

スーパー中枢港湾プロジェクトの 取り組み状況

スーパー中枢港湾プロジェクトの取り組み状況 < 平成17年度 >

7月1日 改正港湾法の施行



7月4日 指定特定重要港湾の指定
(京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港)



横浜港

7月5日
運営事業の申請

8月5日
認定

12月5日
運営事業開始
(ターミナル運営開始)

名古屋港

7月4日
運営事業の申請

8月15日
認定

12月1日
運営事業開始
(第1バース運営開始)

大阪港

10月3日
運営事業の申請

11月16日
認定

H18年4月(予定)
運営事業開始





神戸港

9月30日
運営事業の申請

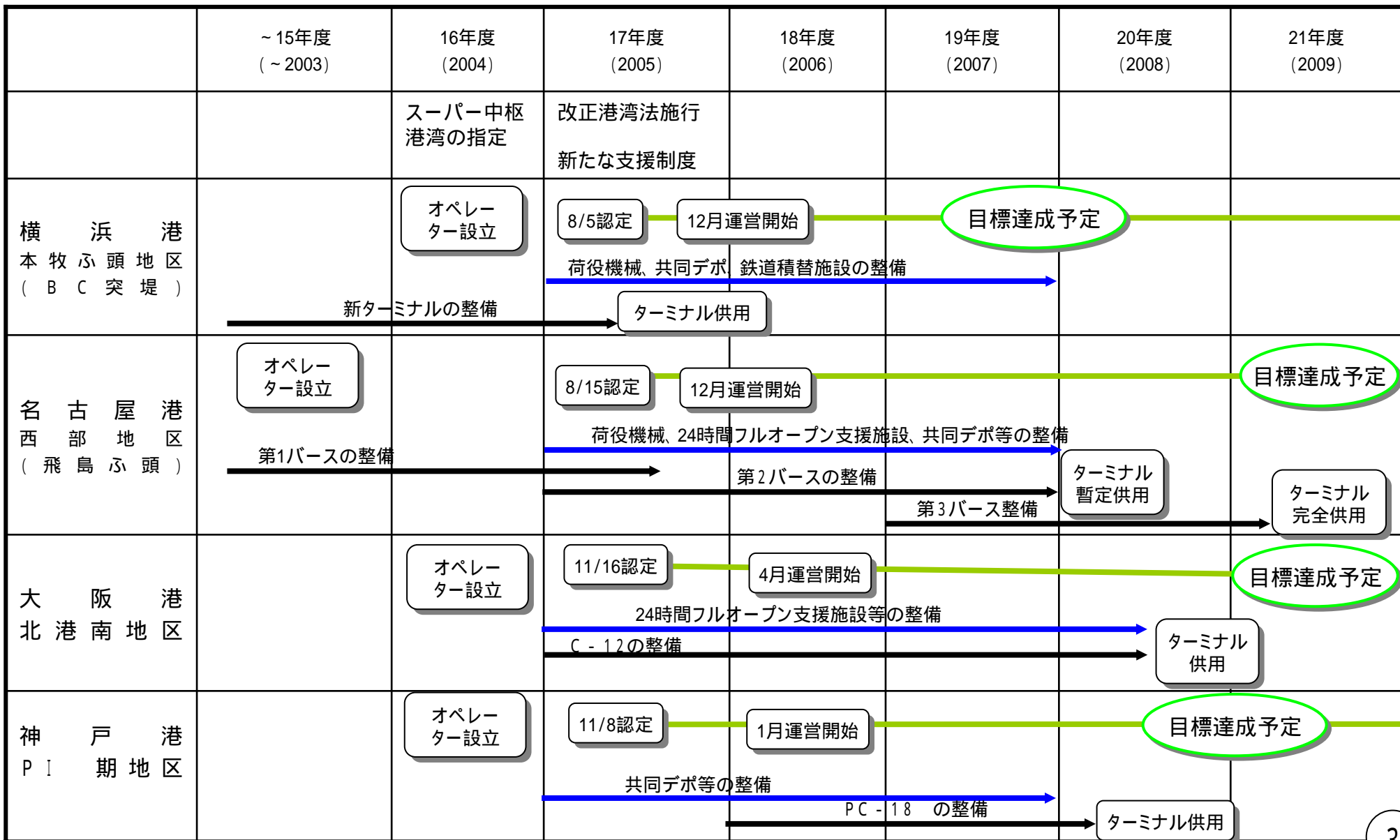
11月8日
認定

H18年1月(予定)
運営事業開始

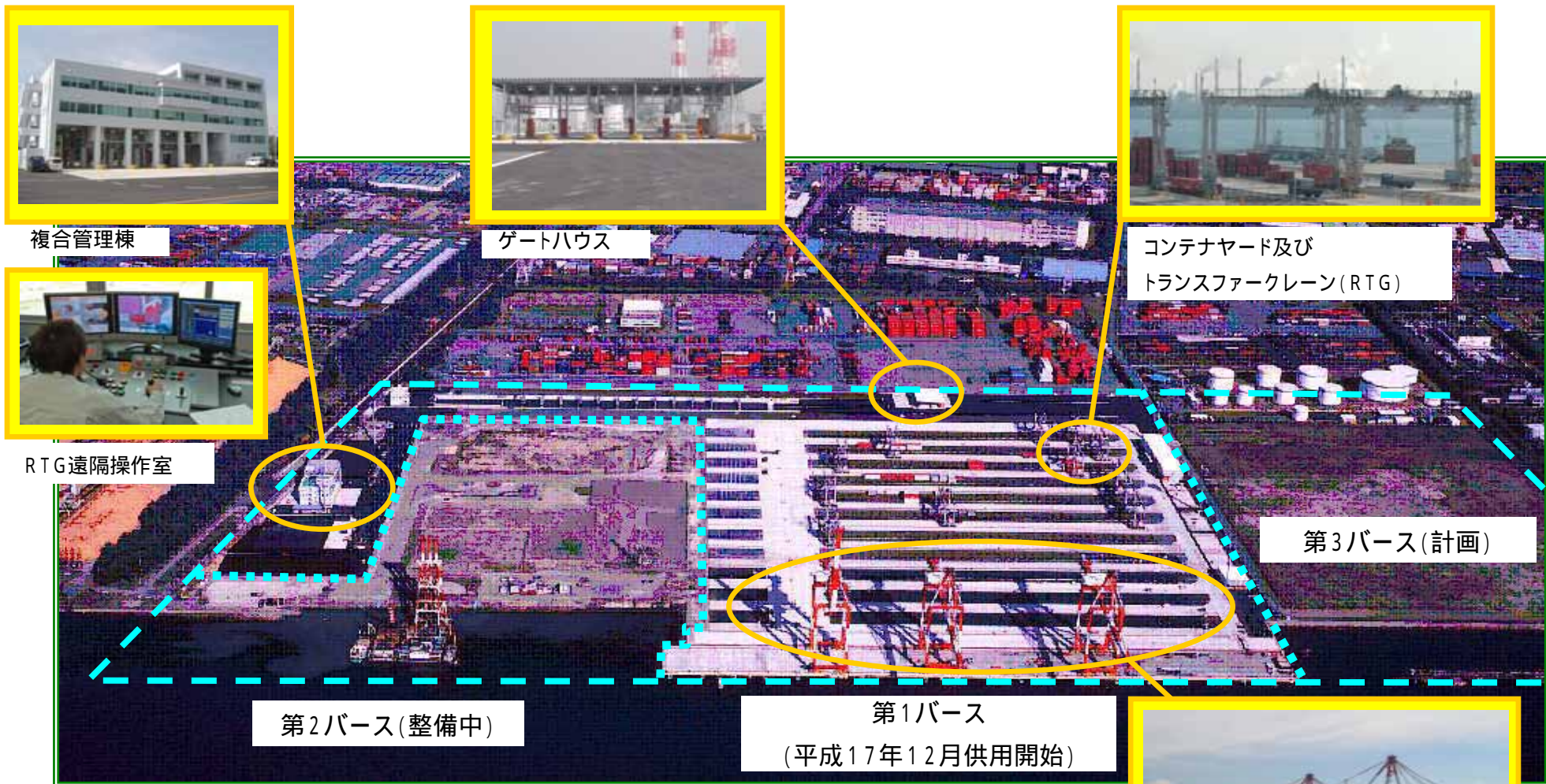
特定国際コンテナ埠頭 運営事業の概要

認定運営者 (運営事業開始日)	特定国際コンテナ埠頭	運営事業の概要	取扱目標 (目標達成方途)
<p>【横浜港】 横浜港メガターミナル(株) (平成17年12月5日)</p>	<p>本牧埠頭BC突堤間CT</p> 	<p>横浜港本牧埠頭BC突堤間CTをコストやサービス水準において国際競争力を有した施設となるよう運営する</p>	<p>80万～100万TEU (船社及び荷主の港湾施設利用に関わる利便性を向上させ、船舶・貨物を誘致する)</p>
