

## 第3章 海上運送の効率化とサービス向上を目指して

### 第1節 内航貨物輸送活性化への取組み

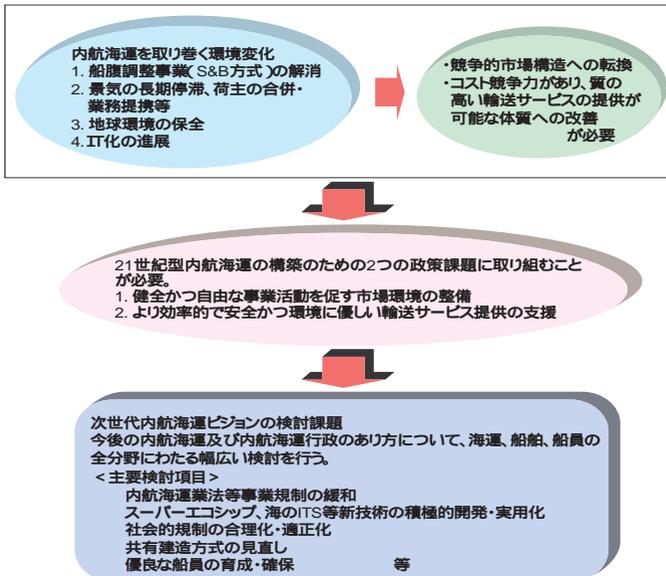
#### 1. 次世代内航海運ビジョン

内航海運分野においては、その活性化を図る観点から、平成10年5月にスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、内航海運暫定措置事業を導入したことにより、事業意欲のある事業者は、市場原理と自己責任の下、より自由な船舶の建造が可能となっている。

一方で、国内景気の停滞、荷主企業の相次ぐ合併・業務提携、国際的競争の激化、IT化の進展等物流を巡る環境は大きく変化している。

このため国土交通省では、内航海運がこうした輸送環境の変化に柔軟に対応し求められる役割を積極的に果たしていく観点から、「新しい内航海運のあり方」及びこれを踏まえた、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「新しい内航海運行政のあり方(次世代内航海運ビジョン)」の検討を行うこととしたものである。

図表1-3-1 次世代内航海運ビジョンの策定



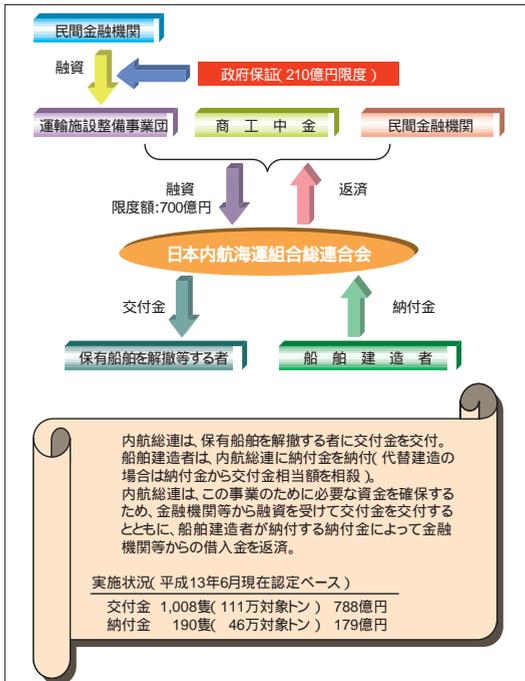
## 2. 内航海運暫定措置事業

「船腹調整事業」の解消と「内航海運暫定措置事業」の導入

- ア 内航総連は、昭和41年から船腹過剰を避けるため、スクラップ&ビルド方式の船腹調整事業を行っていた。同事業は長期間に亘り実施されたため、競争制限的との批判が強く解消が求められたが、問題点として引当資格が相続・担保の形で事実上の経済価値を有していたことから、これへの対応が必要とされた。
- イ 平成10年5月、運輸省は、内航海運業の活性化のためスクラップ&ビルド方式の船腹調整事業を解消した。同時に、引当資格が事実上無価値化する事による経済的影響を考慮して、内航総連が保有船舶を解撤等した者に対して交付金を交付するとともに、船舶建造者から納付金を納付させるという「内航海運暫定措置事業」を導入した。

## 概要

図表1-3-2 内航海運暫定措置事業の概要



### 3. 運輸施設整備事業団の取組み

#### (1) 事業概要（船舶建造事業等）

国内旅客船業や内航海運業を営む事業者には経営基盤が脆弱な中小事業者が多く、資金調達力に乏しいことから、その使用する船舶は老朽船・不経済船が多く、船舶の近代化が容易に進まない状況にある。このため、運輸施設整備事業団（事業団）では、共有建造方式<sup>\*1</sup>により、これらの船舶の近代化・合理化を推進するとともに、船舶改造に対する融資及び運転資金の借入等に係る債務保証業務を行うことにより、海上運送の効率化を図っている。

