

# 重点事項

## 1 活力 ~国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成~ 我が国の経済活性化と民需・雇用の創出

(1) 我が国港湾の国際競争力の強化と国際物流ネットワークの信頼性の向上  
~より低廉、迅速、かつ安全で信頼性の高い国際物流体系の構築~

目標

港湾物流の高質化  
・輸送の確実性・定時性の向上  
・リードタイムの短縮  
・リアルタイムの情報提供  
・コスト縮減  
港湾におけるロジスティクス・ハブの形成  
・クロスドック拠点の形成  
・流通加工・保管のための拠点の形成  
国際物流ネットワークの信頼性の向上



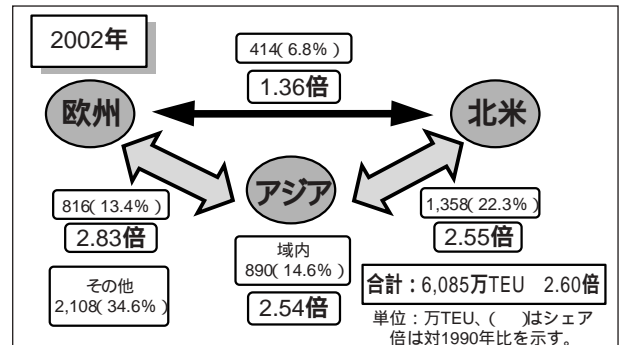
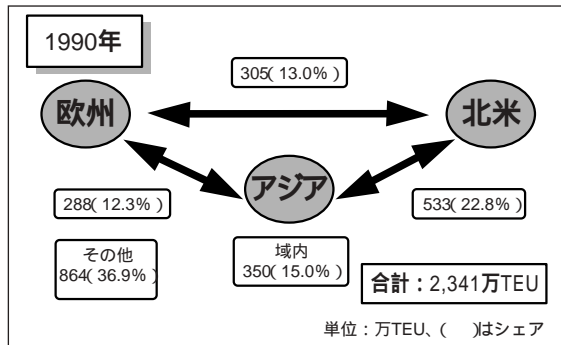
具体的な施策

・船舶大型化に対応したコンテナターミナルの整備  
・物流拠点としての臨海部の整備  
・港湾24時間フルオープン化の実現  
・港湾情報プラットフォームの構築  
・安全かつ効率的な航行を実現する国際幹線航路整備等  
・改正SOLAS条約に対応した港湾の保安対策等の強化等

### 国際海上コンテナ物流への戦略的取組み

国際海上コンテナ輸送における基幹航路の集約、アジア諸国との航路網の拡大等物流ネットワークの多層化  
~アジア - 欧州、アジア - 北米及びアジア域内のコンテナ流動が飛躍的に増加~

世界のコンテナ海上荷動量



出典：日本郵船、商船三井営業調査部調べ

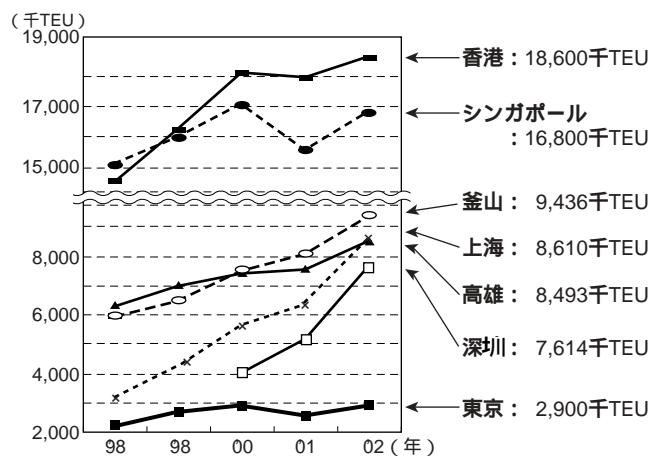
### アジア諸国のコンテナ取扱量の現状

香港、シンガポールを始めとするアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量は飛躍的に増加し、2002年には世界の取扱量ランキング6位までを占めるに至った。一方我が国の港湾は取扱貨物量自体は増加しているものの、相対的に地位を低下させている。近年もアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量の増加傾向は続いている。

### 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

1980年 (単位:千TEU)			2002年 (単位:千TEU)		
港名	取扱量	順位	港名	取扱量	順位
ニューヨーク・ニュージャージー	1,947	1	香港	18,600	1
ロッテルダム	1,901	2	シンガポール	16,800	2
香港	1,465	3	釜山	9,436	3
神戸	1,456	4	上海	8,610	4
高雄	979	5	高雄	8,493	5
シンガポール	917	6	深川	7,614	6
サンファン	852	7	ロッテルダム	6,500	7
ロングビーチ	825	8	ロサンゼルス	6,105	8
ハンブルグ	783	9	ハンブルグ	5,373	9
オークランド	782	10	アントワープ	4,777	10
横浜	722	12	東京	2,900	13
釜山	634	16	横浜	2,336	21
東京	632	18	神戸	2,000	27

