

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
- ・港湾コストの削減
- ・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

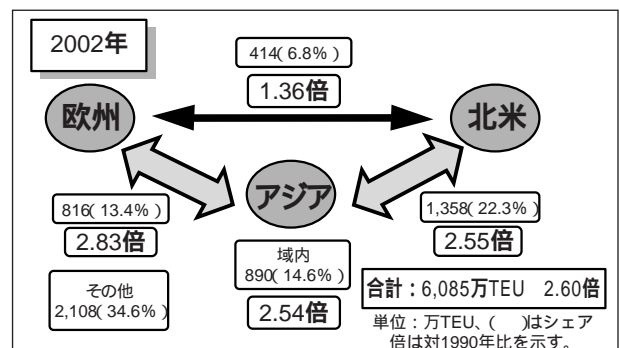
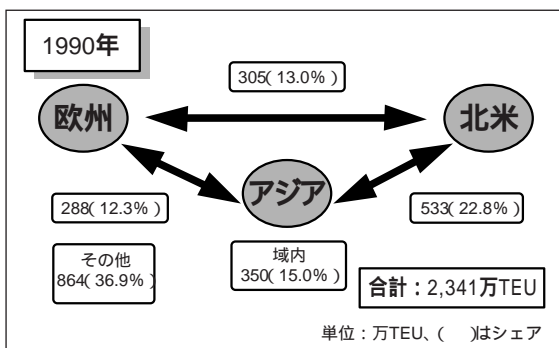
- ・スーパー中枢港湾プロジェクトの推進
- ・船舶の大型化に対応したコンテナターミナルの整備
- ・物流拠点としての臨海部の整備
- ・港湾24時間フルオープン化の実現
- ・港湾情報プラットフォームの構築
- ・安全かつ効率的な航行を実現する国際幹線航路の整備等

*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



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）

港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2 ロッテルダム	1,901
3 香港	1,465
4 神戸	1,456
5 高雄	979
6 シンガポール	917
7 サンファン	852
8 ロングビーチ	825
9 ハンブルグ	783
10 オークランド	782

12 横浜 722

16 釜山 634

18 東京 632

46 名古屋 206

2003年（単位：千TEU）

港名	取扱量
1 香港	20,100
2 シンガポール	18,100
3 上海	11,280
4 深圳	10,610
5 釜山	10,367
6 高雄	8,840
7 ロサンゼルス	7,180
8 ロッテルダム	7,100
9 ハンブルグ	6,138
10 アントワープ	5,445

17 東京 3,280

28 横浜 2,469

46 名古屋 2,074 (注1)