平成12年度においては、厳しい経済状況の下、内航海運の活性化を図るため、高金利船の利子減免、共有比率の引き上げ、バリアフリー設備を備えている国内旅客船及び地球温暖化対策・物流効率化に資する環境負荷低減船<sup>\*2</sup>に対する手数料の軽減等の共有業務の弾力化の措置を講じた。また、平成11年度に引き続き、内航総連に対して内航海運暫定措置事業に要する資金の融資を行った。

平成13年度については、現下の景気状況を踏まえ、平成12年度に引き続き共有比率の引き上げ措置を継続するとともに、国内旅客船のバリアフリー化及び環境負荷低減船の代替建造促進を図るため、手数料の軽減措置を講じるとともに、内航総連への資金の融資を引き続き行っていく。

#### \* 1 共有建造方式

船舶を事業者と事業団が費用を分担して建造し、竣工後も事業団と事業者の共有としつつ、事業者に船舶を使用管理させる方式。この方式により、事業団が分担した費用については事業者は担保も要しないため、資金の調達能力に乏しい事業者であっても船舶の建造が容易となり、また、船舶の建造の技術支援が受けられることから、質の高い近代的な船舶を整備することが可能となる。

#### \* 2 環境負荷低減船

船型、機関、推進機などを省エネ仕様へ改良するなどの工夫により、エネルギー消費効率が優れている船舶及びコンテナ船、RORO船等トラック輸送から海上輸送への転換を効率的に推進する船舶。

## (2) 平成12年度事業実施状況及び平成13年度事業計画等

平成12年度船舶建造事業は、景気低迷の長期化等により過去10年間で最低水準となった前年度を上回り、回復傾向を示した。(図表参照)

図表1-3-3 船舶建造実績 (単位：百万円)

| 年度 | 貨物船 |         |            | 旅客船 |        |            |
|----|-----|---------|------------|-----|--------|------------|
|    | 隻数  | 総トン数    | 事業団<br>分担額 | 隻数  | 総トン数   | 事業団<br>分担額 |
| 3  | 92  | 96,713  | 51,009     | 20  | 60,498 | 31,140     |
| 4  | 140 | 176,776 | 90,324     | 28  | 67,837 | 49,374     |
| 5  | 128 | 116,924 | 70,171     | 20  | 36,142 | 22,194     |
| 6  | 107 | 106,630 | 60,167     | 25  | 48,474 | 25,987     |
| 7  | 82  | 101,345 | 46,459     | 19  | 44,720 | 16,155     |
| 8  | 72  | 78,808  | 41,692     | 27  | 52,307 | 24,036     |
| 9  | 35  | 51,628  | 22,719     | 11  | 7,581  | 5,551      |
| 10 | 28  | 76,587  | 29,833     | 10  | 34,437 | 17,617     |
| 11 | 16  | 53,730  | 18,504     | 7   | 7,700  | 5,456      |
| 12 | 26  | 78,866  | 25,627     | 7   | 25,069 | 11,515     |

国土交通省海事局調べ

(注) 12年度は建造契約決定ベース。

図表1-3-4 平成13年度事業計画

| 区分            | 総トン数   | 事業団予算額 |
|---------------|--------|--------|
| 船舶建造計画        | G/T    | 百万円    |
| 旅客船の建造        | 26,600 | 14,400 |
| 貨物船の建造        | 87,000 | 35,000 |
| 融資計画          | -      | 800    |
| 債務保証計画(保証限度額) | -      | 4,000  |

国土交通省海事局調べ

○内航海運暫定措置事業に関する資金の貸付け

|            |           |
|------------|-----------|
| 平成13年度事業計画 | 21,000百万円 |
|------------|-----------|

\* 日本内航海運組合総連合会に対し、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するために必要な資金の貸付けを行う。

## 第2節 国内旅客輸送活性化への取組み

### 1. 改正海上運送法の施行

#### (1) 改正の概要

国内旅客船事業に係る需給調整規制の廃止とこれに伴い必要となる環境整備のための措置を講じることを目的として改正海上運送法が平成12年10月より施行された。

同改正法の主な内容は以下のとおりである。

#### 需給調整規制の廃止

- ア 一般旅客定期航路事業に係る需給調整規制を廃止し、免許制から許可制へ改めた。
- イ 運賃について、認可制から届出制へ、事業の休廃止について、許可制から届出制（30日前まで）へ改めた。
- ウ ダイヤの変更について、認可制から届出制へ変更した。