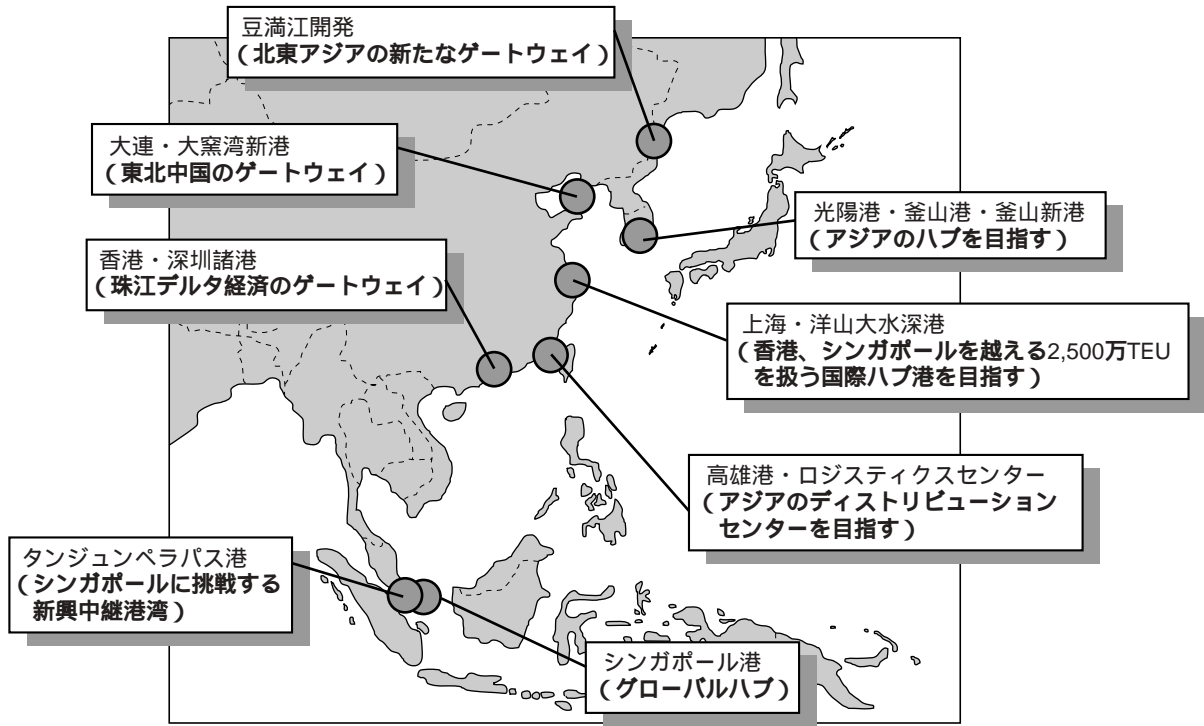
### 近年のアジア主要港湾のコンテナ取扱量



## アジア諸国のコンテナ戦略

～コンテナを制するものが国際海上物流を制する～

アジア諸国は国家戦略として国際海上コンテナ物流の強化に取り組んでおり、トランシップ貨物の集約または、背後圏の活発な経済活動から生ずるダイレクト貨物の集積を図っている。

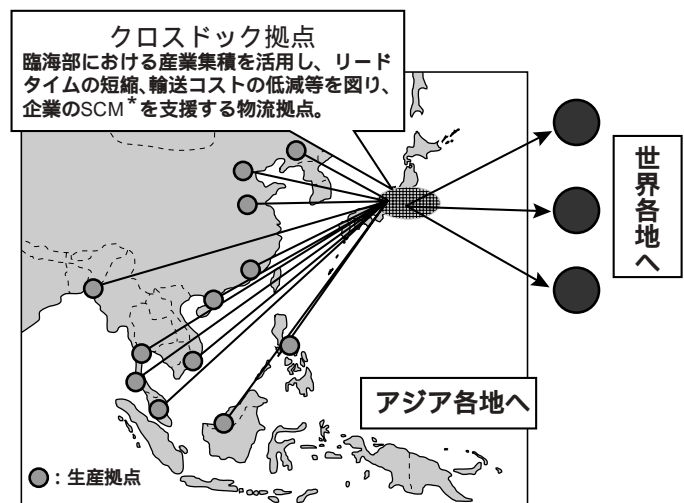
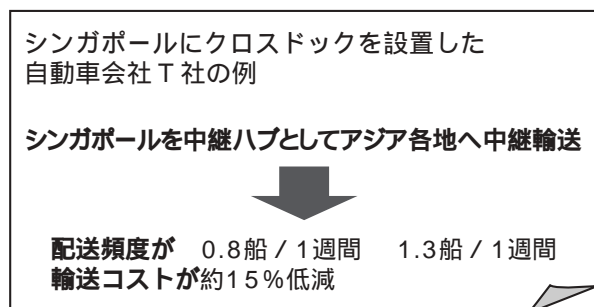


## グローバル企業の物流戦略

～企業活動を支える物流機能強化の要請～

一方、グローバル企業は、国際競争力を強化するため適地生産や原料・部品・完成品等をjust in timeで供給する体制を構築しており、こうした活動を支援する物流拠点の形成を求めている。我が国においても高付加価値品に強いという特色を活かしつつ、臨海部のクロスドック拠点の形成等を通じて、配送の高頻度化、輸送コストの低減を図る必要がある。

例えば....