<p>【名古屋港】 飛島コンテナ埠頭(株) (平成17年12月1日)</p>	<p>飛島ふ頭南側CT</p> 	<p>名古屋港飛島ふ頭南側CTの岸壁・埠頭用地・(財)名古屋港埠頭公社整備施設等を一括して借受け、必要な荷さばき施設を整備し、港湾利用者の使用に供する</p>	<p>100万TEU (荷さばき機器類の遠隔操作・省力化、大型・高性能機器類の大量投入による効率化を図るとともに顧客の誘致活動を行う)</p>
<p>【大阪港】 夢洲コンテナターミナル(株) (平成18年4月予定)</p>	<p>夢洲CT</p> 	<p>大阪港北港南地区夢洲CTの岸壁・埠頭用地・(財)大阪港埠頭公社整備施設等を一括して借受け、必要な荷さばき施設を整備するとともに、これら施設を一体的に管理運営し港湾利用者の使用に供する</p>	<p>105万TEU (上下分離方式(公設民営)、無利子貸付金の活用、連続3バース一体的運営によるコンテナ取扱効率の向上を図るとともにサービスの向上に努め顧客の誘致活動を行う)</p>
<p>【神戸港】 神戸メガコンテナターミナル(株) (平成18年1月予定)</p>	<p>PI(第2期)地区CT</p> 	<p>神戸港ポートアイランド(第2期)地区CTの岸壁・埠頭用地・(財)神戸港埠頭公社整備施設等を一括して借受け、必要な荷さばき施設を整備し、これら施設を一体的に運営することにより港湾利用者の使用に供する</p>	<p>120万TEU (JCL-netの導入、自動ゲートシステムの導入、大型・高性能荷役機器類の適正投入による効率化等のコスト・サービス向上に努めるとともに複数港湾との連携や顧客の誘致活動を行う)</p>