需給調整規制の廃止はこれまで参入退出規制や運賃規制等によって保たれていた安定的輸送に大きな影響を与えることにより、その結果離島の生活航路維持や安全確保、利用者保護等利用者に直接、間接に様々な問題が生じることが予想されることから、に併せて以下の措置を講じた。

#### ア 生活航路の維持

船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、離島その他の住民が日常生活・社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべきとして、関係都道府県知事の意見を聴いて指定する区間（「指定区間」）について以下の措置を講じた。

- ）船舶運航計画（ダイヤ等）について「離島その他の地域住民が日常生活・社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するうえで適切なもの」であるか否かを許可時に審査する。
- ）運賃について、高騰防止の観点から上限の額について認可を

受けるものとする。

）事業の休廃止について、6ヶ月前までの事前届出制とする。

#### イ 安全規制・利用者保護規制の適用範囲の拡大

旧法では、安全規制・利用者保護規制が適用されていない海上タクシーやRORO船等の旅客定員12人以下の船舶による旅客運送事業や外航旅客運送事業についても、新たに社会的ルールとして必要な安全規制・利用者保護規制（「運航管理規程の届出」、「運賃・料金・運送約款の公示」、「保険契約締結命令」等）を適用した。

#### ウ 事業類型の明確化による類似行為の防止

旅客不定期航路事業について、一般旅客定期航路事業との機能分担を明確化するため、乗合運送を原則禁止した。

ただし、通船、遊覧船については乗合運送可とした。

#### エ その他

）需給調整規制の廃止に伴い自動車航送貨物定期航路事業（貨物フェリー）の事業類型を廃止した。

）罰則を強化した。

## （2）施行後の状況について

海上運送法の改正に伴い制度が新設された指定区間については、平成12年4月3日に告示され、全国で276区間が指定区間として指定された。

改正法施行後から平成13年3月末までの半年間の許可等の状況は、一般旅客定期航路事業の新規許可が17件、旧法での二地点間の旅客不定期航路事業、自動車航送貨物定期航路事業から一般旅客定期航路事業への移行による許可が73件、旅客不定期航路事業の許可が76件となっている。届出の状況は、人の運送をする貨物定期航路事業が9件、特定旅客不定期航路事業が56件、その他の人の運送をする不定期航路事業が820件となっている。

## 2. 海上タクシー協会の設立

### （1）背景

改正海上運送法の施行に伴い、旅客定員12名以下のいわゆる「海上タクシー」についても、「安全規制」、「利用者保護規制」等が適用されること

となり、その振興を図る観点を含めて一般旅客船と同じ土俵での競争が求められることとなった。

海上タクシーは以前から一部瀬戸内海地域などで見られるサービスであるが、これまでは運賃表示義務もなく、また保険も締結義務が掛かっていなかったが、安全の確保・利用者の保護は旅客定員の多寡を問わず重要であることから、今回の海上運送法の改正で、これらの事業者も安全規制及び利用者保護規制を適用することとしたものである。具体的には、「利用者保護」の観点から「運賃表示義務」、「船客傷害保険締結義務」が掛かることになるほか、「安全確保」の観点から「運航管理規程遵守義務」が求められることとなった。

このように、いわゆる「海上タクシー」が海上運送法の対象となったことを受けて、事業者への法遵守の徹底が利用者の拡大につながることで、ニューサービスの振興という観点から海上タクシー事業者の共通の課題に取り組む必要があることから、国土交通省としては、事業者が海上タクシー協会等の事業者団体を組織化することについて積極的に支援している。

\* 海上タクシー：旅客定員12人以下の小型船舶による旅客運送

## (2) 設立の状況

改正海上運送法の施行後半年間に、北海道・京都府・愛媛県・熊本県・秋田県に5つの海上タクシー協会が設立された。活動状況としては、自主点検、非常配置及び操練の実施、また、安全講習会や運航管理者研修等の事業内容について、地方運輸局や地区行政機関とも連携しつつ、実施している。

## 3. 活力ある離島航路の実現

### (1) 航路の維持・整備のための公的補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州を含めて7千余の島嶼を有し、そのなかの4百余の島嶼に人々が暮らしているが、離島航路は、島と島、島と本土を結んで離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向にあり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況にある。

このため離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対し、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、航路の維持・改善を図っている。平成12年度には、102事業者、107航路に対し、約44億8千万