\* SCM : サプライ・チェーン・マネジメント Supply Chain Management

生産から消費まで流過程を一貫したシステムとしてとらえ全体の効率性を高めることにより、市場の変化に対して最適化を図ること。

## イ) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

### 目標

～アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現～

- ・港湾コストは、現状より約3割低減（釜山港(韓国)、高雄港(台湾)と同レベル）
- ・リードタイム\*は、現状3～4日を1日程度まで短縮（シンガポール港と同レベル）

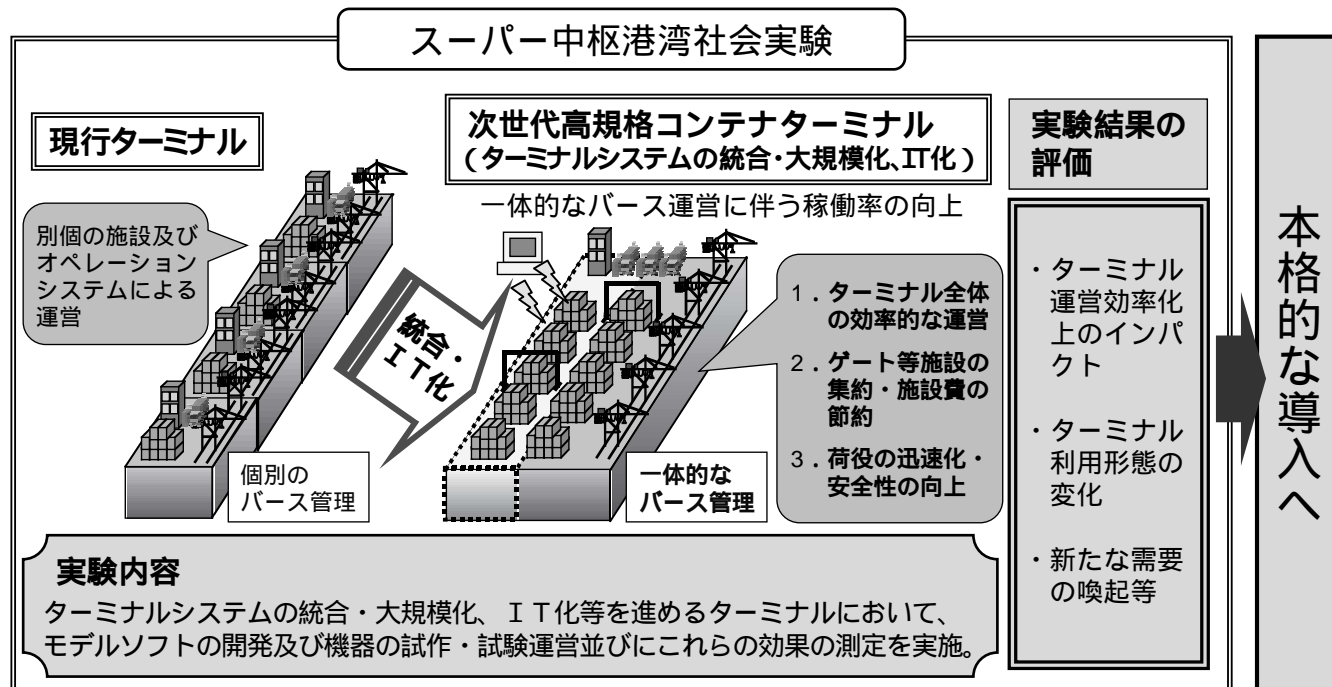
\*リードタイム：本船の入港から貨物引き取りが可能となるまでの時間

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、我が国港湾は相対的にその地位を低下させており、我が国港湾の国際競争力の向上を図ることが喫緊の課題となっている。このため、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開するスーパー中枢港湾プロジェクトを推進する必要がある。

このため、スーパー中枢港湾において、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等を図るための社会実験及びコンテナ輸送に係る広域連携施策検討調査等を実施するとともに、次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る財政投融資の金利の引き下げ等を行う。

### ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等に向けた社会実験

スーパー中枢港湾において、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等によるターミナル利用の高度化及び物流の効率化の効果을明らかにするため社会実験を実施する。



## ロ) 国際海上コンテナターミナルの整備促進

限られた需要をめぐる国際的な港湾間競争や、世界の基幹航路に投入されるコンテナ船の大型化が今後さらに進むと予想されるなか、我が国港湾が、より安価で・より速く・より安全で信頼性の高いサービスを提供し、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備を通じ、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。(東京港、名古屋港等)

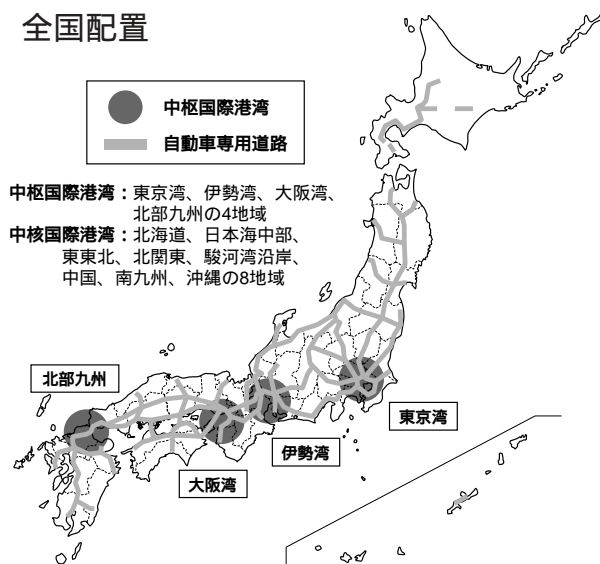
指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14比5%減(H19)】