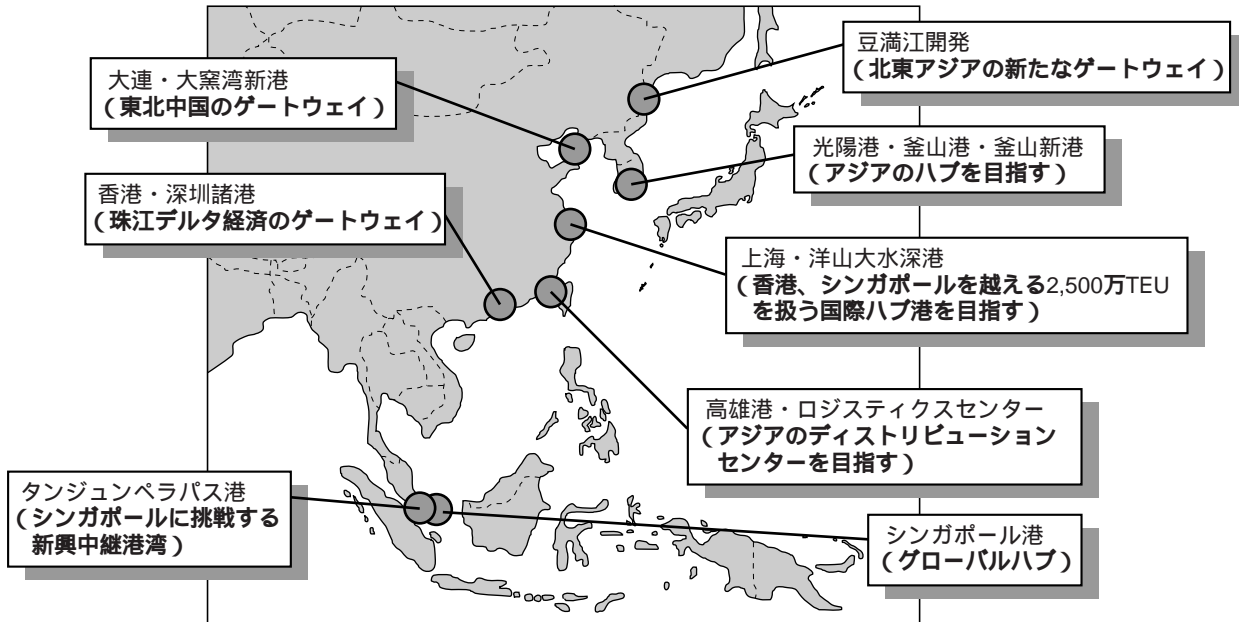
46 神戸 1,993 (注2)

は31位以下で具体的な順位は不明

出典：CONTAINERIZATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2004, MARCH 2004 Containerization International (注1) 国土交通省港湾局計画課調べ (注2) 2002年取扱量

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 ~

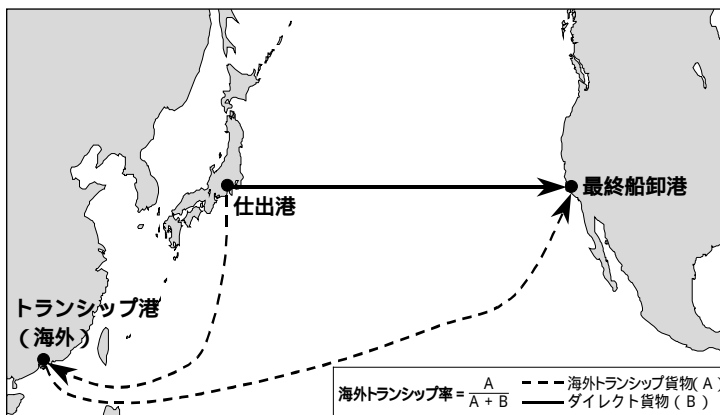
アジア諸国は国家戦略として国際海上コンテナ物流の強化に取り組んでおり、トランシップ貨物（積み替え輸送による貨物）の集約又は背後圏の活発な経済活動から生ずるダイレクト貨物（港湾から積み替えなく直送される貨物）の集積を図っている。