円の欠損補助が行われた。

また、平成6年度からは、欠損補助とは別に、離島航路に就航する船舶の近代化を支援するため、離島航路船舶近代化建造費補助金を設け、平成12年度は1億1千4百万円の補助金を交付した（図表1-3-5参照）。

## （2）活力ある離島航路の実現

離島航路については、運営主体である離島航路事業者の努力だけではなく、関係地方公共団体等関係者が一体となって各地域の離島振興策に沿った観光客の誘致等の需要拡大策を講じることにより、活力ある航路にしていくことが期待されている。

図表1-3-5 離島航路国庫補助金交付実績等

（単位：百万円）

| 年 度 | 事 業 者   | 航 路 数   | 補助金交付金額   |
|-----|---------|---------|-----------|
| 8   | 104     | 108     | 4,212     |
|     | ( 99 )  | ( 103 ) | ( 4,084 ) |
|     | ( 5 )   | ( 5 )   | ( 127 )   |
| 9   | 110     | 114     | 4,222     |
|     | ( 105 ) | ( 109 ) | ( 4,084 ) |
|     | ( 5 )   | ( 5 )   | ( 138 )   |
| 10  | 106     | 110     | 4,211     |
|     | ( 103 ) | ( 107 ) | ( 4,083 ) |
|     | ( 3 )   | ( 3 )   | ( 128 )   |
| 11  | 107     | 112     | 4,199     |
|     | ( 104 ) | ( 109 ) | ( 4,073 ) |
|     | ( 3 )   | ( 3 )   | ( 126 )   |
| 12  | 105     | 110     | 4,594     |
|     | ( 102 ) | ( 107 ) | ( 4,480 ) |
|     | ( 3 )   | ( 3 )   | ( 113 )   |

国土交通省海事局調べ。

（注）.( ) は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路船舶近代化建造費補助。

## 4. 旅客船のバリアフリー化の推進

### (1) 背景

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、平成27年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。また、近年、身体障害者が障害を持たない人と同等に生活し活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念に基づいて、身体障害者が障害を持たない人とともに活動しサービスを受けることができるよう配慮することが求められている。

このような状況を踏まえ、日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける高齢者、身体障害者、そのほか妊産婦などが公共交通機関を利用する際の移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るため、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が成立し、平成12年5月17日に公布され、同年11月15日に施行された。

同法に基づき、具体的な設備基準等を定めた「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（バリアフリー基準）」が平成12年11月1日に公布された。また、国、地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が互いに連携しつつバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針として、「移動円滑化の促進に関する基本方針」が平成12年11月15日に告示された。

旅客船分野においては、新たに整備される旅客船及び旅客船ターミナルについて必要な構造や設備の整備が進められることとなるが、海上運送法による一般旅客定期航路事業の用に供される旅客船については、その設計から建造まで長期間を要することなどから、平成14年5月15日以降に新たに当該事業の用に供されるものにバリアフリー基準が適用されることとなる。

### (2) 旅客船に関するバリアフリー基準の基本的考え方

旅客船は、空間的制約、揺れ、潮位差、水の浸入を防ぐための段差などの船舶特有の事由によって、これまで最もバリアフリー化が困難な分野とされてきた。今回の旅客船に関するバリアフリー基準においては、原則として、一つ以上の経路において高齢者、身体障害者等が独力で船舶の乗降

や船内移動を行えることを目標として設備及び構造の基準を設定している。しかしながら、前述のような船舶特有の事由によりすべて独力による移動が困難な場合には、介助者又は職員による補助により、船舶の乗降や船内移動を容易に行えることを目標としている。

具体的には、船舶の乗降からバリアフリー客席又は車いすスペースまでの一つ以上の乗下船経路において、介助者又は職員による補助を前提として、通路有効幅を80 以上確保すること、手すりの設置、昇降機の設置（乗下船経路が別甲板に渡る場合）等が義務付けられるとともに、バリアフリー客席又は車いすスペースから船内旅客用設備（便所、食堂、売店、遊歩甲板）までの一つ以上の船内移動経路において、原則として、高齢者、身体障害者等が独力で移動することを前提として、通路有効幅を120 以上確保すること、手すりの設置、エレベーターの設置（船内移動経路が別甲板に渡る場合）、通路途中の車いすの転回場所の設置等が義務付けられることとなった。