事業費958億円(対前年度比1.08) 国費595億円(対前年度比1.02)



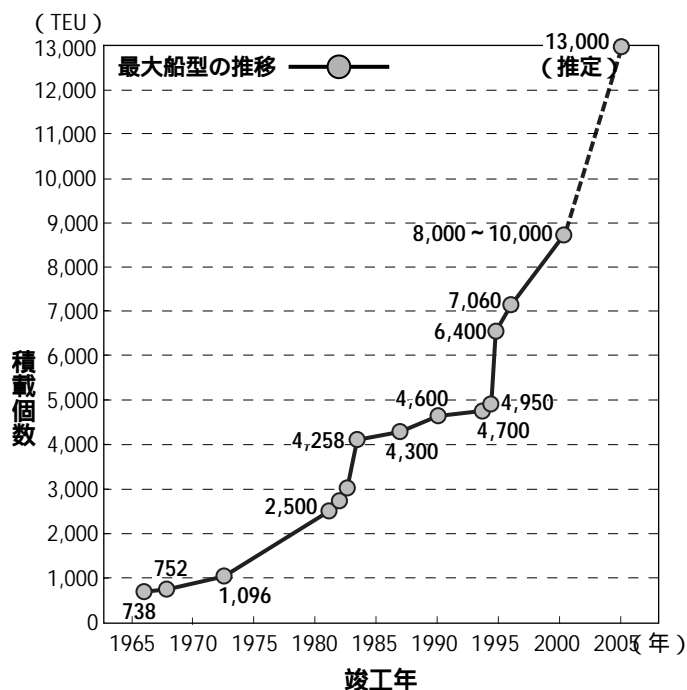
名古屋港(飛鳥ふ頭南地区)国際海上コンテナターミナル完成予想図

### 国際海上コンテナターミナルの拠点的全国配置



国土交通省港湾局作成

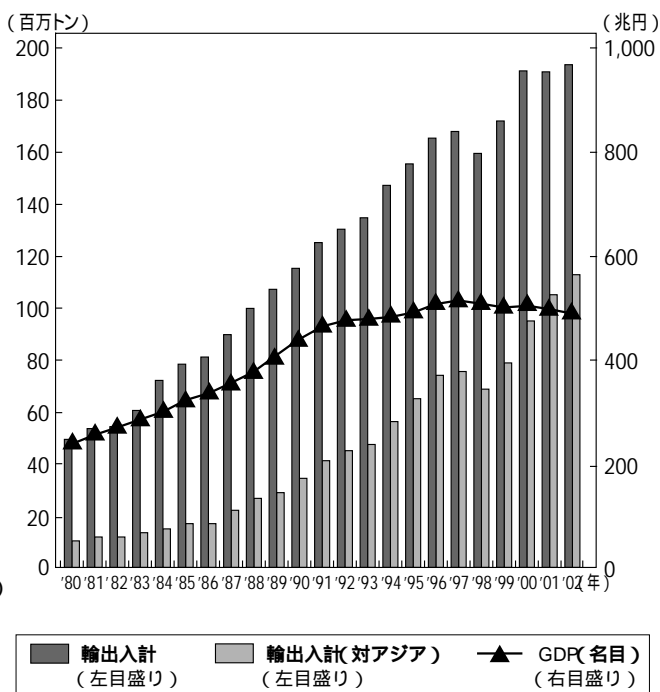
### コンテナ船の大型化の推移と今後の動向



注) 2002年の数値は発注計画に基づくものであり、2005年については推定値を示す。

出典：池田良穂「1万TEU超大型コンテナ船の試設計事例(2001.6.12超大型コンテナ船シンポジウム資料)」より作成

### 我が国におけるアジアを中心とするコンテナ輸出入貨物量の増加



出典：GDP：内閣府総合研究所、コンテナ貨物量；港湾局計画課調べ

## 改正SOLAS条約等を踏まえた港湾の保安対策の強化

2001年9月の米国同時多発テロの発生を踏まえ、2002年12月にIMO（国際海事機関）において海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正され、2004年7月までに対象港湾施設（500総トン以上の外航船等に供する岸壁等）において所要の保安対策を講ずることが義務付けられた。

