

港湾国際流通拠点の目指すべき 姿と機能

平成17年3月23日

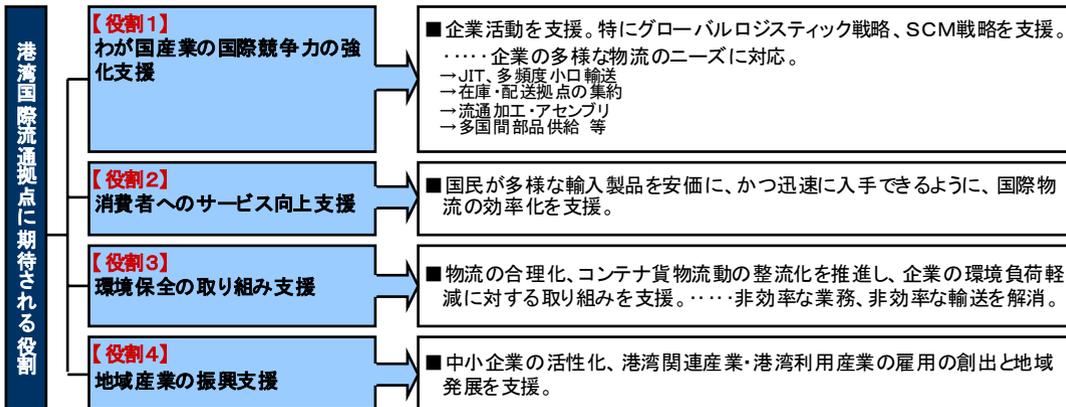
港湾国際流通拠点形成方策研究会事務局

目次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. 港湾国際流通拠点に期待される役割 | 1 |
| 2. 港湾国際流通拠点に求められる機能 | 2 |
| 3. 港湾国際流通拠点に求められる属性 | 5 |
| 3-1 基本的な考え方 | 5 |
| 3-2 コンテナターミナルとの一体性 | 6 |
| 3-3 各種機能を併せ持つ総合性 | 7 |
| 4. 港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 8 |
| 4-1 コンテナターミナルとの一体化により港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 8 |
| 4-2 総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿 | 13 |
| 5. 港湾国際流通拠点の形成実現に向けた課題 | 16 |

1. 港湾国際流通拠点に期待される役割

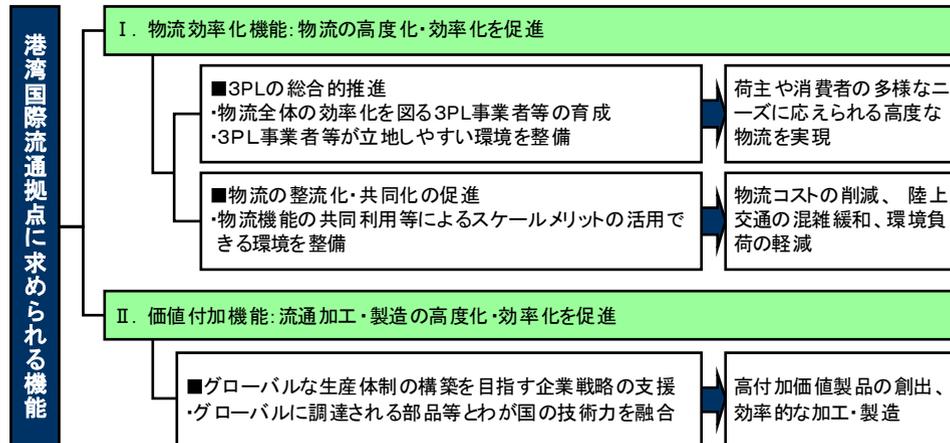
- わが国とアジア諸国等との経済活動の一体化の進む中、港湾を介した海外との貿易、物資流動が、今後、更に活発化することが見込まれる。
- このような状況において、国際貨物輸送の99.7%を担うコンテナ貨物輸送を中心とする海上輸送の拠点としての港湾においては、「リードタイム短縮、物流コスト削減、輸送品質の向上」といった荷主のニーズに最大限に応え、国際競争力の確保等を支援していくという役割が期待される。さらに、物流過程の環境負荷軽減を図ることで、企業経営における重要な課題となっている環境保全への取り組みを支援していくという役割も期待される。