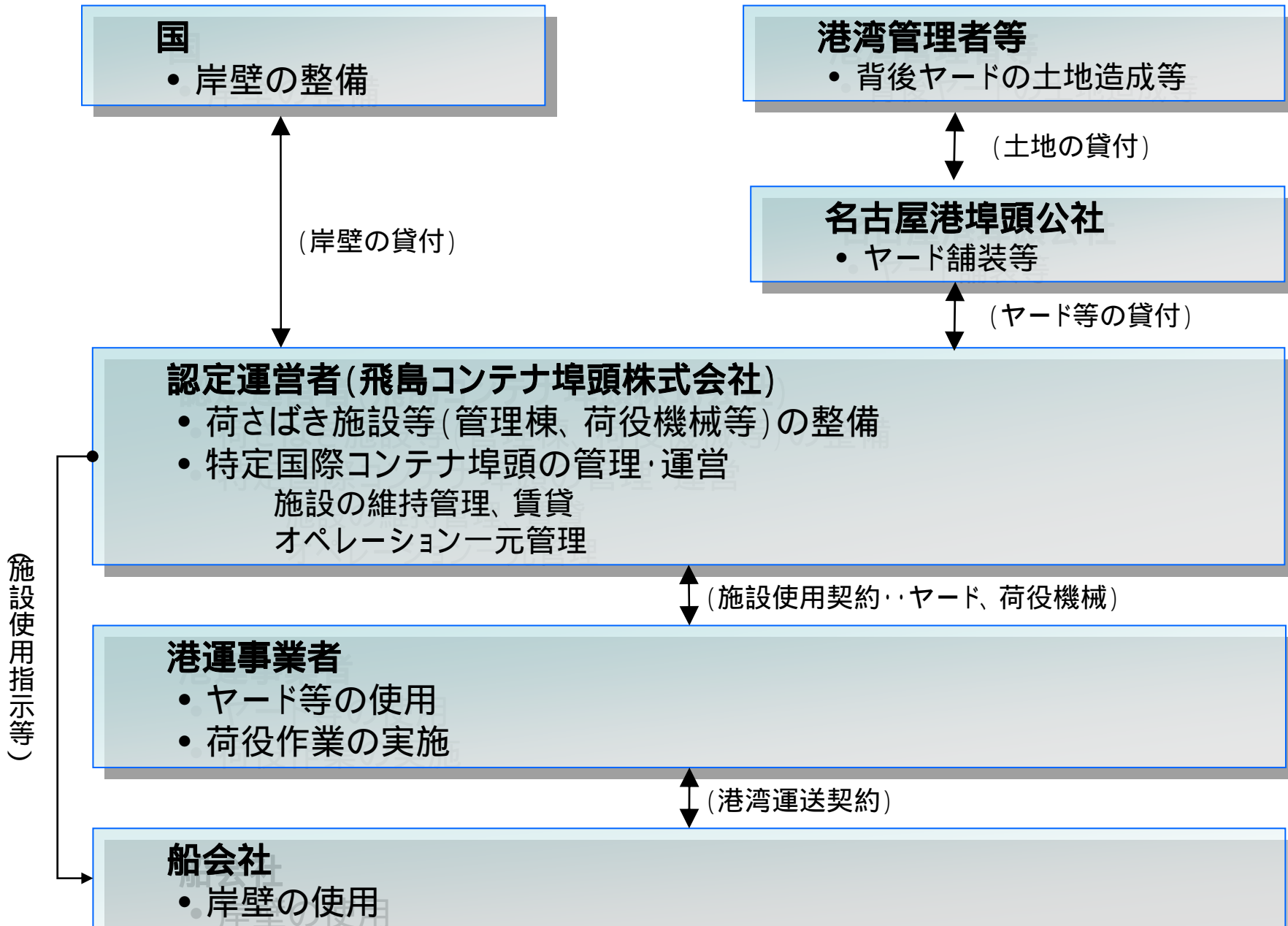
スーパー中枢港湾のコスト・サービス水準の目標



名古屋港 特定国際コンテナ埠頭



名古屋港 特定国際コンテナ埠頭運営事業開始時の運営内容



横浜港本牧BCコンテナターミナル全景

ゲート



24h全天候対応貨物検査場



ターミナル
オペレーションシステム



トランスファークレーン

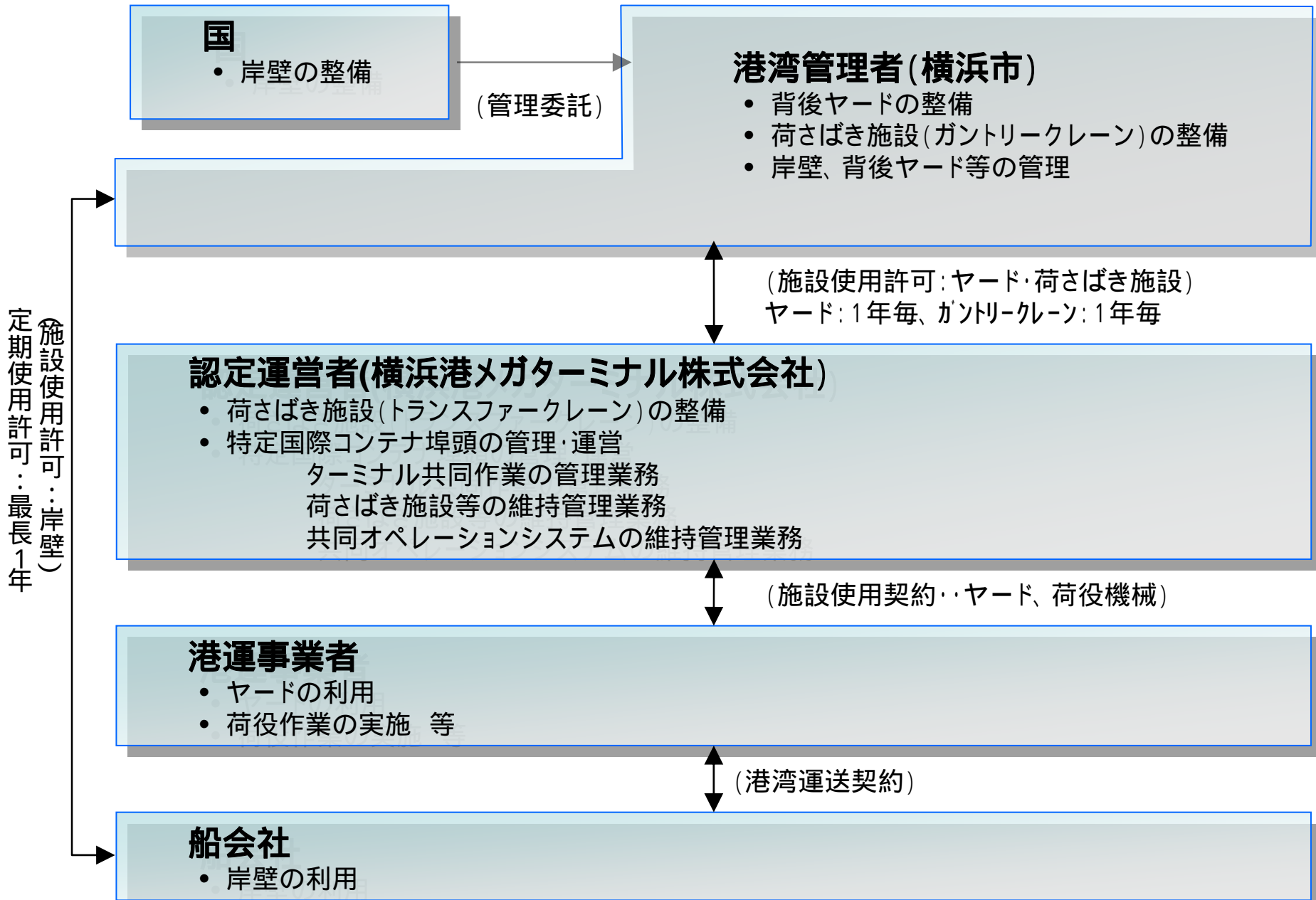


総面積50h

延長
390m
水深
-15m

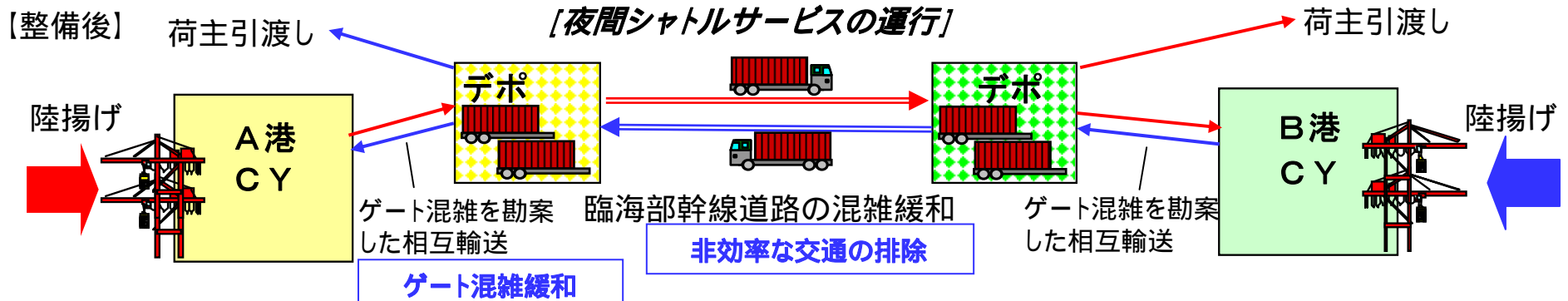