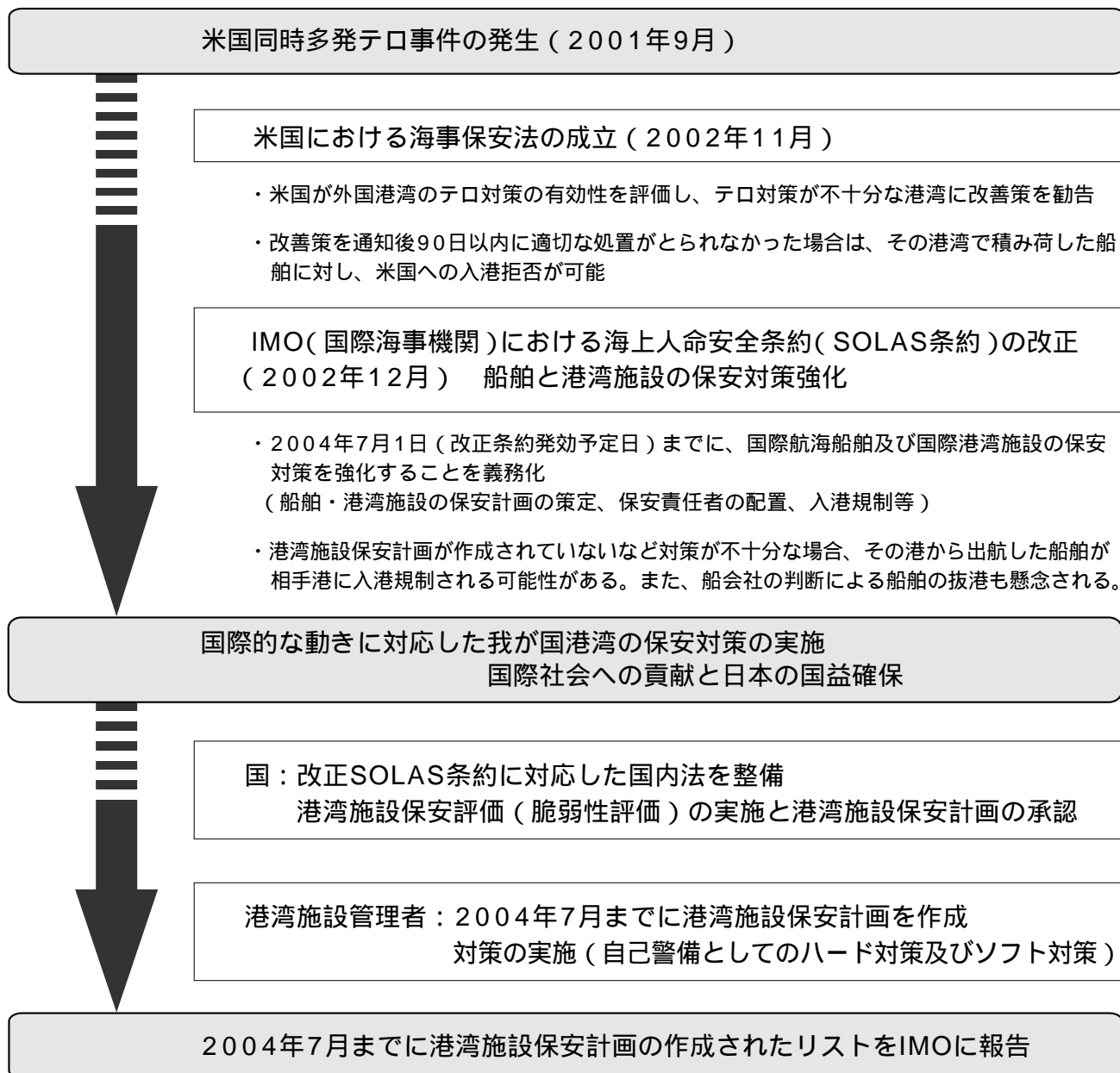
これは世界の港湾施設に求められる国際標準の転換を意味し、我が国の港湾施設においても、国際海上輸送システムの拠点として保安対策強化という国際的責任を果たすことが必須となり、国際水準の保安対策を行わない場合にはそのシステムから外れることになる。

このような状況の下、我が国の経済活動を支える国際海上輸送システムの信頼性を維持するとともに、港湾の国際競争力の強化に資するため、港湾施設の保安システムを国際的な水準にまで高めるための対策を強化する。