注) 第一回研究会に提示済

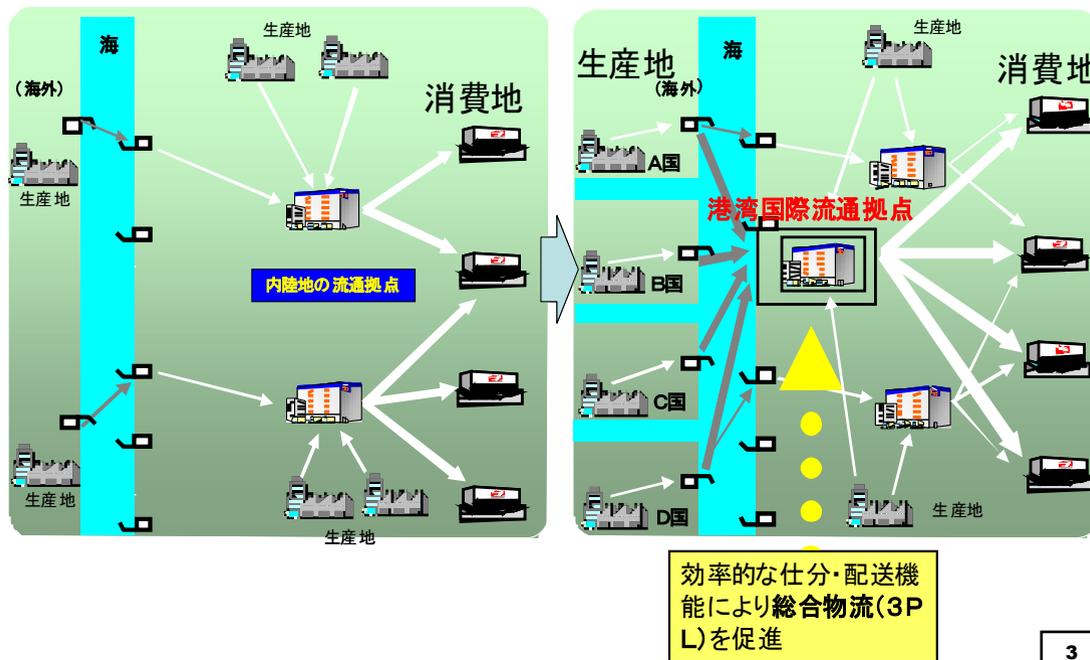
2. 港湾国際流通拠点に求められる機能

わが国産業の国際貿易を支える流通体系の最近の動向として顕在化しつつある、クロスドック方式、VMI方式等に見られる物流ニーズの高度化等の動向を踏まえ、港湾国際流通拠点に期待される機能には、荷主等のニーズに対応した物流の高度化・効率化を促進するための「物流効率化機能」と、海外生産拠点と国内生産拠点の連携によるわが国産業の国際競争力向上にも資する流通加工・製造の高度化・効率化を促進するための「価値付加機能」があると考えられる。

