

1 物流改革の推進『活力』

国際競争力の強化による我が国経済の活性化

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
- ・港湾コストの低減
- ・リアルタイムの情報提供

港湾におけるロジスティクス・ハブの形成

- ・流通加工・保管のための拠点の形成



具体的な施策

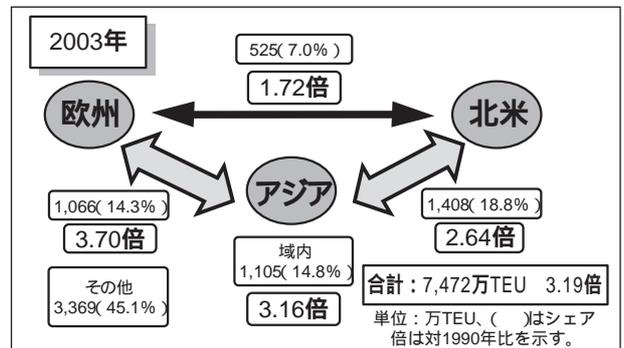
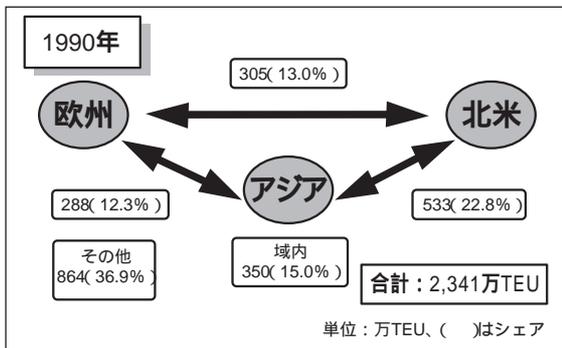
- ・スーパー中枢港湾プロジェクトの推進
- ・船舶の大型化に対応したコンテナターミナルの整備
- ・物流拠点としての臨海部の整備
- ・輸出入・港湾関連手続の簡素化
- ・港湾の24時間フルオープン化の実現
- ・港湾物流情報プラットフォームの構築
- ・安全かつ効率的な航行を実現する国際幹線航路の整備 等

*リードタイム：本船の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間

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～

世界の海上コンテナ輸送量



出典：日本郵船、商船三井営業調査部調べをもとに国土交通省港湾局作成

アジア諸国のコンテナ取扱量の現状

香港、シンガポールをはじ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、2003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、我が国の港湾はコンテナ取扱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。

アジア主要港でのコンテナ貨物量の急増は、アジアの経済成長に相まって進展したコンテナターミナル施設の充実とその運営分野の大規模化・情報化に起因している。特に、各国でコンテナトランシップ貨物（積み替え輸送による貨物）の集約・誘致に対する取組みが強化されており、規模の経済やネットワークの経済を活かした物流ネットワークが構築されている。