なお、改正SOLAS条約への対応のための港湾の保安設備の整備については、平成15年度補正予算により措置した。（国費232億円）

また、国際港湾において国際犯罪やテロ等を防止する水際対策の重要性にかんがみ、国際港湾ごとに「港湾保安委員会」を設置することにより、危機管理体制の強化を図る。

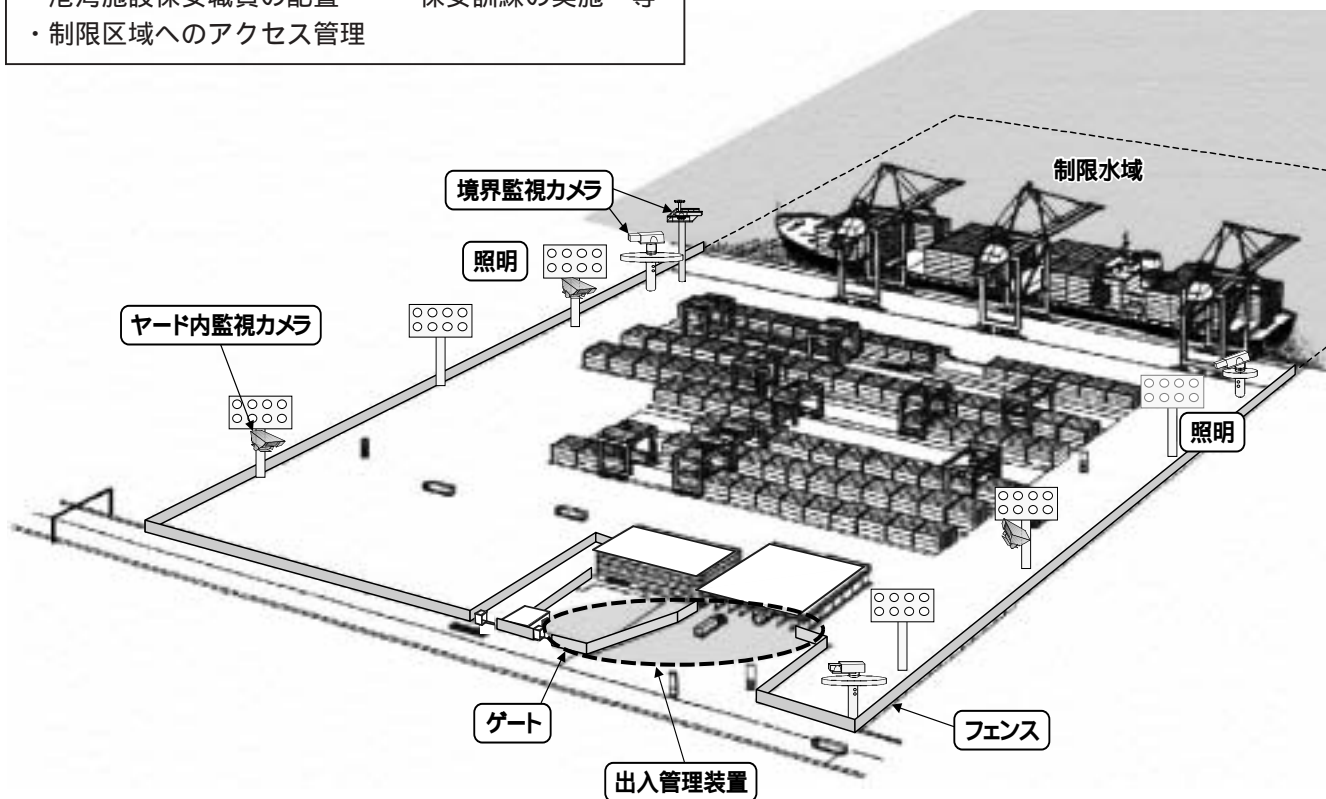
### 改正SOLAS条約を踏まえた港湾の保安対策強化の背景と対応



## 改正SOLAS条約を踏まえたコンテナターミナルの保安対策のイメージ

### ソフト対策

- ・港湾施設保安計画の策定
- ・陸域・水域の監視
- ・港湾施設保安職員の配置
- ・保安訓練の実施 等
- ・制限区域へのアクセス管理



### 国際港湾における水際対策

平成15年12月の「空港・港湾における水際対策幹事会（主宰：内閣危機管理監）決定に基づき、各国際港湾を管轄する国・地方の機関や民間事業者等により構成される「港湾保安委員会」を設置することにより、各機関の連携による保安の向上と出入管理の強化を図る。

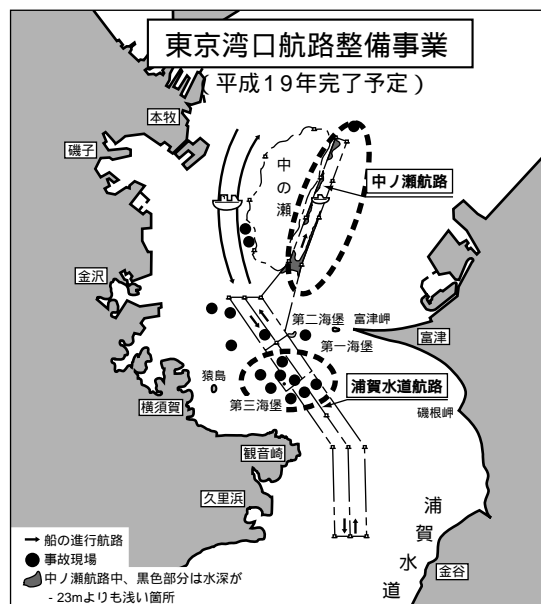
## 国際幹線航路の着実な整備推進と連携の促進

船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、そして大型船舶の航行が可能となることによる物流コスト削減を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要4国際幹線航路の整備を進める。（東京湾口航路、中山水道航路、備讃瀬戸航路及び関門航路）