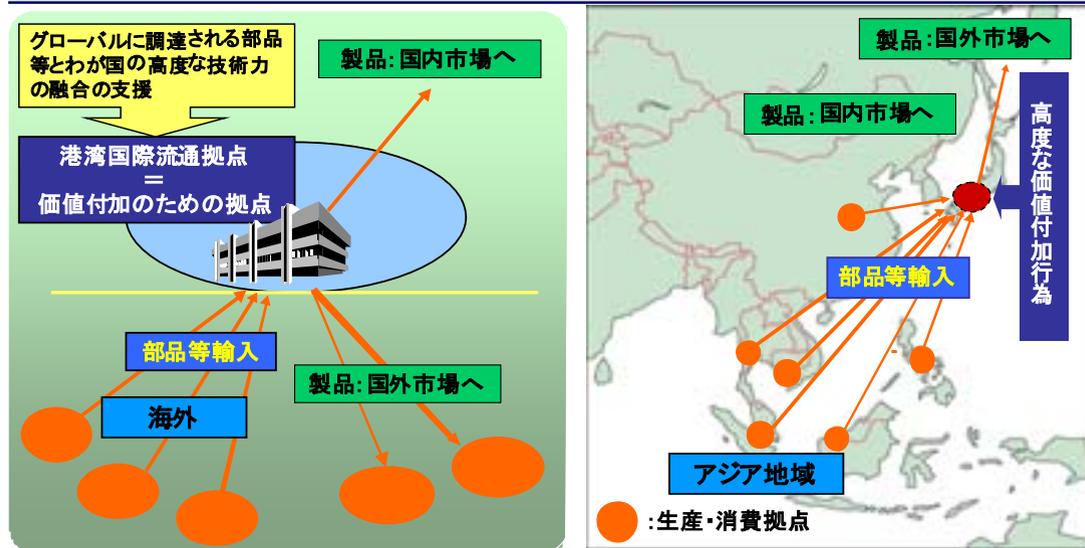


注) 第一回研究会に提示済

【港湾国際流通拠点に求められる機能: I. 物流効率化機能】



【港湾国際流通拠点に求められる機能: II. 価値付加機能】



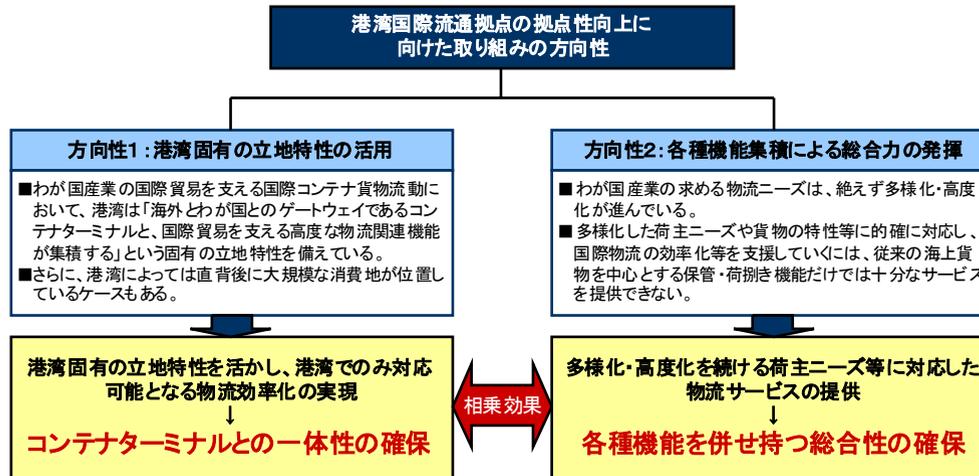
価値付加
行為の例

部品組立て、流通加工、検品、最終工程等

3. 港湾国際流通拠点に求められる属性

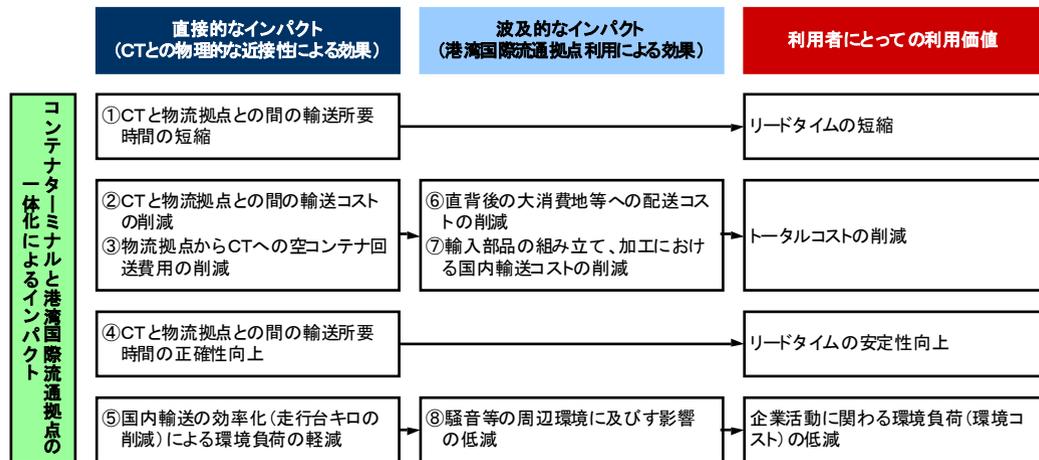
3-1 基本的な考え方

- 物流効率化機能、価値付加機能を備え、わが国産業の国際競争力強化等を支える「港湾国際流通拠点」を具体化していくには、**国際物流体系における港湾の拠点性を高めていくことが必要不可欠**と考えられる。
- 港湾の拠点性を高めていくための取り組みとしては、「港湾固有の立地特性の活用」、さらに「各種機能集積による総合力の発揮」の2つの方向性が考えられる。



