンテナ船の夜間入港 2. 港湾利用者に関わるトータルコストの適正化 (1)入港料、施設使用料のインセンティブ制度の導入 (2)高規格コンテナターミナルの利用コストの低減化 (3)荷役作業の共同化 (4)入出港経費の低廉化(水先料、タグボート料等) 3. 港湾施設の効率的な運営の確保に向けた主な施策 (1)新規ターミナル関連施設の充実と既存ターミナルの有効利用 (2)複合流通ターミナル等の立地促進 (3)ターミナルゲート待ち車輻射策とふ頭の交通アクセスの拡充 (4)外貿コンテナターミナルにおける内航船の利用等拡大と在来貨物の内航輸送の活性化等 (5)鉄道による海上コンテナ輸送の拡大 (6)艇、タグボート等の適正配置 4. 関係諸手続きの簡素化と港湾物流EDIの早期導入に向けた主な施策 (1)入港手続きの簡素化と迅速化 (2)入港手続き等のEDI化
	川崎港	名古屋港
主 体	利用しやすい川崎港づくり推進協議会 (平成11年3月設立)	21世紀の名古屋港づくり協議会 (平成11年4月設立)
構成団体	港湾管理者、国機関、船会社、商工会議所、港湾運送事業、水先人、タグ業、労働組合 等  (関係14団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、商工会議所、荷主、港湾運送事業、倉庫業、通関業、水先人、労働組合 等  (関係23団体)
取り組み項目	1. 港湾サービス改善 (1)入出港に係る経費 水先料料金の軽減化 タグボート基地の設置 岸壁使用料の軽減化 入港料の軽減化 網取り料の軽減化 (2)入出港の緩和 夜間入出港の規制の緩和 夜間照明設備の設置 水先案内の制限事項 強制水先区制度の改善 航路管制の見直し (3)港湾施設使用料の軽減化 (4)行政手続の効率化及び簡素化 FAXでの受付業務の拡大 申請手続きの簡素化 次期海上貨物通関情報システムの確立 ホームページ活用による物流情報の提供 2. 施設運営改善 (1)施設の機能向上 ふ頭利用の効率化 コンテナパースの増設 東扇島地区の荷役機械置場の設置 公共上屋の設置 夜間照明施設の増設 等 (2)市民施設の整備 (3)荷役体制 (4)交通体系 モーダルシフトの推進 臨海部のアクセスの強化 等	1. グローバルスタンダードの港湾サービスの提供 (1)伊良湖水道及び名古屋港内の航行管制のあり方の検討 (2)水先制度のあり方の検討 (3)ターミナルの効率的利用 (4)港湾振興策の検討 (5)諸規制及び慣行の見直し 2. 国際競争力のある港湾諸料金の体系のあり方の検討 (1)水先料 (2)エスコートボート使用料 (3)入港料 (4)港湾施設使用料 (5)船舶給水料・網取放料 (6)とん税・特別とん税 (7)荷役料 (8)港湾環境整備負担金 3. 港湾施設の効率的配置・社会資本の有効活用 (1)港湾関連施設の配置・使用 (2)社会資本の有効活用 4. 諸手続の簡素化・港湾情報通信ネットワークの構築 (1)諸手続の提出書類の統一化・簡素化・ペーパーレス化 (2)港湾関係情報システムのネットワーク化

図表3-4-12 主要港における利用促進協議会等の状況(2)

	大 阪 港	神 戸 港
主 体	大阪港利用促進協議会 (平成9年4月設立)	神戸港利用促進協議会 (平成9年5月設立)
構成団体	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、トラック業、水先人、労働組合等  (関係25団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、倉庫業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等  (関係27団体)
取り組み項目	<ol style="list-style-type: none"> <li>港湾料金の見直し (1)ガントリークレーン使用料 (2)一休使用荷捌き地の料金体系 (3)港湾関連用地使用料 (4)ジャーシブル利用料 (5)タグポート料金</li> <li>手続きの簡素化 関係官公庁への提出書類のFAX受付、EDI化</li> <li>ポートサービスの充実 (1)関係官公庁等の受付時間・体制 (2)検疫、防疫実施時間の延長 (3)月曜早朝の入港混雑緩和 (4)夜間入出港規制の緩和 (5)水先人、タグ、網取等の柔軟な対応</li> <li>港湾施設等の拡充 (1)大水深コンテナバースの整備 (2)船舶の大型化、モーダルシフト推進のための内質ふ頭整備 (3)交通アクセスなどの整備等</li> <li>荷役関係 (1)365日24時間荷役の実施 (2)ターミナルのゲートオープン時間の均一化</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>港湾施設の有効利用やトータルコストの削減に必要な諸方策 (1)内貿フィーダー船の外貿コンテナターミナルへの直付け方策 (2)内貿フィーダーサービスの振興・促進策</li> <li>港湾の情報化の推進に必要な諸方策 (1)神戸港湾管理者システム等EDI化に向けての方策等</li> <li>その他のポートサービスの向上に必要な諸方策 (1)港湾施設使用許可申請書類のFAXによる受付 (2)港湾運送事業の共同化・協業化についての検討</li> </ol>
	北九州港	博多港
主 体	北九州港活性化対策検討委員会 (平成9年12月設立)	使いやすい博多港づくり協議会 (平成9年10月設立)
構成団体	港湾管理者、港湾運送事業  (関係5団体)	港湾管理者、国機関、船会社、荷主、港湾運送事業、倉庫業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等  (関係31団体)
取り組み項目	<ol style="list-style-type: none"> <li>港湾費用全体の引下げのための具体策の検討 (1)港湾施設使用料 (2)港湾荷役料金 (3)パイロット料金、タグポート料金など</li> <li>利用者へ質の高いサービスを提供するための具体策の検討 (1)港湾荷役の効率化 (2)各種申請手続きの簡素化等</li> <li>港湾施設の有効活用の具体策の検討</li> <li>その他</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>トータルコスト対策 (1)入出港関係(入港料、岸壁使用料、水先料、タグ料) (2)荷役関係(冷凍コンセント使用料、ガントリークレーン使用料) (3)機持ち関係(ハンブールの確保)</li> <li>サービス向上 (1)入出港関係(夜間入港等の基準緩和) (2)荷役関係(協業化、EDI等のシステム導入) (3)ゲート関係(昼休、夕方のゲートオープン時間の延長)</li> <li>交通対策 (1)ジャーシ関係(路上駐車、ゲート持ち渋滞対策) (2)道路整備関係(渋滞対策、ふ頭へのアクセス強化)</li> <li>施設の機能向上(施設整備) (1)ふ頭関連機能 (2)貿易促進機能</li> <li>情報化の推進 (1)港湾諸手続きEDI化 (2)通関業務の迅速化 (3)ターミナルにおける情報化の推進</li> </ol>