その際、首都圏の経済活動と国民生活を支えるゲートウェイである東京湾の安定的な海上輸送を支えるべく、東京湾口航路等の整備に重点化する。

指標：船舶航行のボトルネックの解消率  
【75%（H12） 90%（H18）】

事業費198億円（対前年度比1.24）国費198億円（対前年度比1.24）



## 港湾におけるハード・ソフト一体となった施策への取組み

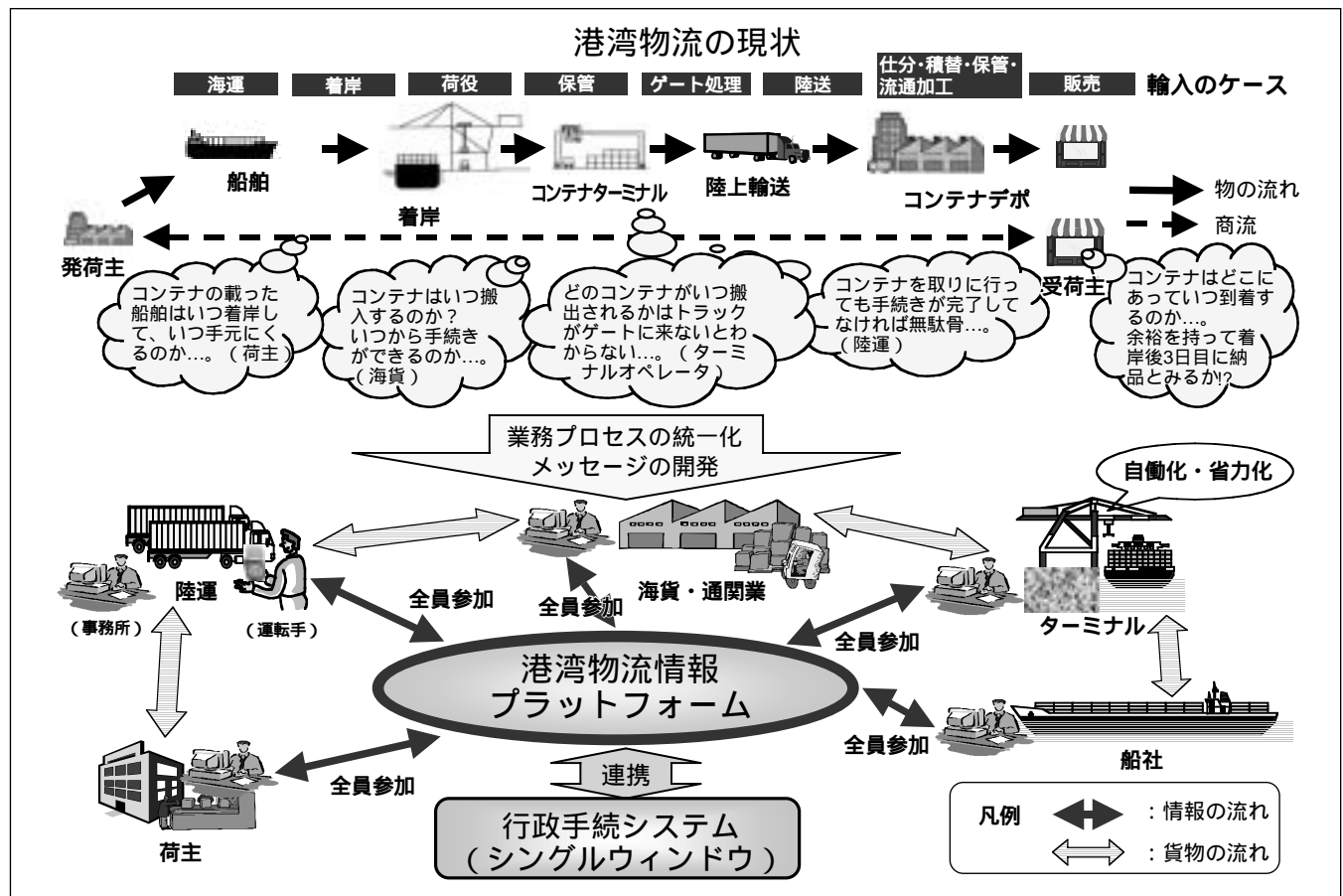
国際港湾物流における地位が相対的に低下している我が国港湾において、国際競争力の強化を図るためには、世界の先進港湾を凌ぐサービスを低コストで提供することが喫緊の課題であり、港湾物流のさらなる効率化を実現するため、ITを活用したハード・ソフト一体となった施策への取組みを一層推進する。

### イ) 港湾物流情報プラットフォームの構築

港湾では、貨物が船舶から荷主まで流れる過程で関与する関係者間で、情報交換、情報共有がタイムリーかつ円滑に行われていないため、時間面やコスト面で様々な非効率が生じている。

このような問題を解決するため、船社・港運・海貨・陸運・荷主等の港湾物流を担う業界及び関係行政機関等において情報の交換・共有を可能とする共通のシステム環境「港湾物流情報プラットフォーム」を構築し、効率的な港湾物流を実現する。

#### 港湾情報プラットフォームの構築



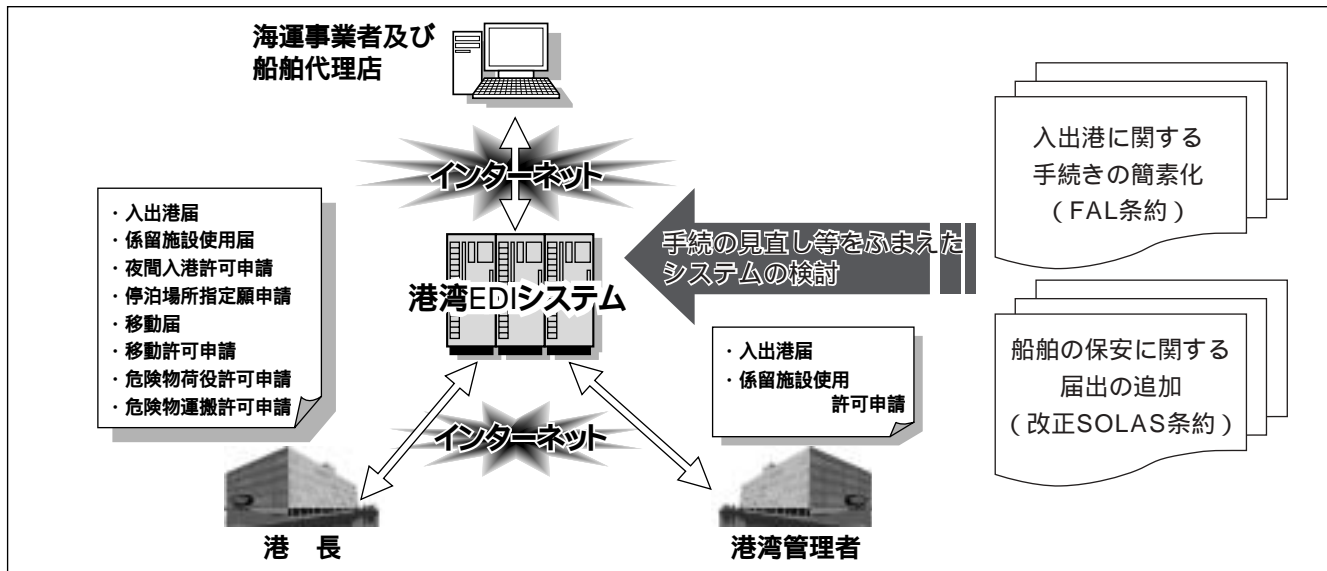
### ロ) 輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み