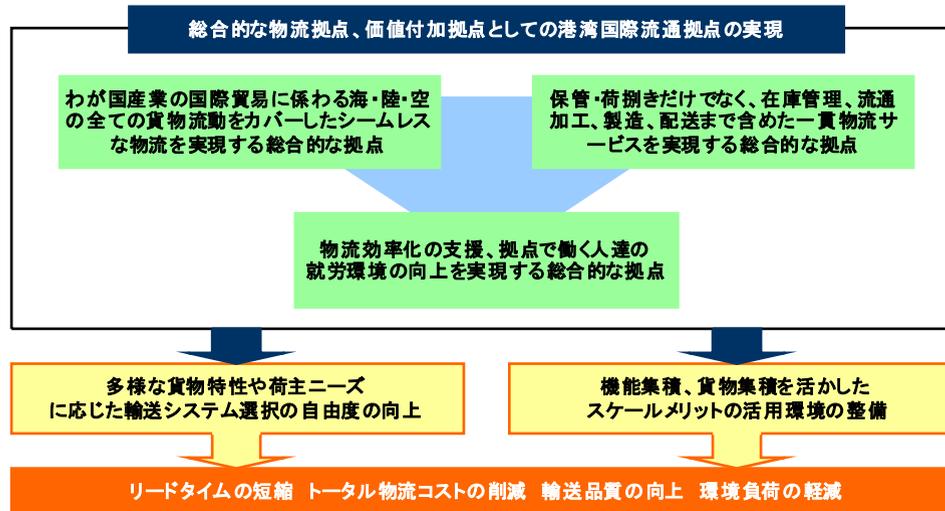
3-2 コンテナターミナルとの一体性

港湾固有の立地特性を活かし、わが国の国際物流のゲートウェイであるコンテナターミナルと、港頭地区に集積する各種機能との一体化を図ることで、「流通業務の更なる効率化に対するニーズへの対応」、「流通加工などの価値付加ニーズへの対応」、「企業経営の重要な課題である環境負荷軽減への対応」という点で、港湾国際流通拠点の利用価値を更に高めていくものと期待される。



3-3 各種機能を併せ持つ総合性

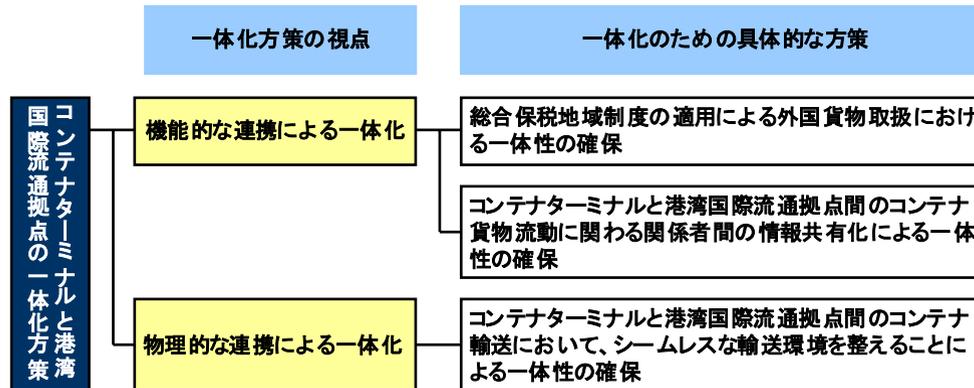
国内外物流ネットワークの結節点である港湾においても、「従来の海上物流を中心とした保管、荷捌き等の物流拠点」から、わが国産業のグローバルロジスティクスを支える様々な機能を併せ持つ総合的な物流拠点として、機能の拡充と高質化を図ることにより、円滑かつ効率的な物流ネットワーク等の構築に貢献でき、リードタイムの短縮、トータルコストの削減等を実現するものと期待される。



4. 港湾国際流通拠点の目指すべき姿

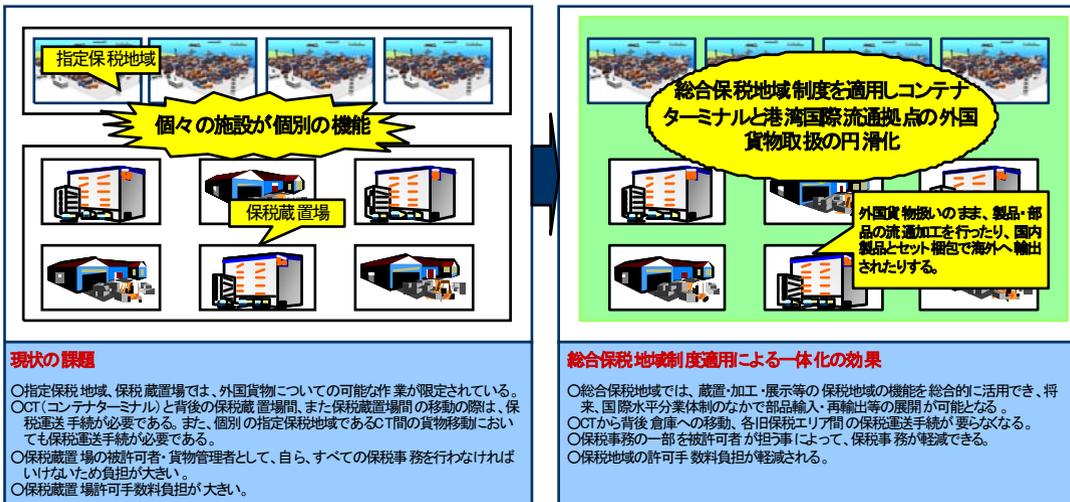
4-1 コンテナターミナルとの一体化により港湾国際流通拠点の目指すべき姿

- コンテナターミナルと港湾国際流通 港湾の一体化方策としては、機能的に連携していること、物理的に連携していることの2つの観点で捉えることができる。
- 機能的な連携としては、国際貨物を扱う前提となる 保税機能の活用、さらに関係者間の物流情報等に関する情報の共有化により一体性を確保する。
- さらに、物理的な連携としては、コンテナターミナルと港湾国際流通 拠点の間におけるコンテナ流動においてシームレスな輸送が可能となる環境整備により一体性を確保する。