世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

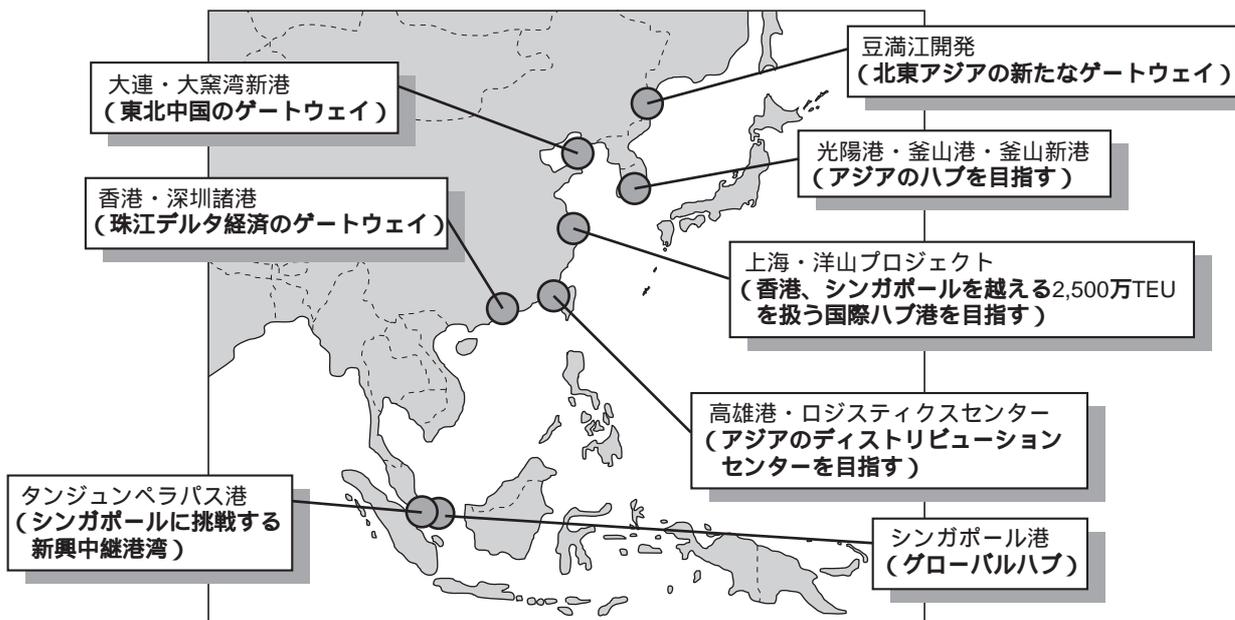
1980年 (単位:千TEU)		2003年 (単位:千TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1 香港	20,100
2 ロッテルダム	1,901	2 シンガポール	18,100
3 香港	1,465	3 上海	11,280
4 神戸	1,456	4 深圳	10,610
5 高雄	979	5 釜山	10,367
6 シンガポール	917	6 高雄	8,840
7 サンファン	852	7 ロサンゼルス	7,180
8 ロングビーチ	825	8 ロッテルダム	7,100
9 ハンブルグ	783	9 ハンブルグ	6,138
10 オークランド	782	10 アントワープ	5,445
12 横浜	722	17 東京	3,280
16 釜山	634	23 横浜	2,469
18 東京	632	46 名古屋	2,074
46 名古屋	206	神戸	2,046

注) は31位以下で具体的順位は不明

出典：CONTAINERIZATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2004, MARCH 2004 Containerization International
注) 国土交通省港湾局調べ

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 ~

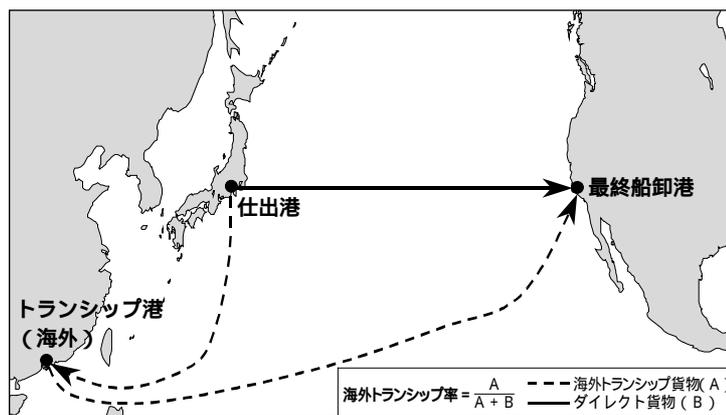
アジア諸国は国家戦略として国際海上コンテナ物流の強化に取り組んでおり、トランシップ貨物（積み替え輸送による貨物）の集約又は背後圏の活発な経済活動から生ずるダイレクト貨物（港湾から積み替えなく直送される貨物）の集積を図っている。



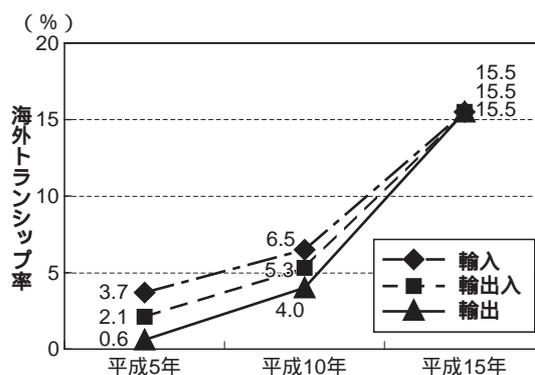
日本の港湾のフィーダー化

コンテナ船はその輸送効率を高めるため、主要港湾を選択して寄港する。このため、それらの港湾以外で発生する貨物は、主要港湾に集約され、そこで積み替えられて輸送されている（フィーダーサービス）。我が国港湾においても、日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられて諸外国へ輸送される貨物量が平成15年は5年前と比較して約4倍に拡大するなどフィーダー化が進展している。フィーダー化は荷主にとって物流コストの上昇およびリードタイムの増加によるリスク増大を生じ、輸出入価格の上昇による国内物価の上昇及び国際競争力の低下を招くこととなり、国民生活に及ぼす影響は極めて大きい。