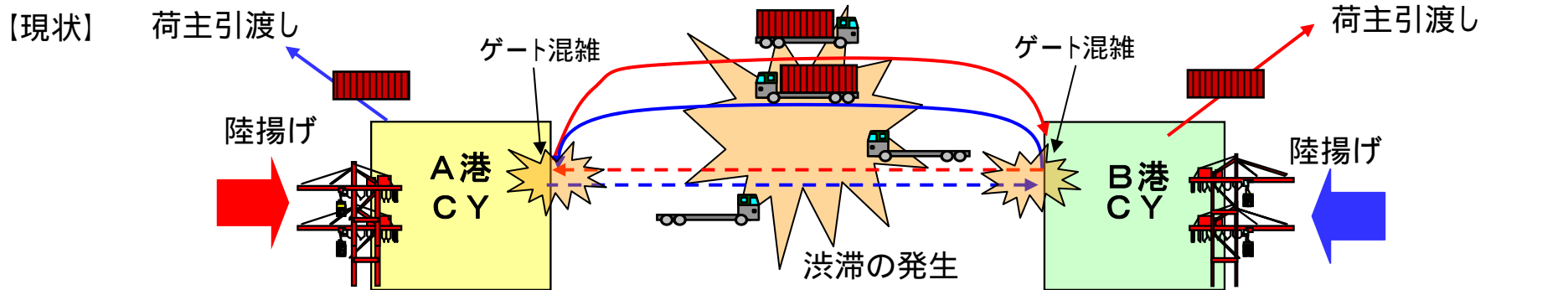
延長1000m 水深-13m

横浜港特定国際コンテナ埠頭運営事業開始時の運営内容



コンテナ物流円滑化共同利用施設(共同デポ)

スーパー中枢港湾を構成する港湾間においては、海上コンテナ貨物の輸出入の不均衡や、船社のアライアンス化によるコンテナの相互利用の進展により、横持ち輸送が発生。
 これら横持ち輸送は、港湾間を結ぶ道路渋滞やゲート混雑の悪化を増大。
 そこで、**共同デポ**において、コンテナターミナルから昼夜を問わずコンテナを搬入し、帰り荷を探すコンテナトレーラーの配車とマッチングさせることにより、海上コンテナ貨物の2次輸送の効率化等を推進。