1) 機能的な連携による一体化 (1) 総合保税地域制度の活用による一体化

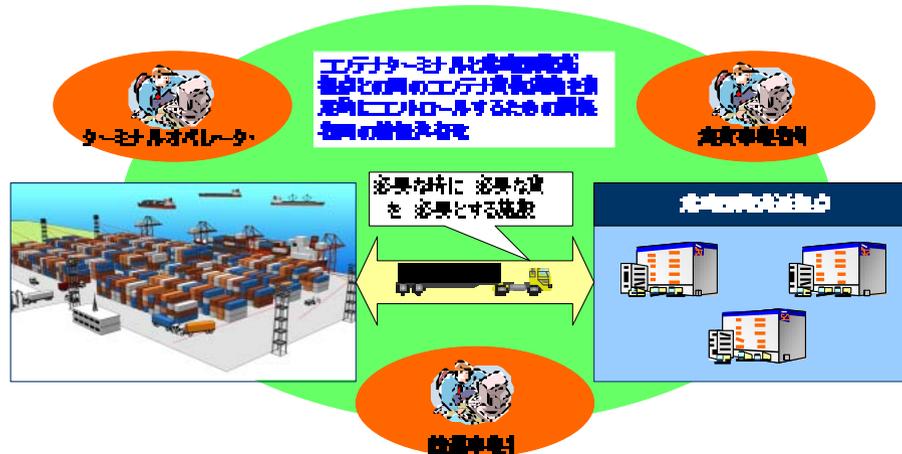
コンテナターミナルと物流拠点が、ある一定のエリア内に集積して立地している港湾固有の特性を活かしていくには、**コンテナターミナルと港湾国際流通拠点を含むエリアを総合保税地域に指定**し、国際貨物の取扱において連続性を持たせることが効果的であると考えられる。



(2)関係者の情報共有化による一体化

【情報共有化の意味合い】

- コンテナターミナルと港湾国際流通拠点の一体化においては、コンテナターミナルと港湾国際流通拠点との間における**コンテナ貨物流動を効果的にコントロール**することが重要である。
- このためには、コンテナターミナルで貨物管理を担うターミナルオペレーター、コンテナターミナルと拠点等との間の貨物管理を担う海貨事業者、さらにコンテナターミナルから貨物を搬出入する陸運事業者との間における情報共有化が不可欠となる。



【参考：日本コンテナ物流情報ネットワーク(JCL-net)】

国際コンテナターミナルにおいては、ゲート前におけるトラックの渋滞などの問題が生じており、港湾物流の効率化を図るためには、ターミナル、海貨・通関、陸運等の関係者間での情報交換の円滑化を図ることが喫緊の課題となっている。本システムは港湾物流情報プラットフォームの一環として構築するものであり、多数の関係者が参加することにより、コンテナ搬出入業務の大幅な効率化が図られるとともに、セキュリティ対策等の新たなニーズに活用することも可能となるものである。



【供用開始予定】

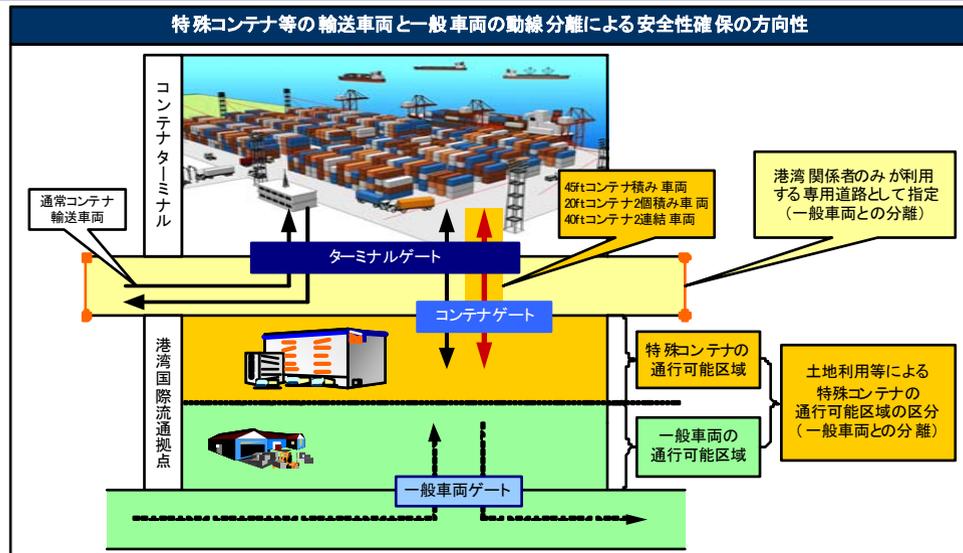
神戸港・大阪港：3月14日、東京港・横浜港：3月22日（搬出可否情報提供サービス開始）
 その他の港湾：参加準備の整ったターミナルから順次サービス開始
 コンテナ搬出入申請等業務については6月から開始予定