ダイレクト輸送と海外トランシップ輸送のイメージ



我が国の輸出入における海外トランシップ率



出典：国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」

わが国の港湾が世界のコンテナ幹線航路網から外れた場合の影響



出典：国土交通省港湾局「輸送体系の変化が我が国に及ぼす経済効果検討報告書」

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進と物流拠点の形成

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）

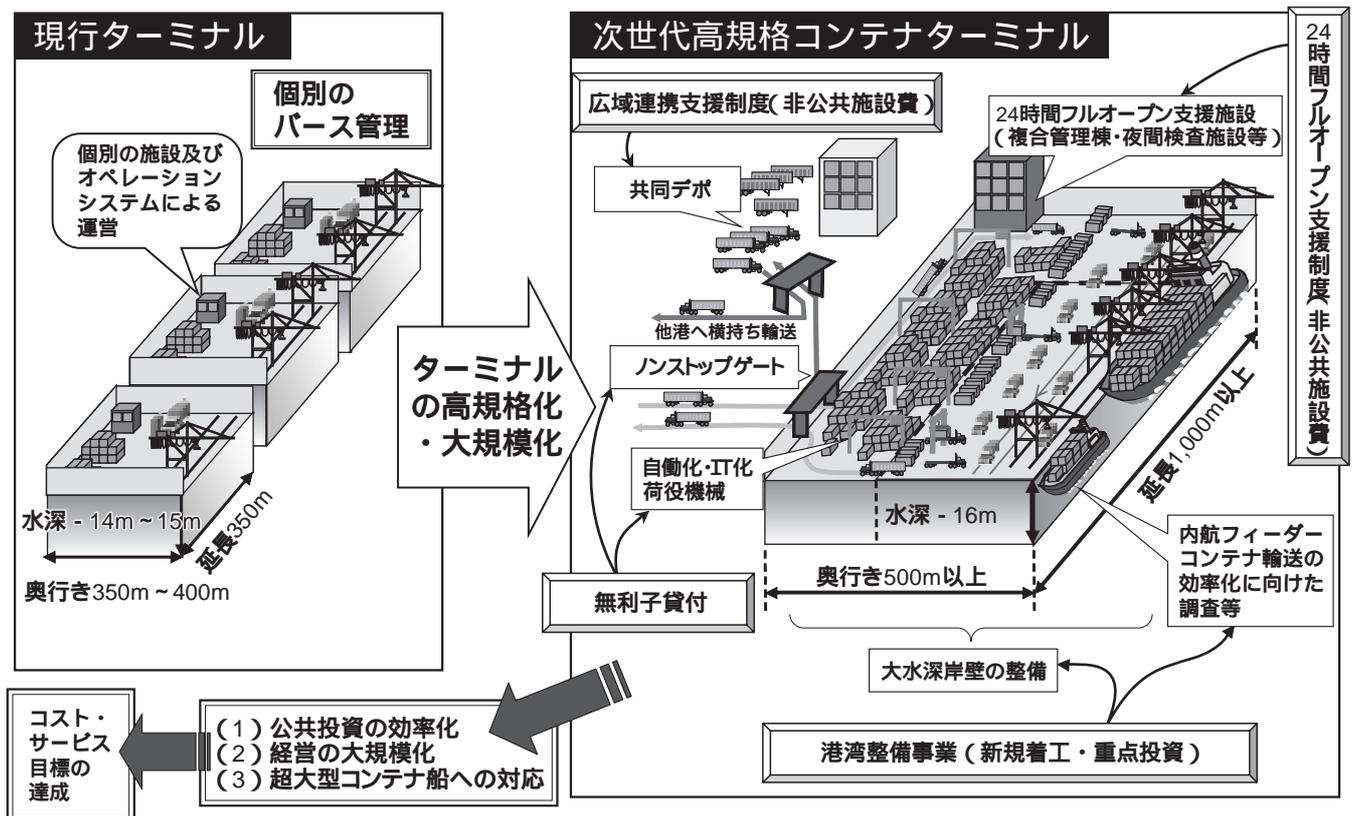
^{*}リードタイム：本船の入港から貨物引き取りが可能となるまでの時間

事業費448億円（対前年度比1.23）国費278億円（対前年度比1.21）

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、相対的にその地位を低下させている我が国港湾が国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワークを維持していくためには国際競争力の向上を図ることが必要である。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、官民一体でハード・ソフト連携した施策を先導的・実験的に展開し、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図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、平成16年7月23日にスーパー中枢港湾に指定された京浜港、伊勢湾及び阪神港において実施されるターミナルシステムの統合・大規模化等の社会実験の効果を踏まえつつ、次世代高規格コンテナターミナルの形成促進に係る支援事業を行う。