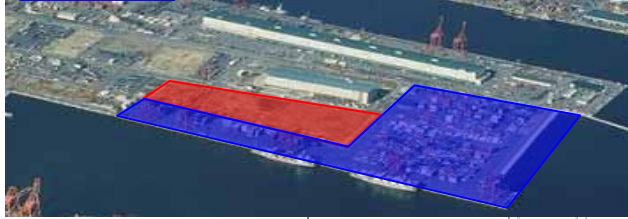
神戸港 ホートアイランド(第2期) 共同デポの概要



コンテナ物流円滑化共同利用施設



特定国際コンテナ埠頭

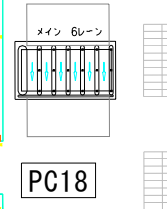
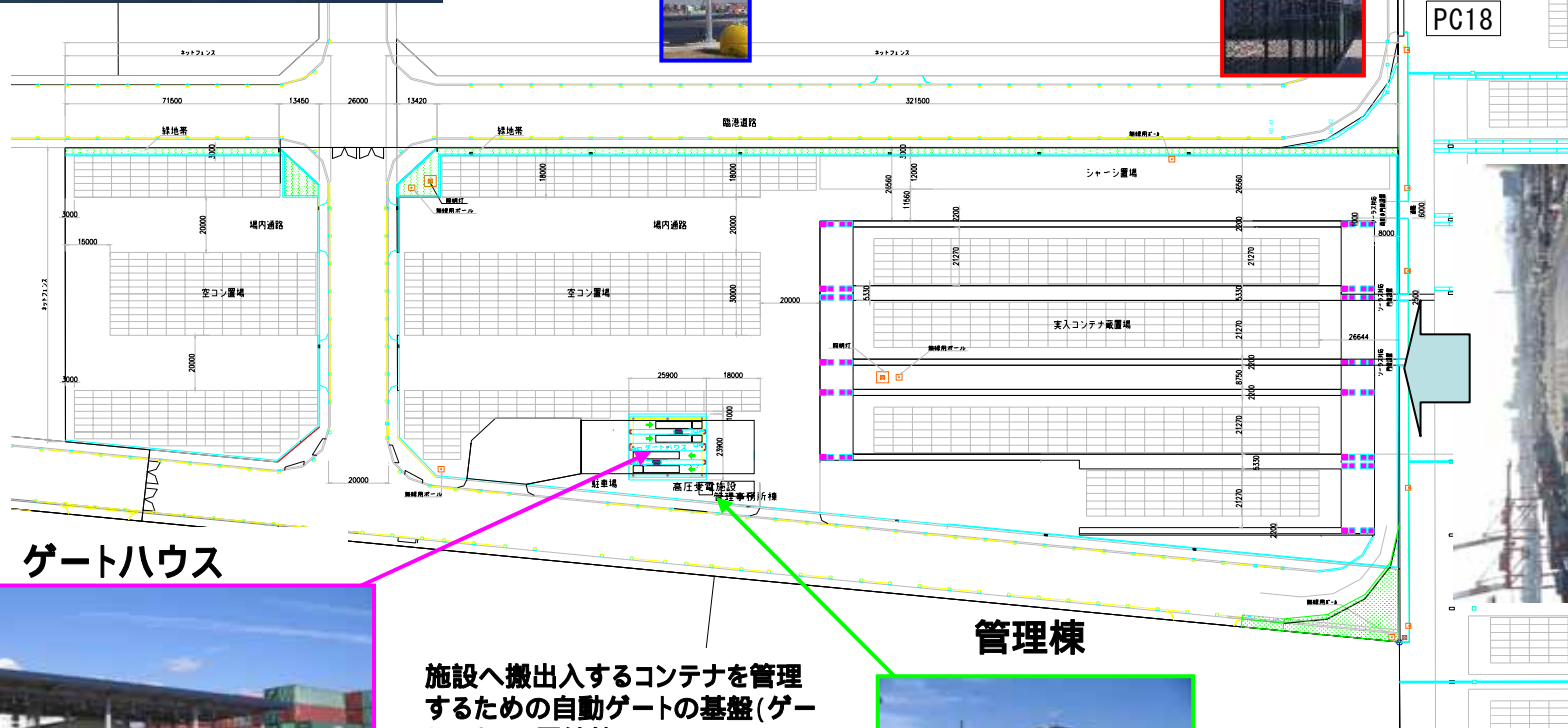


無線ポール (5箇所) 印



荷役機械の効率的な運用
を行うために使用される
無線LANの基盤(無線
ポール、電線管)

照明塔(2箇所) 印



ゲートハウス



施設へ搬出入するコンテナを管理
するための自動ゲートの基盤(ゲート
ハウス、電線管)

管理棟



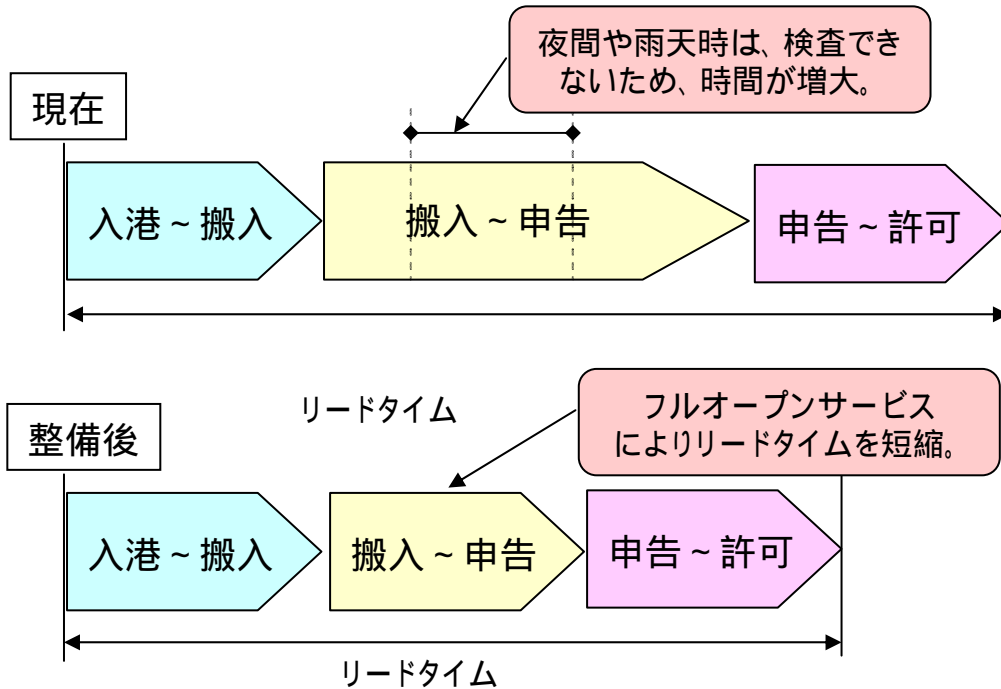
24時間フルオープン支援施設

スーパー中樞港湾プロジェクトの目標「リードタイムを現状の3～4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮」を達成するためには、コンテナターミナルの24時間フルオープン化の推進が重要。

港湾運送事業者においては、平成13年11月よりターミナルの364日24時間荷役を実現し、国の検査機関においても、執務時間外の体制(税関:平成15年7月、植検:平成16年10月実施)を整備するなど、24時間フルオープンサービスに向けて官民で取組中。

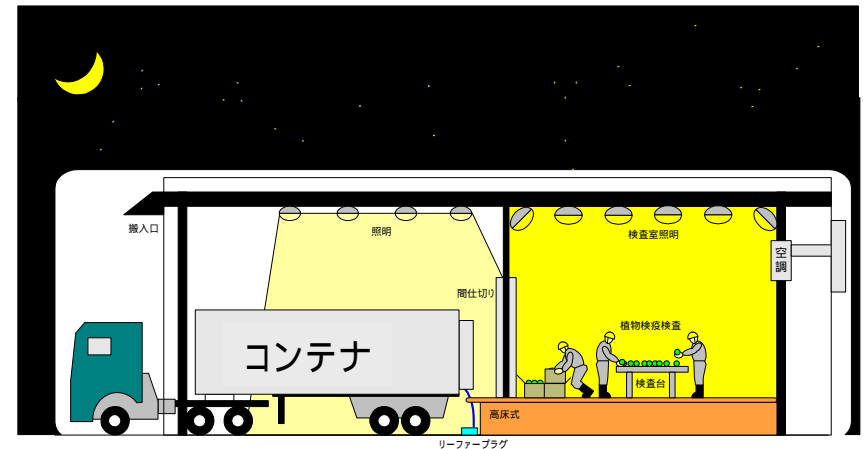
これら取り組みを推進するため、24時間フルオープン支援施設により、夜間や雨天時等における国の検査の円滑化を図る。