【対象港湾】

実施主体となっている各港湾（東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港）

2) 物理的な連携による一体化

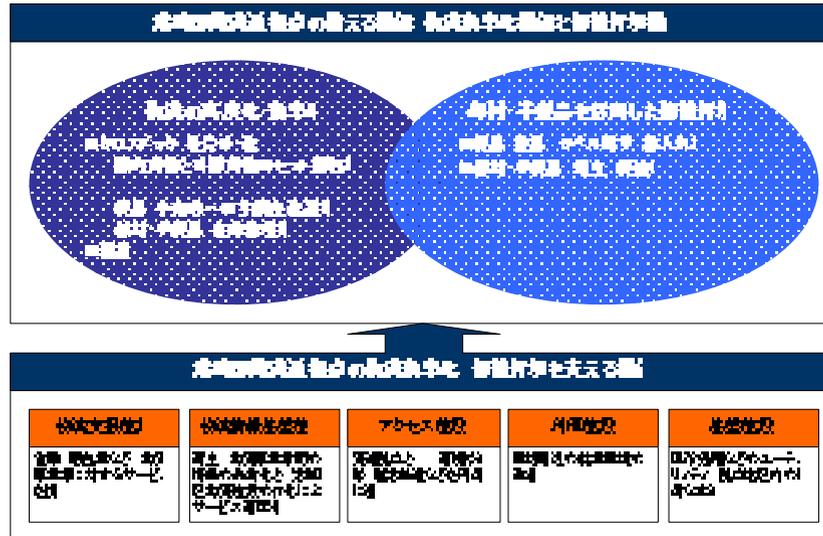
コンテナターミナルと港湾国際流通拠点との間において、45ftコンテナ等の特殊コンテナ輸送車両、さらには20ftコンテナ2個積み車両、40ftコンテナ積載トレーラーの連結車両の通行を可能とすることで、港湾内における横持ち輸送の効率化が可能となる。このためには、一般車両とコンテナ輸送車両の動線を完全に分離する必要がある。



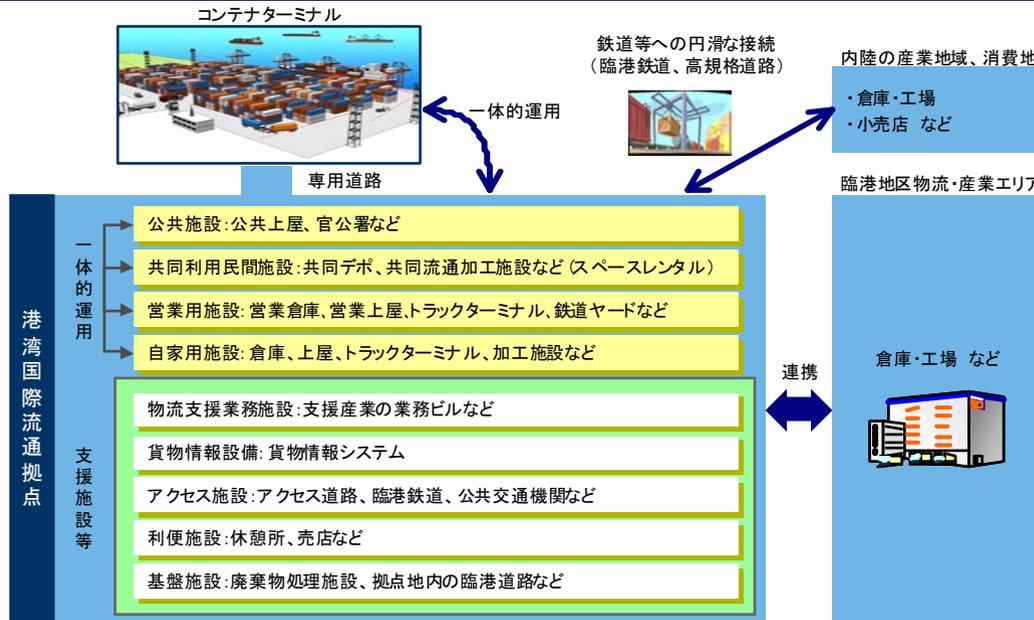
4-2 総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿

1) 港湾国際流通拠点の姿

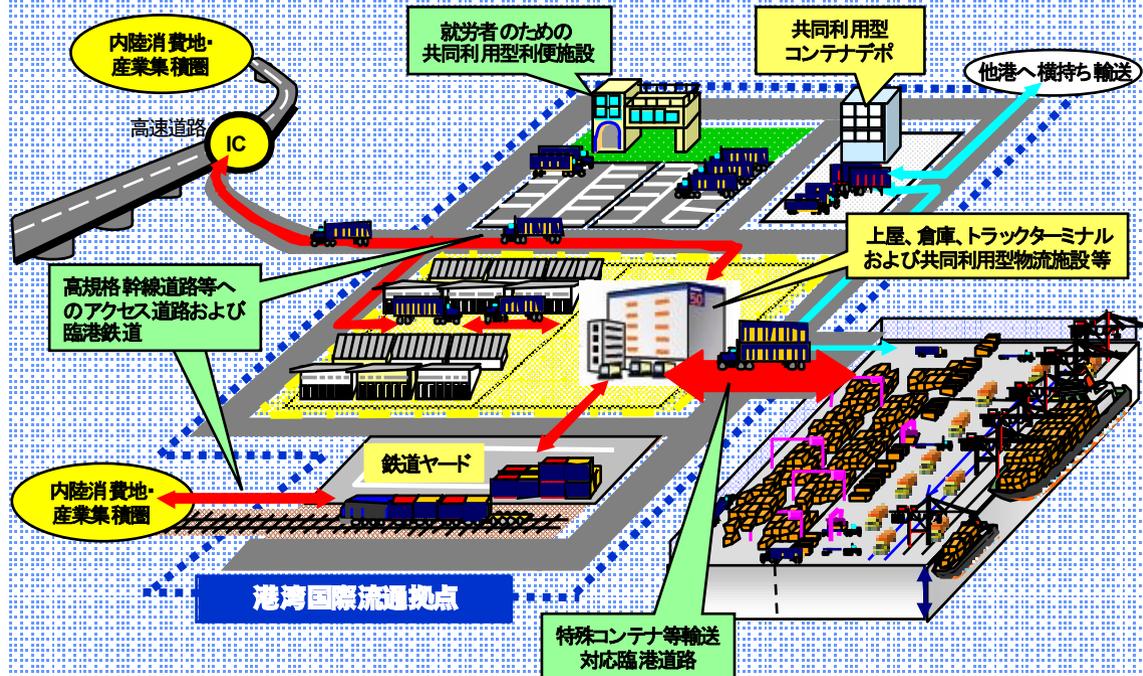
港湾国際流通拠点は、拠点が備える物流効率化機能、価値付加機能と、それら機能が最大限に活用し、多様化・高度化する物流ニーズを満足するための環境を整える支援機能によって構成される。