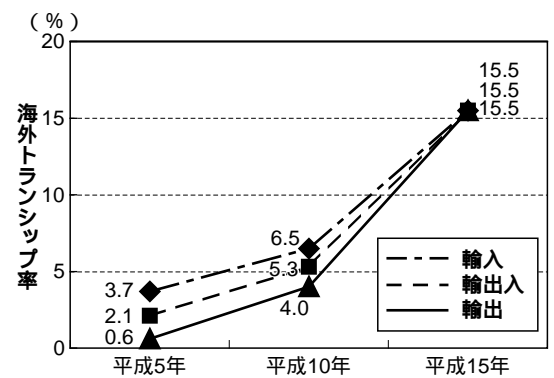
日本の港湾のフィーダー化

コンテナ船はその輸送効率を高めるため、特定の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）

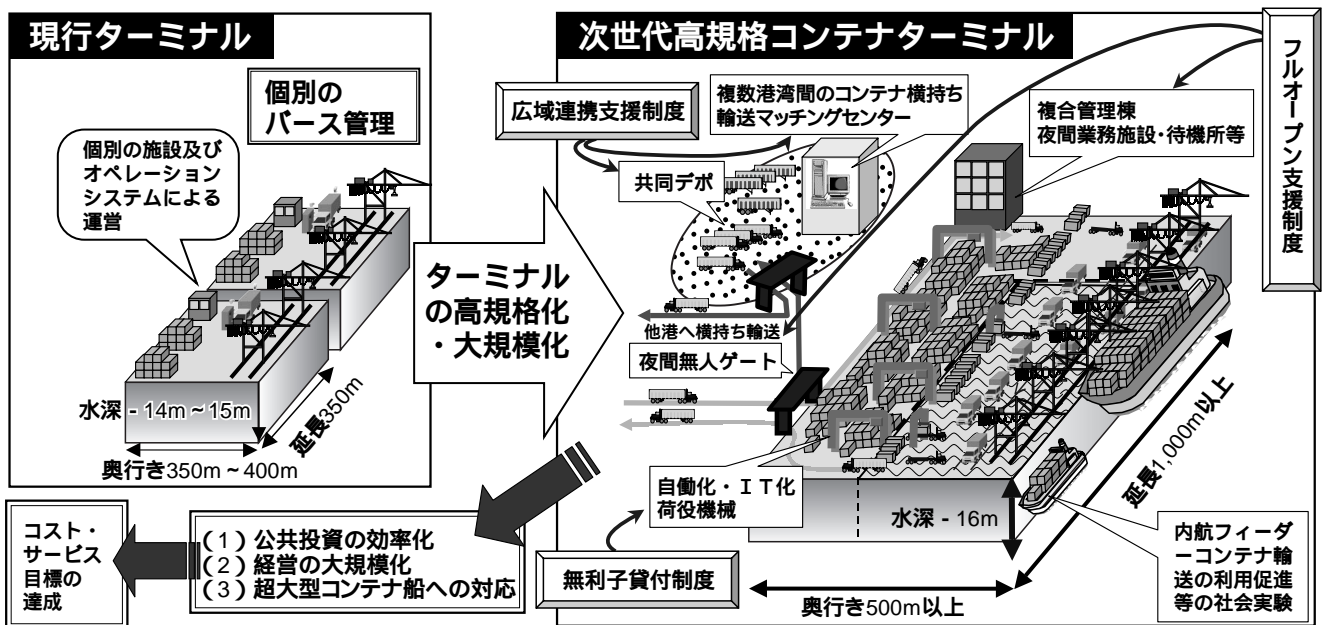
*リードタイム：本船の入港から貨物引き取りが可能となるまでの時間

事業費565億円（対前年度比1.56）、国費359億円（対前年度比1.57）

アジア域内において港湾間競争が激しさを増すなかで、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（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）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IT化等の施策を先導的・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、平成16年度に行わ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に係る支援事業を行う。あわせて、海事局と連携して内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進等の社会実験を実施する。

次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ



次世代高規格コンテナターミナル形成支援のための新規制度の創設等

- ・ 港湾の広域連携強化に向けたコンテナ物流円滑化共同デポ等の整備のための補助制度
- ・ 24時間フルオープン支援施設の整備のための補助制度（海事局との連携）
- ・ 次世代高規格コンテナターミナルを運営する民間事業者による荷捌き施設等の整備に対する無利子貸付制度、税制特例措置等（海事局との連携）
- ・ 内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進等に向けた社会実験の実施（海事局との連携）

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。

(東京港、清水港等)