24時間フルオープン支援施設整備によるリードタイムの短縮イメージ



24時間フルオープン支援施設

・夜間や雨天時の検査業務にも対応できる施設の整備



名古屋港 24時間フルオープン支援施設の概要

1. 利用目的

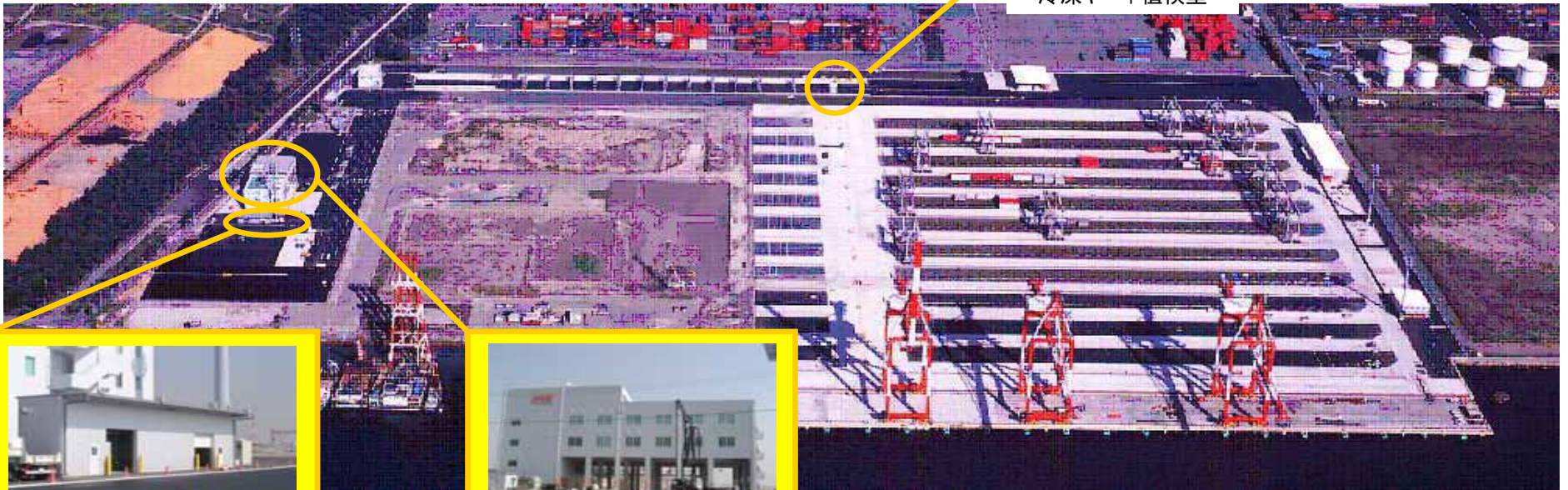
CIQ及び港湾荷役の24時間フルオープン化に対応するため、夜間や雨天時の荷役にも対応できる検査施設を整備している。

2. 施設の内容

- ・植検税関検査室 : 1棟 80㎡
 - ・冷凍ヤード植検室 : 1棟 26㎡
 - ・休憩室(複合管理棟内): 1棟 277㎡
- 等



冷凍ヤード植検室



植検税関検査室



複合管理棟(夜間待機室)

H17.3.7 : 関西の総合的な物流機能強化に関する提言

(関西経済連合会)

< 抜粋 > 産学官が一体となって、関空や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」(仮称)の設置を検討すべき

H17.3.28 : 国際物流の効率化に関する意見交換会

(関西経済界、関係する国の地方機関、港湾・空港管理者)

H17.4.1 : 今後の国際物流施策の課題

(国土交通省国際物流施策推進本部)

H17.4.2 : 関西“国際物流”元気宣言

国土交通省と関西経済界の懇談会

H17.5.13 : 国際物流戦略チーム第1回幹事会

H17.6.30 : 国際物流戦略チーム本部設置・第1回会合

H17.10.5 : 国際物流戦略チーム第2回幹事会

(施策推進体制)

主要港湾・空港を抱える各地域毎に国際物流戦略チームの設置が必要。

第1回幹事会 <ユーザーヒアリング&意見交換>

- ・港湾物流業務のIT化・効率化を更に促進
- ・阪神港のアクセス性の向上
- ・空コンテナ輸送の効率化促進
- ・戦略チームは実効性ある機動的な対応を 等々

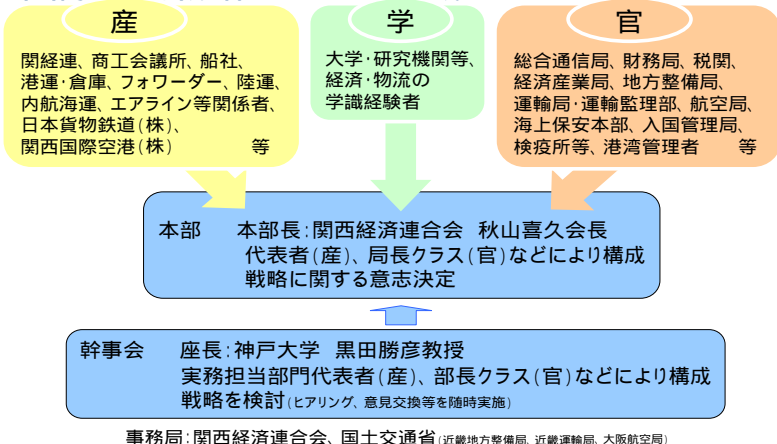
第1回本部会合 <以下の事項を審議>

- ・国際物流の課題に対し戦略チームとしての対応方針を決定
 - ・戦略チームの運営方針等の決定 等々
- (主な意見)
- ・ハードだけではなくソフト、制度、それを支える人材育成も重要
 - ・神戸港・大阪港の連携、あわせて関空等とも連携が重要
 - ・聖域なし、タブーなしで迅速な対応が必要 等々