2) 港湾国際流通拠点の施設構成イメージ



総合的拠点としての港湾国際流通拠点の目指すべき姿



5. 港湾国際流通拠点の形成実現に向けた課題

1) 物流効率化に係わる港頭地区の抱える課題

物流効率化に係わる港頭地区の抱える問題点を踏まえ、今後の取り組みにおいて考慮すべき課題を整理する。

| 分野区分 | 物流効率化における問題点発生状況 | 物流効率化に向けた課題 |
|--------------------|--|------------------------------------|
| C/Y搬出入・輸出入手続に関わる事項 | ①到着即時通関制度等の導入による輸出入手続きの状況変化に対して、検査体制が十分に対応しきれておらず、輸出入手続きの遅れが発生している。 | 課題1 検査手続きの充実 |
| | ②本船到着日変更等の船舶運航情報、C/Y搬出入に関わる情報が、関係者間で十分に共有化されていないことによる手続きや搬出入の遅れが発生している。 | 課題2 国際貿易関係者間の情報の共有化 |
| | ③国際輸送と国内輸送の接点であるコンテナターミナルのゲート運用時間の枠組みにより、特定時間帯にコンテナ搬出入車両が集中し、搬出入の遅れの発生、さらにはコンテナ搬出入車両の輸送効率の低下を招いている。 | 課題3 ゲートオープン時間枠の拡大 |
| 港頭地区の物流機能に関わる事項 | ④港頭地区における施設整備、施設利用に関わるコストが内陸地区に比べて割高となり、港頭地区施設を利用した流通効率化に取り組めない。 | 課題4 用地取得費、施設使用料の低廉化 |
| | ⑤港頭地区での作業員確保に関わるコストが、内陸地区に比べて割高となるため、港頭地区を利用した流通効率化に取り組めない。 | 課題5 人的資源の効果的運用を可能とする環境の整備 |
| | ⑥港頭地区における就労環境が内陸地区に比べて低いものとなっているため、パート・アルバイト等の確保が難しい状況にある。 | 課題6 港頭地区における就労環境の向上 |
| | ⑦港湾物流業界の情報化の遅れにより、荷主事業者の高度化在庫管理等に対応したサービスの提供が困難であり、港頭地区を利用した流通効率化に取り組めない。 | 課題7 港頭地区に集積する既存物流拠点の機能向上の推進 |
| 国内輸送に関わる事項 | ⑧港湾アクセスの渋滞により、コンテナ搬出入車両の運行効率化に限界が生じている。さらに、港湾と内陸地区の輸送時間の信頼性が低下している。また、鉄道・内航海運などが十分に活用されていない。 | 課題8 港湾と貨物発地・目的地間のアクセスの改善 |
| | ⑨45ftコンテナ、背高コンテナ等の特殊コンテナの国内輸送や、港頭地区におけるコンテナ輸送に制約があるため、コンテナ輸送車両の運行効率化に限界が生じている。 | 課題9 特殊コンテナ等の取扱、輸送効率化を可能とする環境の整備 |
| | ⑩港湾と内陸地区との間で、輸入ではデバンニングした後に空コンテナを港湾に返却する、輸出では港湾から空コンテナを内陸地区まで回送してバンニングするといった流れになっており、空コンテナの輸送に対する費用負担が大きくなる。 | 課題10 空コンテナ輸送の効率化を可能とする環境の整備 |

注) 第一回研究会に提示した現状課題を再整理したものである。

2) 課題解決の方向性

港湾国際流通拠点の形成には、コンテナターミナルとの一体化等の取り組みに合わせて、港頭地区が抱える物流効率化等に関わる課題に対して、ハード、ソフトの両面に対応していくことが重要となる。

| 分野区分 | 課題区分 | 課題解決の方向性 | 拠点形成関連事項 |
|-----------------|---|---|----------|
| 入手続搬出入関連運送事項 | 課題1 検査手続きの充実 | 税関と同等水準の検査体制に充実する。 | |
| | 課題2 国際貿易関係者間の情報の共有化 | コンテナターミナルからの貨物の搬出入効率化等に資する関係者間の情報共有化を推進する。 | ○ |
| | 課題3 ゲートオープン時間枠の拡大 | コンテナ搬出入ニーズのある時間帯において、コンテナターミナルのゲートオープン時間の拡大(昼休み、夜間)に取り組む。 | |
| 港頭地区の物流機能関連運送事項 | 課題4 用地取得費、施設使用料の低廉化 | 港頭地区における物流機能等の整備に必要な土地取得に対する支援措置を講じる。 | ○ |
| | 課題5 人的資源の効果的運用を可能とする環境の整備 | 海上貨物以外の貨物の取扱等により、港頭地区における取扱貨物の総量拡大および取扱量の平準化が可能となる環境を整える。 さらに、企業努力による物流効率化等を可能とする環境を整える。 | ○ |
| | 課題6 港頭地区における就労環境の向上 | 共同利用型の利便施設を充実し、港頭地区における就労環境の改善を図る。 | ○ |
| | 課題7 港頭地区に集積する既存の物流拠点における機能向上の推進 | 個品単位での在庫管理等のIT活用による業務改革や、共同物流システムの構築による流通業務の効率化に資する既存施設の機能向上を推進する。 | ○ |
| 国内輸送に関わる | 課題8 港湾と貨物発地・目的地間のアクセスの改善 | 港頭地区へのアクセス道路の強化、さらに臨港鉄道や内航船への円滑な接続を可能とする環境を整備する。 | ○ |
| | 課題9 特殊コンテナ等の輸送効率化 | コンテナターミナルと港頭地区物流拠点との間における特殊コンテナの輸送、連結車両によるコンテナの輸送を可能とする環境を整備する。 | ○ |
| | 課題10 空コンテナ輸送の効率化 | 港頭地区における共同デポの配置、さらに内陸部の空コンテナのインランドデポ等との連携により空コンテナ輸送の効率化を可能とする環境を整備する。 | ○ |