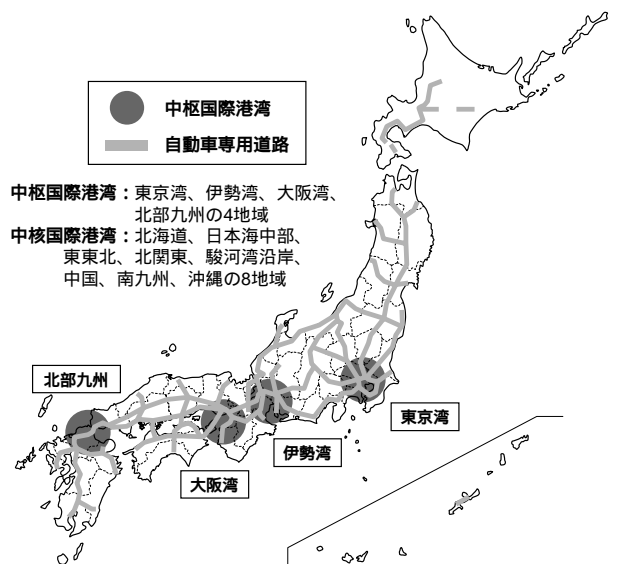
指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【(H14) H14比1.2%減(H15) H14比5%減(H19)】

超大型コンテナ船の出現～8,000個積コンテナ船の出現～

発注者	船型×隻数	竣工
日本郵船(日本)	8,100TEU×4	2006年度末～07年度末
	8,100TEU×4	2007年度
商船三井(日本)	8,100TEU×4	2007年後半
川崎汽船(日本)	8,120TEU×4	2006年後半～07年初め
ハパックロイド(ドイツ)	8,000TEU×3	2005年～2006年
CMA-CGM(フランス)	8,200TEU×12	2004年～2006年
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU×5	2006年
陽明海運(韓国)	8,200TEU×4	2006年～2007年
シースペイン(カナダ)	9,500TEU×8	2006年以降
	8,100TEU×5	2004年半ば～2005年
コンティ・レーデライ(ドイツ)	8,100TEU×8	2005年後半～2006年
CPオフフェン(ドイツ)	8,100TEU×9	2006年～2007年
	8,100TEU×5	2005年
ノードイチェ・ファモーゲン(ドイツ)	8,400TEU×5	2005年
ZO Schiffahrts(ドイツ)	8,100TEU×4	～2007年7月

国土交通省港湾局作成(2004年8月13日現在)

中枢・中核国際港湾の拠点的配置



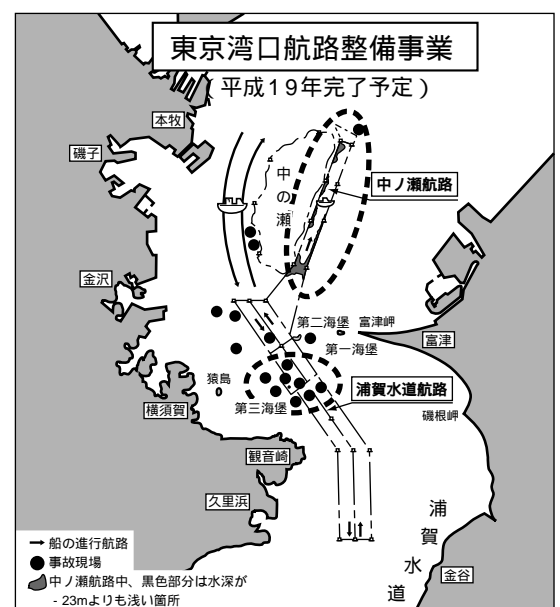
国土交通省港湾局作成

超大型コンテナ船には大水深岸壁が必要

6,800TEU級(現在日本に寄港している最大のコンテナ船) → 標準岸壁水深15m
 8,000TEU級(現在建造中の超大型コンテナ船) → 標準岸壁水深16m

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う。(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219億円(対前年度比1.11)、国費219億円(対前年度比1.11)

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、国際海運の簡易化・迅速化を図ることを目的とするFAL条約(国際海運の簡易化に関する条約: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)を平成16年度中に締結す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



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)

港湾物流情報プラットフォームの構築