第2回幹事会 <以下の事項を確認>

- ・第1回本部会合で決定された短期対応施策の進捗
- ・新たな短期対応として一開港化の検討を開始 等々

【国際物流戦略チームの構成】



<チームの活動方針(ポイント)>

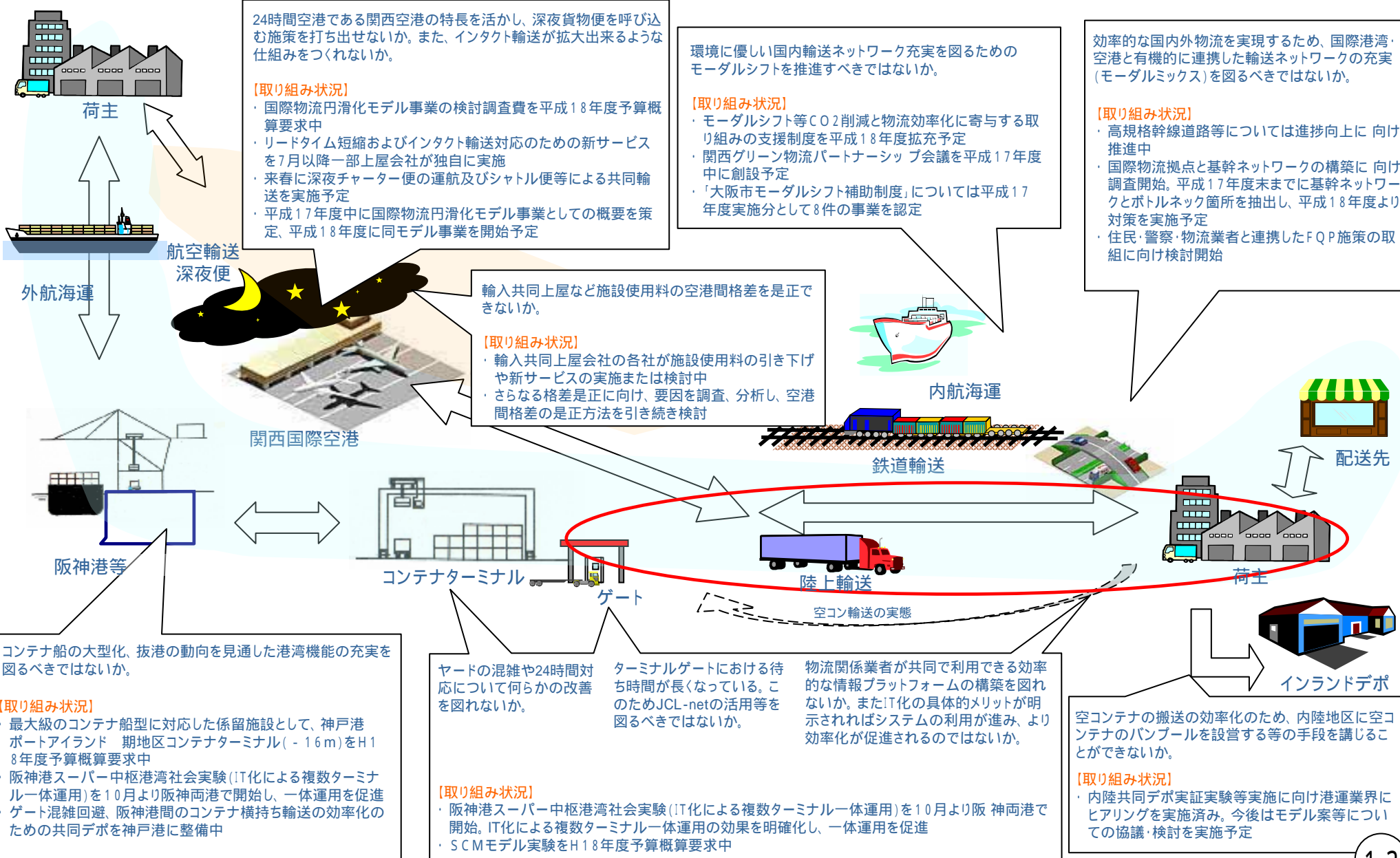
ビジョン

関西国際空港やスーパー中枢港湾「阪神港」等の活用等を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指す。

運営方針

- ・国際物流戦略チーム本部及び本部の下に設置される幹事会は常設とし、機動的・弾力的に取り組む。
- ・「国際物流戦略チームホームページ」を事務局において新たに設置し、活動状況を広く広報。
- ・メールボックス(「国際物流目安箱」)の運用によりユーザーのニーズや課題をタイムリーに把握。

関西国際物流戦略チームにおける検討内容



24時間空港である関西空港の特長を活かし、深夜貨物便を呼び込む施策を打ち出せないか。また、インタクト輸送が拡大出来るような仕組みをつくれぬか。

【取り組み状況】

- 国際物流円滑化モデル事業の検討調査費を平成18年度予算概算要求中
- リードタイム短縮およびインタクト輸送対応のための新サービスを7月以降一部上屋会社が独自に実施
- 来春に深夜チャーター便の運航及びシャトル便等による共同輸送を実施予定
- 平成17年度中に国際物流円滑化モデル事業としての概要を策定、平成18年度に同モデル事業を開始予定

環境に優しい国内輸送ネットワーク充実を図るためのモーダルシフトを推進すべきではないか。

【取り組み状況】

- モーダルシフト等CO2削減と物流効率化に寄与する取り組みの支援制度を平成18年度拡充予定
- 関西グリーン物流パートナーシップ会議を平成17年度中に創設予定
- 「大阪市モーダルシフト補助制度」については平成17年度実施分として8件の事業を認定

効率的な国内外物流を実現するため、国際港湾・空港と有機的に連携した輸送ネットワークの充実(モーダルミックス)を図るべきではないか。

【取り組み状況】

- 高規格幹線道路等については進捗向上に向け推進中
- 国際物流拠点と基幹ネットワークの構築に向け調査開始。平成17年度末までに基幹ネットワークとボトルネック箇所を抽出し、平成18年度より対策を実施予定
- 住民・警察・物流業者と連携したFQP施策の取組に向け検討開始

輸入共同上屋など施設使用料の空港間格差を是正できないか。

【取り組み状況】

- 輸入共同上屋会社の各社が施設使用料の引き下げや新サービスの実施または検討中
- さらなる格差是正に向け、要因を調査、分析し、空港間格差の是正方法を引き続き検討