### （3）旅客船のバリアフリー化推進のための基本的な方針

旅客船においては、平成22年までに、総隻数約1,100隻のうち約50%に当たる約550隻をバリアフリー化されたものとする目標を掲げている。

### 第3節 港湾運送活性化等港湾物流効率化への取組み

#### 1. 港湾荷役の更なる効率化・サービスの向上に向けた取組み

##### (1) 港湾運送事業の現況と課題

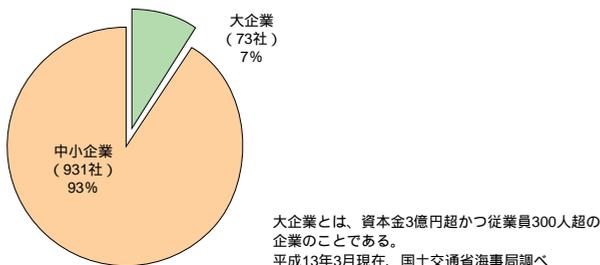
港湾運送は、我が国の国際貿易量の99%超（重量ベース）及び国内貨物輸送の約4割（トンキロベース）を担う海上運送と陸上運送の結節点である港湾において、船積貨物の積卸し、はしけ及びいかだによる運送、上屋その他の荷捌き地における搬出入及び一時保管等を行うものであり、効率的な物流を支え、日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしてきている。

港湾運送事業法に基づく免許制及び運賃・料金の認可制により、我が国経済を支える安定的な港湾荷役業務が提供されてきたところであるが、近年、アジア地域における港湾の国際競争が激化する中で、事業者間の競争が生まれにくく、船社、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問題が顕在化してきた。

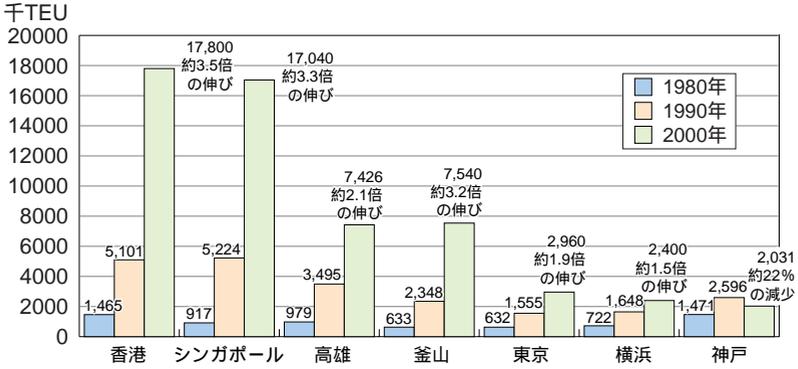
現在、釜山、高雄をはじめとするアジアの主要港と比較した場合、我が国港湾の地位が相対的に著しく低下しているが、その一因として我が国港湾のサービス水準がアジア主要港のそれと比較して低いことが内外から指摘されている。例えば港湾の24時間フルオープン化については、海外主要港ではグローバルスタンダードとなっているが、我が国港湾ではかなり改善したものの若干の制約があるのが実態であり、船社、荷主等からその実現に対し強い要望がある。

港湾の24時間フルオープン化の実現は、我が国港湾の活性化及び国際競争力強化のため不可欠であり、今後官民の関係者による諸課題の解決に向けた具体的な検討を行うことが重要である。

図表1-3-6 港湾運送事業者の状況（中小企業の比率）



図表1-3-7 アジア諸国のコンテナ取扱量推移



出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK  
 (2000年については速報値)  
 注：2000年における伸びまたは減少の数字は、1990年に対するもの

図表1-3-8 港湾運営時間の国際比較

|      | 日本                                   | シンガポール、<br>香港、高雄、<br>釜山 | ロッテルダム<br>(欧州)                       | ロサンゼルス<br>(米国) |
|------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|----------------|
| 荷役作業 | 月～日・祝日<br>8：30～翌4：00                 | 24時間可                   | 24時間可                                | 24時間可          |
| ゲート  | 月～金<br>8：30～20：00<br>土<br>8：30～11：30 | 24時間可                   | 月～金<br>5：00～23：00<br>土<br>5：00～15：00 | 24時間可          |

国土国土交通省海事局資料

## (2) 制度改革 ~改正港湾運送事業法の施行等~

平成9年12月に行政改革委員会でとりまとめられた、需給調整規制の廃止等の大幅な規制緩和と港湾運送の安定化策の実施等を内容とする意見を受け、旧運輸省においては、平成10年5月から運輸政策審議会海上交通部において、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議論を開始し、平成11年6月10日に答申としてとりまとめた。さらに平成12年2月、港湾運送事業法の一部を改正する法律案を国会に提出した。同法案は同年5月に成立、公布され、平成12年11月1日に施行された。