次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ



スーパー中枢港湾プロジェクトにおける新規制度等
 広域連携の観点に立った施設の重点整備による効率化

- ・広域港湾内の物流円滑化に資する「共同デポ」の整備を促進（補助制度の創設（非公共））【国費：1.3億円】
- ・スーパー中枢港湾に指定された港湾において、水深16mを有する世界最大級の高規格コンテナターミナルを重点的に整備

<p>新規着工 伊勢湾(名古屋港) <small>とびしま</small> 飛島ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル(水深16m岸壁等) 名古屋港飛島ふ頭南地区</p>  <p>国際海上コンテナターミナル (水深16m岸壁等)</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">事業概要</td> <td>総事業費</td> <td>約376億円</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>H17～H21</td> </tr> <tr> <td>整備施設</td> <td>岸壁(-16m)等</td> </tr> </table>	事業概要	総事業費	約376億円	事業期間	H17～H21	整備施設	岸壁(-16m)等	<p>新規着工 阪神港(大阪港) <small>ほっこうみなみ</small> 北港南地区 国際海上コンテナターミナル(水深16m岸壁等) 大阪港北港南地区</p>  <p>国際海上コンテナターミナル (水深16m岸壁等)</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">事業概要</td> <td>総事業費</td> <td>約458億円</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>H17～H24</td> </tr> <tr> <td>整備施設</td> <td>岸壁(-16m)等</td> </tr> </table>	事業概要	総事業費	約458億円	事業期間	H17～H24	整備施設	岸壁(-16m)等
事業概要		総事業費	約376億円												
		事業期間	H17～H21												
	整備施設	岸壁(-16m)等													
事業概要	総事業費	約458億円													
	事業期間	H17～H24													
	整備施設	岸壁(-16m)等													

名古屋港飛島ふ頭南地区及び大阪港北港南地区において、水深16mを有する国際海上コンテナターミナルを新たに整備することにより、積載能力8,000TEUを超えるコンテナ船の入港が可能となるなど、物流コストが削減される。

事業化検証調査 阪神港(神戸港)ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル(水深16m岸壁等)
 神戸港の現状を精緻に分析するとともに、国と港湾管理者である神戸市と一体となって、集荷力増大・利便性向上方策やバース等の再編プランを検討する。
 併せて、ポートアイランド(第2期)地区次世代高規格コンテナターミナル(水深16m)について効率的・効果的な施設整備方策を検討する。

世界最高水準のサービスの実現

- ・24時間フルオープン支援施設の整備を促進（補助制度の創設（非公共））【国費：2.5億円】
- ・内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進のための諸施策の効果、運航効率の向上輸送力強化等の検証に向けた調査等を実施
- ・国際海上コンテナ輸送の効率化と安全性・保安性の確保の両立に向けたノンストップゲートの構築に向けた実証実験を実施（行政経費）【国費：0.6億円】（23頁参照）

民間の創意工夫を生かすコンテナターミナル経営環境づくり

- ・民間ターミナルオペレーターによる荷さばき施設等の整備に対する無利子貸付制度・税制特例の創設等による支援を実施

ロ) 中枢・中核国際港湾と国際幹線航路の整備促進

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

国際海上コンテナ輸送に対する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。 (清水港等)