コンテナ船の大型化、抜港の動向を見通した港湾機能の充実を図るべきではないか。

【取り組み状況】

- 最大級のコンテナ船型に対応した係留施設として、神戸ポートアイランド 期地区コンテナターミナル(-16m)をH18年度予算概算要求中
- 阪神港スーパー中枢港湾社会実験(IT化による複数ターミナル一体運用)を10月より阪神両港で開始し、一体運用を促進
- ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポを神戸港に整備中

ヤードの混雑や24時間対応について何らかの改善を図れないか。

ターミナルゲートにおける待ち時間が長くなっている。このためJCL-netの活用等を図るべきではないか。

物流関係業者が共同で利用できる効率的な情報プラットフォームの構築を図れないか。またIT化の具体的なメリットが明示されればシステムの利用が進み、より効率化が促進されるのではないか。

【取り組み状況】

- 阪神港スーパー中枢港湾社会実験(IT化による複数ターミナル一体運用)を10月より阪神両港で開始。IT化による複数ターミナル一体運用の効果を明確化し、一体運用を促進
- SCMモデル実験をH18年度予算概算要求中

空コンテナの搬送の効率化のため、内陸地区に空コンテナのバンパールを設営する等の手段を講じることができないか。

【取り組み状況】

- 内陸共同デポ実証実験等実施に向け港湾業界にヒアリングを実施済み。今後はモデル案等についての協議・検討を実施予定

伊勢湾広域連携の取り組み状況

伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会

【構成員】

[地方自治体]: 愛知県知事、三重県知事、名古屋市長、四日市市長

[経済界]: (社)中部経済連合会会長、名古屋商工会議所会頭、
四日市商工会議所会頭

[民間企業]: 中部国際空港(株)社長

[港湾管理者]: 名古屋港管理組合管理者、四日市港管理組合管理者

[国]: 国土交通省中部運輸局長・中部地方整備局長

協議会の構成員が一体となり、中部地域のものづくりを下支えし、広域的な物流の円滑化に資する施策を積極的に展開

伊勢湾広域連携施策の推進

伊勢湾スーパー中枢港湾育成プログラムの改正

1. ロジスティクス機能の連携

港湾との連携

-) 伊勢湾としてのデイリーサービスの向上
-) 共同デポによるフィーダー貨物の輸送効率化
-) インランドデポを活用した名古屋港、四日市港の連携

空港との連携

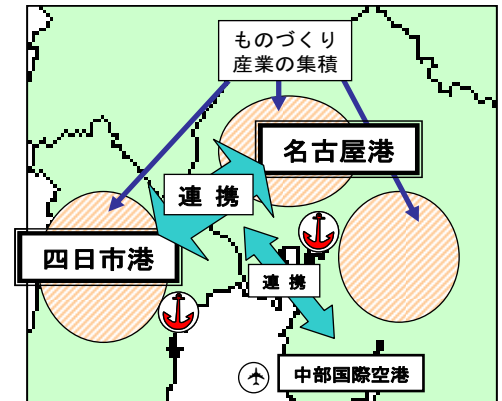
2. 大規模災害時におけるリダンダンシーの確保

3. 物流情報の共有化

4. 寄港コストの軽減

5. 伊勢湾全体のサービス水準向上のための条件整備

四日市港においても次世代高規格コンテナターミナルを配するとともに、両港の既存コンテナターミナルの高質化等により、伊勢湾全体の国際競争力を強化していく。



共通の背後圏である中部地域のものづくり産業を支援

四日市港次世代高規格CTの概要

ターミナルオペレーター:

四日市コンテナターミナル(株)

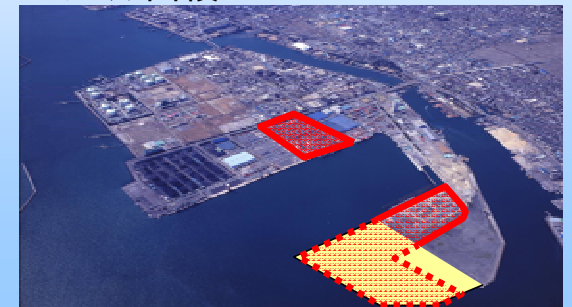
平成16年7月23日設立

四日市港管理組合に認定申請中

ターミナルの概要: 霞ヶ浦ふ頭CT

岸壁 -12 ~ -15m、延長1280m

ターミナル面積67ha



京浜港における広域連携施策の推進 ~ コンテナ輸送効率化への取組み ~

【取り組みの概要】

京浜港では、道路の渋滞やゲート待ち渋滞による経済的損失などコンテナ横持ち輸送における非効率性が広域的な課題となっている。
このような状況を受け、関東地方整備局等では、効率的な海上コンテナ輸送体系の構築を目的として、官民から構成される「コンテナ輸送効率化検討委員会」を設置し、京浜港間の横持ち輸送効率化など広域連携施策を展開している。

15年度

< 検討内容 >
京浜港間のコンテナ輸送の現状把握(要因、量、輸送手段)
具体的な効率化方策(輸送の時間帯、輸送手段等)

< 成果・展開 >
横持ち輸送の実態把握
・年間33万TEU
・ほとんどがトラック、海上輸送は少々、鉄道無し
効率化方策提案
はしけ、トラック、鉄道輸送の提案

16年度

< 検討内容 >
産官学からなる委員会(コンテナ輸送効率化検討委員会)を設置
具体的な効率化方策の検討し先行的にトライアル実験を実施

< 成果・展開 >
はしけ輸送については東京 - 横浜間で3日試行的に実施
トラック輸送についてはゲート予約制度を東京・横浜で試行的に実施
鉄道については内陸輸送の可能性を検討

17年度

< 検討内容 >
川崎港での共同デポの検討
はしけ輸送の新たな手法の検討
鉄道輸送の活性化のための方策検討

< 成果・予定 >
川崎港において京浜港共同デポの実証実験を実施予定
はしけ輸送の新たな輸送方法を実験予定
横浜港本牧BCからの具体的な鉄道輸送の検討

コンテナ輸送効率化検討委員会による検討

18年度以降の展開予定

【物流高度化計画(仮称)の実施】
「関東地域の港湾の基本方針(仮称)」(平成17年2月予定)に基づき、港湾物流の基本的戦略を策定

物流高度化計画(仮称)の策定にあたっては、民間・行政等の多様な物流関係者で連携しての取組みを予定

実施にあたっては、既存の「コンテナ輸送効率化検討委員会」の再編も予定