法施行後8ヶ月が経過した平成13年7月1日時点で、千葉港で1件の新規許可申請があり、審査が行われている状況である。また、業務範囲の変更が全国で22件、運賃・料金の届出が全国で36件となっている。今後も改正法を着実に実施することにより、新規参入や運賃料金の多様化が図られ、港湾荷役の更なる効率化やサービスの向上が進むことが期待される。

改正法の概要は以下のとおりである。

### 事業参入規制の見直し

海上貿易貨物の主流を占めるコンテナ貨物の積み卸しが大量に行われ国民経済上特に重要な9つの港湾（特定港湾）において、一般港湾運送事業等に係る需給調整規制を廃止し、免許制を許可制に改めること。

特定港湾：千葉港、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港（下関港、北九州港）、博多港

### 運賃・料金規制の見直し

特定港湾における一般港湾運送事業等に係る運賃・料金規制に関し、認可制を事前届出制に改めること。

また、過度のダンピングを防止するため、国土交通大臣は、不当な競争を引き起こすおそれがある運賃・料金について変更命令を行うことができることとすること。

### 欠格事由の拡充、罰則の強化

悪質事業者の参入を防止するため、暴力団対策法違反者、港湾労働者の使用に関する法律（例えば労働者派遣業法）の違反者等を新

たに欠格事由に加えるとともに、罰則を強化すること。

その他

免許制の下における運賃・料金の割戻しの禁止や下請の制限等の規定について、特定港湾における許可制の下においても適用するなど所要の改正を行うこと。

また、行革委最終意見、運政審答申での指摘を踏まえ、法施行に併せて、以下をはじめとする港湾運送安定化のための施策を実施している。

労働者保有基準の引き上げ

悪質事業者の参入防止のため、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。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、事業者の規模拡大に対するインセンティブとする。

拠出金の確保

労働関係の安定化のため、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、従来どおり船社、荷主の理解と協力を求める。

欠格事由の拡充、罰則の強化

労働者保有基準の引き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る。

### (3) 港湾物流の更なる効率化・サービスの向上に向けた取組み

旧運輸省は平成12年度に「港湾物流効率化推進調査」を実施し、中央及び各規制緩和9港において港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等の関係者による委員会を設置し、それぞれ港湾荷役の効率化・サービスの向上に向けた諸課題の解決方策について検討を行った。その結果、

中央委員会では港湾荷役の効率化・サービスの向上を目指し、作業の共同化、さらには集約・協業化の推進、港湾の24時間フルオープン化の実現等の施策を強力に推進することが必要であるという結論を得た。また、地方委員会においては、各港の特性に応じ、作業の共同化を促進するための事業協同組合の活用等の結論を得た。

また、平成13年の港運労使の春闘において、港運労使間の合意が図られ、24時間フルオープン化の実現に向け大きく前進した。その内容は以下の通りである。

従来例外的に実施されてきた日曜荷役について、恒久的に実施する。

従来昼間のみ実施されてきた祝日の荷役について、平日並みに夜間も実施する。

コンテナターミナルゲートの開閉時間について、昼休みをオープンするとともに、従来16時30分であった終了時間を20時まで延長する。

年末年始休暇（従来12/31～1/4）を短縮し、12/31及び1/4の荷役を実施する。

平成12年12月に閣議決定された「経済構造の変革と創造のための行動計画（第3回フォローアップ）」において、「港湾荷役の効率化・サービス向上については、港湾分野における電子情報化等を進めつつ、24時間体制の推進を図る」ことが盛り込まれている。また、平成13年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」において、「引き続き、港湾荷役の更なる効率化・サービス向上を図るため、情報化の推進、作業の共同化等による事業基盤の強化を進めるとともに、行政手続においても取扱時間の延長等に努めつつ、港湾の24時間フルオープン化の早期実現に向け、関係者の取組を促進する」ことが盛り込まれている。

これらの状況等を踏まえ、港湾荷役の更なる効率化・サービスの向上を実現するため、国土交通省では引き続き所要の施策を積極的に行っていく。

## 2. 港湾の整備と管理

### (1) 経済・社会の変化に対応した港湾整備・管理のあり方

#### 経済社会情勢の変化と基本方針の変更

近年の経済のグローバル化の進展や環境の保全に対する国民意識の高まり等により、港湾を取りまく経済社会情勢及び港湾行政に対する要請が大きく変化している中で、今後の港湾政策の基本的方向性が問われている。港湾局では、平成11年12月の港湾審議会答申「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」及び、平成12年3月31日に成立した「港湾法の一部を改正する法律」の内容を踏まえ、平成12年12月に「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（以下「基本方針」という）の変更を行った。