国際標準への準拠、手続の簡素化の一環として、外航船舶の入出港に関する手続等の簡素化を図ることを内容とするFAL条約（国際海運の簡易化に関する条約）及び、港湾施設、船舶における保安の確保のために必要な措置を図ることを内容とする改正SOLAS条約（海上人命安全条約）の批准等に伴い、国際的な調和に留意しつつ、港湾EDIシステムの信頼性・利便性の向上に係る検討を行う。

また、平成15年7月23日に実現した輸出入・港湾関連手続のワンストップ化についても利用者の意見・要望等を踏まえたさらなる利便性向上に取り組む。

指標：港湾EDIシステムの普及率【22%（H13） 100%（H17）】

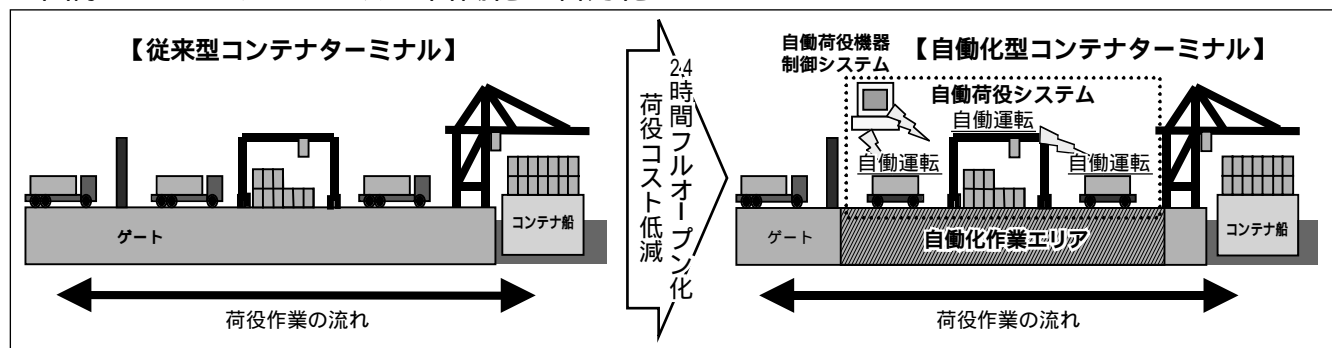
### 港湾EDIシステムの利便性向上の検討



### 八) 国際海上コンテナターミナルの高度化の推進

我が国の港湾コストは、アジア周辺諸国に比べ諸物価が高く、現状の対応の延長では国際競争に対応した低コストかつ24時間のサービスを実現することは困難である。このため、荷役作業の自動化・省力化及びゲートシステム等の情報化など、国際コンテナターミナルの高度化を図る。

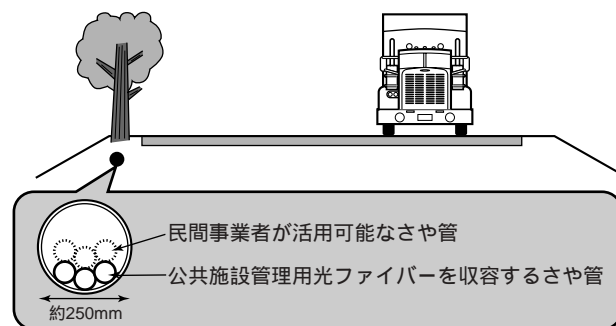
#### 国際コンテナターミナルの自動化・省力化



### 二) 港湾施設管理用光ファイバー等收容空間の整備

「e-Japan重点計画2003」に基づく世界最高水準の高度情報通信ネットワーク形成の一環として、道路、河川等とも連携しつつ、港湾管理業務の効率化やコンテナターミナル等における業務活動の支援等を行うため、港湾において光ファイバー及びその收容空間の整備を促進する。(川崎港等)

#### 光ファイバー收容管路の構造例



1. (他の施設管理用光ファイバーとの接続を進めるとともに、民間事業者も利用可能な收容空間とする。)

指標：公共施設管理用光ファイバー等收容空間ネットワークの延長【28,140km( H13 ) 32,000km( H15 )】