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比1.2%減(H15) H14比5%減(H19)】

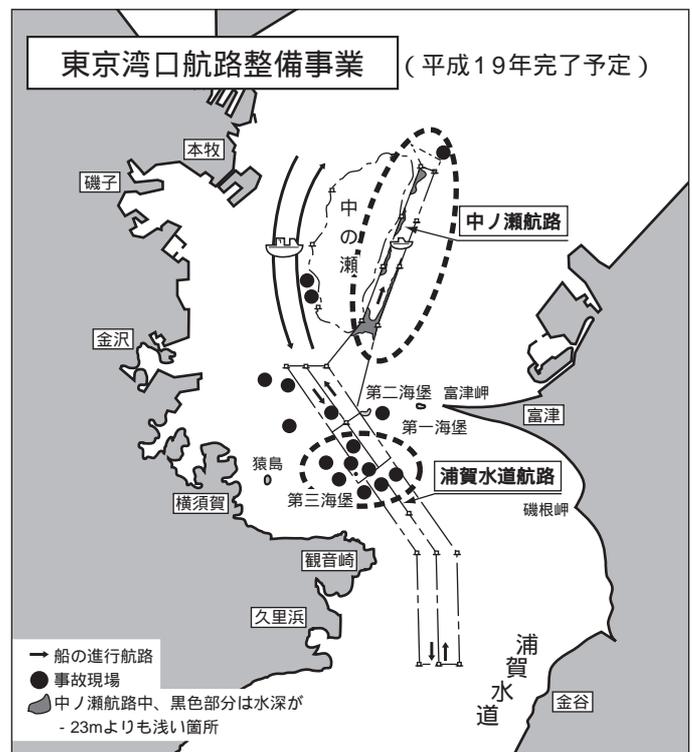
事業化検証調査 博多港アイランドシティ地区国際海上コンテナターミナル(水深15m岸壁等)

国際競争力を早期に発揮させるため、効率的、効果的な整備手法を検討するとともに、港湾の安定的な競争力を確保するためには、地域における連携が必要不可欠であることから、ソフト面で港湾間連携を促進するための方策を検討する。

国際幹線航路の整備

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を可能とす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国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を進める。

(東京湾口航路、中山水道航路、備讃瀬戸航路及び関門航路)



指標：船舶航行のボトルネックの解消率【75%(H12) 79%(H15) 90%(H18)】

事業費198億円(対前年度比1.00)、国費198億円(対前年度比1.00)

輸出入・港湾関連手続の簡素化への取組み

我が国の港湾は港湾サービスの面でアジアや欧米の主要港湾に比べて立ち遅れており、円滑な物流を阻害する要因となるテロ対策等のセキュリティ強化に対応しつつ、コストの低減やリードタイムの短縮といった国際物流の効率化を図るため、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの利便性向上及び国際港湾物流の情報化への取組みを一層推進する。

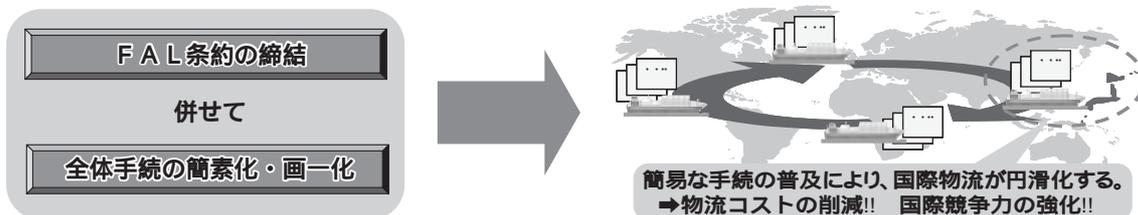
イ) 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み(FAL条約への対応)

外航船舶の入出港に付随する手続等を標準化して、国際海上交通の簡易化・迅速化を図ることを目的とするFAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)を締結するために平成16年度中に必要な措置を講じることとなっており、我が国の港湾関連手続も大幅に変更することとなる。港湾EDIシステムでもこれに対応した手続を処理できるようにシステム改良を行い、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの利便性向上を図る。

指標: 港湾EDIシステムの普及率【22%(H13) 72.4%(H15) 100%(H17)】

FAL条約の概要

整備年	IMOにおいて1965年採択。1967年発効。2004年7月時点で98カ国が締結(日本は未締結)。
目的	国際的な港湾手続(船舶の入出港手続、通関手続、入管、検疫・衛生手続等)の簡素化及び画一化による国際海上交通の促進。
概要	船舶の入出港の際に求める申請書類を原則として8種類に限定。



ロ) 港湾物流情報プラットフォームの構築

国際物流の効率化を図るためには情報伝達の円滑化が不可欠であるが、我が国港湾では、船社・ターミナル・海貨・通関・陸運・荷主等、国際物流に携わる事業者が非常に多く、関係行政機関等も含めたこれら関係者間で情報伝達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、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。(行政経費)【国費: 0.8億円】

港湾物流情報プラットフォームの構築