基本方針は、港湾及び開発保全航路の開発や利用、保全といった事柄に関する国としての基本的な方針であり、今回の変更は、以下の2つの視点をもとに行われた。

一つ目は、国としてのグランドデザインの明確化のため、( )全国的な港湾取扱貨物量の見通しを示すとともに、( )国際海上コンテナ輸送や国内の複合一貫輸送の拠点等産業や国民生活上重要な機能について、配置の考え方を示しその機能を果たすために備えるべき能力を明確化した。

二つ目は、環境の保全や港湾相互間の連携の確保に関する事項を追加した点である。環境の保全に関する事項については、( )良好な港湾環境の維持・回復・創造、( )人と自然との関わりについて記載した。港湾相互間の連携の確保に関する事項については、( )物流面、環境保全面、航行安全の確保の面等からの連携の考え方、( )全国10地域ブロックとこれら地域ブロックをまたがる広域的な2地域（日本海沿岸、瀬戸内海）における連携の方針、( )連携を確保するため、国や港湾管理者が連絡調整する体制を構築し取り組んでいくべきこと、についての記述を追加した。

#### 新世紀港湾ビジョンのとりまとめ

さらに、港湾審議会答申で示された諸課題に応えるとともに、国土交通省・地方整備局への組織改編後の港湾行政を積極的に展開できるよう、21世紀における新しい港湾政策の基本的方向性を提示すべく、平成12年12月に新世紀港湾ビジョン「暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン 国と地域のパートナーシップによるみなとづくり」を策定した。

新世紀港湾ビジョンは「暮らしを海と世界に結びみなど」の実現を基本目標とし、その重点目標として（ ）広域的にネットワーク化されたみなとへの新生（国際競争力のある高質な物流サービスの提供）（ ）内外に開かれた地域と市民のみなどへの新生（工業と共に多様な産業による地域活性化と暮らしの充実）（ ）希望のもてる将来のみなどづくりの構想推進（海路及び海の資質の十全活用）を設定し、これらの目標を基に、国と地域のパートナーシップにより施策を推進し、また、他の行政分野、港湾ユーザー、市民等多様な主体の参加と連携の下で施策を推進していく。

以上のビジョン作成により、前出の港湾法の一部改正及び基本方針の変更と共に、新世紀の港湾政策の枠組みが整えられた。

#### コンテナ埠頭の効率的な管理運営に向けて

アジア諸国の主要港との厳しい競争環境の下で、我が国港湾が適切にその機能を果たしていくためには、大水深コンテナバース等の施設整備に加え、港湾の管理運営面での改善も大きな課題である。こうした課題に適切に対応していくため、平成12年12月に設けられた学識経験者や港湾関係者からなる「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」において幅広い検討が行われ、13年6月、報告書がまとめられた。同報告書は、施設利用の効率性を重視し、経営的手法の導入や港湾管理者、埠頭公社のより一層の自主性の発揮することを検討の視点とし、公共方式のコンテナ埠頭の効率的な運営、港湾諸料金の弾力的設定や低廉化、新たな港湾の管理運営制度としての「上下分離方式」等について提言を行っている。今後、関係者において、同報告書を踏まえ、積極的な取り組みが期待される。

#### (2) 港湾の整備について

我が国の港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットを活かした物流コストの削減を図るため、水深15m級の大水深コンテナターミナルの整備を中枢国際港湾において緊急に行っている。

なお、中枢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」が導入されている。13年度にはこの新方式での整備により、横浜港、名古屋港において2バースの使用が開始された。

また、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷さばき施設等において、民間の資金や経営能力、技術的能力を積極的に活用し、整備・維持管理・運営を一体的に行うPFI方式を導入している。12年度より常陸那珂港において事業が進められており、13年度は北九州港で事業に着手する予定である。

さらに、地方圏で生産・消費されるコンテナ貨物の国内輸送距離の短縮による物流コストの縮減を図るため、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拠点的に整備している。

内貿貨物については、大量性に優れ、エネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、関連する道路、鉄道網の整備といったハード面の施策や内航海運の規制緩和等ソフト面の施策と連携し、海・陸の複合一貫輸送を推進することにより物流コストの削減を図る。このためフェリー、RORO船等対応の内貿ターミナルを拠点的に整備している。

これらの取り組みもあわせ、臨海部に人口・資産が集中し海に囲まれた我が国の特性を最大限に活用するため、ITを活用した次世代海上交通システム等のソフト施策と、湾内航行のボトルネックを解消する国際幹線航路の整備や、中枢・中核国際港湾の整備等のハード施策とを有機的に組み合わせることにより、海上輸送における安全性と効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークの構築を進めている。



国際コンテナパース（東京港青海埠頭） （社）時事画報社提供

### （３）総合輸入ターミナルの整備

中枢・中核国際港湾や輸入促進地域（FAZ）<sup>\*1</sup>等において輸入貨物を円滑に処理し物流コスト削減を図るため、民活法<sup>\*2</sup>に基づく支援措置等を活用して、保管・荷捌き・流通加工機能に加え、展示・販売機能や情報処理機能等の複合的で高度な機能を有する総合輸入ターミナルの整備を行っている。12年度末までに横浜港、川崎港等16港で供用を開始した。

\* 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、財政上の支援措置等を講ずる。



横浜港流通センター

#### (4) 地方整備局の発足と本省からの権限の委任

13年1月6日に運輸省、建設省、国土庁及び北海道開発庁を統合した国土交通省が発足した。また、国土交通省の発足にあわせて、運輸省の港湾建設局（5局）と建設省の地方建設局（8局）を統合した国土交通省の地方支分部局として地方整備局（8局）が発足した。

地方整備局には、当該地域において総合的な港湾行政を実施できるように、国土交通大臣の権限をできる限り地方整備局長に委任するとともに、特に地方ニーズをより一層的確に反映した社会資本整備を推進するため、個所付け等の権限を出来るだけ地方整備局長へ委任する公共事業予算の一括配分制度が13年度から導入されている。

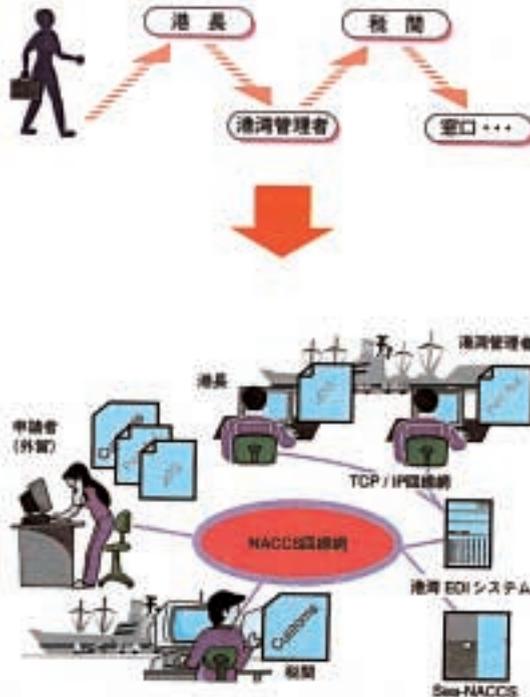
### 3. 使いやすい港づくりに向けた取組み

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交換（EDI：Electronic Data Interchange）化が急速に進展している。

我が国においても、平成11年10月に全国の主要な港湾管理者・港長の参加のもと、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システムが稼働を開始するなど、港湾諸手続のペーパーレス化を進めている。

今後は、申請者利便の一層の向上を図るため、対象業務の拡大等更なるペーパーレス化を進めるとともに、通関手続きを処理する海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）や船員の上陸手続を処理する特例上陸システム等との接続により、港湾諸手続のワンストップサービス化の早期実現を図る。

図表1-3-9 港湾諸手続きのワンストップサービスのイメージ図



#### 4. 関連安全規制の見直し

##### (1) 危険物荷役規制

港内における危険物の荷役については、港則法により港長の許可を受けることが義務づけられており、荷役中に事故が発生した場合に外部に被害を及ぼすことのないよう、危険物の種類及び岸壁の使用形態に応じて荷役量を制限して許可している。

危険物貨物の数量制限（停泊・荷役許容量）は、港長が危険物積載船舶の停泊場所の指定及び危険物荷役の許可を行う際の基準として、あらかじめ岸壁ごとに定められている。昨今のコンテナ荷役の安全性向上等について調査・検討を行い、コンテナ専用岸壁における火薬類以外の危険物荷役許容量について一定の緩和を行なうとともに、これまで禁止されていた火薬類積載コンテナの夜間荷役については、必要な安全体制等が確認された場合には、荷役を認めることとした。

##### (2) 夜間入港規制

船舶交通が輻輳している7港（函館、京浜、大阪、神戸、関門、長崎、佐世保）について、夜間は周囲の状況の的確な把握が困難であること等の理由から、総トン数500トン以上（関門港若松区においては300トン以上）の船舶が夜間入出港する際には港長の許可を受けることが義務づけられている。しかしながら、平成13年4月23日から安全上問題がないと港長が判断する船舶に対しては包括許可制度（一度港長の許可を受ければ一定期間入港の度に許可手続を必要としない制度）を導入した。