

「国際ハブ港湾」政策レビューにおける評価のまとめ（案）

1. 必要性評価（政策の理念・目的の妥当性に関する評価）

評価項目		政策の理念・目的の妥当性
政策の理念	政策の目的	
(1) 国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成	海上コンテナ輸送需要の増加への対応 メインポート機能の維持・拡充	国際的な経済社会におけるわが国の地位の維持・拡大にとって、港湾の国際競争力を維持することは根幹的な課題であり、香港、シンガポール、釜山等東アジア各国の主要港での急速な機能拡充に伴い、わが国港湾の相対的な地位の低下が顕著となった状況下では、左記及びは極めて必要性が高い。 また、「国際ハブ港湾政策」形成後も、世界の海上コンテナ市場の寡占化や、輸送合理化を目的としたコンテナ船型の大型化が進展し、わが国の港湾を取り巻く競争の状況はさらに激化している。
(2) 国際的に遜色のない港湾サービスの実現	港湾サービスの迅速化、効率的化 港湾サービスの低廉化 コンテナターミナルのフルオープン化	国際的な経済社会におけるわが国の地位の維持・拡大にとって、国際水準の港湾サービスを提供できる環境の整備は緊急かつ重要な課題であり、わが国のコンテナターミナルにおいて、コンテナ船の大型化への対応の遅れ、コンテナヤードの規模や荷役システムの脆弱性、港湾手続きの煩雑さや割高なターミナルサービスコスト等が指摘される中では、左記の～は極めて必要性が高い。 また、「国際ハブ港湾政策」形成後も、グローバルアライアンスやメガオペレータが、世界的規模の経営戦略の中で港湾を選択する状況が進展しており、さらに高い水準の港湾サービスが求められている。

2. プロセス評価（施策の達成度に関する評価：主にデータに基づくもの）

	評価項目	目標年次	施策の達成状況
	施策		
(1) 大水深国際海上コンテナターミナルの整備	水深 15mの大水深国際海上コンテナターミナルの供用施設数 14 バースを確保する（第9次港湾整備五箇年〔七箇年〕計画）	2000 年度 (2002)	目標以上の投資の重点化により、2001 年度までに 15 バースを確保し、2002（平成 14）年度末までに 18 バースを供用予定である。
	1) 中枢・中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルに係る投資額を前計画の 1.8 倍の 6,020 億円とする（分野〔施策〕面の重点化）		2001（平成 13）年度には累計投資額が 6,242 億円となり、投資の重点化が図られた。 外貿埠頭公社・外貿コンテナ埠頭株式会社による大水深国際海上コンテナターミナルの整備に関し、国による無利子貸付金の貸付限度額の比率を引き上げた。
	2) 国際海上コンテナターミナルの最適配置を検討し、拠点的・重点的投資を図る（施設の拠点的配置による重点化）		1996 年に国際海上コンテナターミナルの全国的な配置の考え方を取りまとめ（2001 年 3 月に一部見直し）、これに基づき拠点的整備を実施した。 2000 年の中枢国際港湾における外貿コンテナ貨物取扱量の計画策定時の想定値を 1,160 万 TEU としたのに対し、実績は 1,130 万 TEU となっている。
	3) 予算配分について、緊急性・投資効果の高いものに重点化するとともに、事業箇所を 20%削減する（事業箇所の重点化と投資効果の早期発現の促進）		2002（平成 14）年度当初には事業箇所数 33.6%削減を達成し、中枢・中核国際港湾の箇所数のシェアは 21.2%（1996）から 24.4%（2002）に上昇した。 2002（平成 14）年度当初の中枢国際港湾 1 港あたりの投資額（国費）は、その他の重要港湾の 5.3 倍に達している。
	奥行き 350～500mのコンテナヤード、1バースあたり 2～3 基のガントリークレーンを備えた輸入対応型コンテナターミナルを整備する（大交流時代を支える港湾〔参考資料〕）	2010 年	水深 15m以上の大水深国際海上コンテナターミナルでは、奥行き 350～500mのコンテナヤードの確保、1バースあたり 2～3 基のガントリークレーンの整備を概ね達成した。
(2) 港湾諸手続きの情報化	主要港湾における出入港等の行政手続きを EDI 化して、港湾諸手続きのペーパーレス化、ワンストップサービス化の実現を目指す（総合物流施策大綱）	1999 年度	港湾 EDI システムを 1999 年 10 月より稼働した。以降、月別申請件数は堅調な伸びを示す状況である。

	評価項目	目標年次	施策の達成状況
	施策		
	港湾諸手続きのシングルウィンドウ化		
	1) 港湾 EDI と Sea-NACCS との接続を行う (新総合物流施策大綱) 2) 港湾 EDI と乗員上陸許可支援システムの 連携を行う(新総合物流施策大綱)	2001 年度 2002 年度	2002 年 1 月に港湾 EDI と Sea-NACCS の接続による連携した サービスを開始した。 2002 (平成 14) 年度中に港湾 EDI と乗員上陸許可支援システ ムの接続を完了する予定である。
(3) 新たな整備・管理方式の 導入	港湾サービスの向上と国際的な競争力の強化、施 設の建設・運営の効率性確保等の観点から、整備や 管理運営方式の見直しを図る(大交流時代を支える 港湾)	2010 年	三大湾の中核国際港湾を対象に、公共・公社両方式の長所を 集約した「新方式」を導入した(横浜港において供用中、名古 屋港・神戸港・大阪港において整備中) 北九州港において、PSA グループを中心とした PFI 方式によ るコンテナターミナルを 2003 (平成 15) 年度に供用開始予定 である。
	港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直 しにつき、適切に措置する(総合物流施策大綱)。	2001 年度	2000 年 5 月に港湾運送事業法を改正し、9 大港を対象に、港湾 運送事業の免許制 許可制、料金認可制 届出制を実現した。 2000 年 11 月の改正法施行以降 2002 年 6 月 1 日現在で、事業 への新規参入 7 件、事業範囲の変更 55 件、運賃料金の届出 83 件 の実績が確認されている。
	主要港について日曜荷役の安定的確保等国際水 準の稼働の実現に向け、関係者の取組を促す(総合 物流施策大綱)。	2001 年度	2001 年 11 月に以下の内容に関する港湾運送事業労使間合意を 実現した。 ◆ 荷役時間については、1 / 1 を除く 24 時間可 ◆ ゲートのオープン時間は、1 / 1 を除く 8:30 ~ 20:00 可

3. アウトカム評価（施策目標の達成度に関する評価）

評価項目				成果目標の達成状況
政策の理念	政策の目的	成果目標	アウトカム指標	
(1) 国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成	海上コンテナ輸送需要の増加への対応	国際海上コンテナ貨物取扱量の増加への対応	国際海上コンテナ貨物量について、年平均伸率4%程度を確保する	わが国における国際海上コンテナ貨物取扱量は、1996年以降、2000年までの実績は3.4%とほぼ想定どおりとなっている。しかし、2001年には米国同時多発テロ等の影響により減少しており、また、中国、台湾のWTO加盟を始め、世界の貿易を取り巻く環境がめまぐるしく変化していることから、わが国の海上コンテナ輸送需要の動向を引き続きモニターする必要がある。
	メインポート機能の維持・拡充	1) 長距離基幹航路サービス(欧州航路、北米航路)の確保	欧州・北米航路の寄港数について、1995年当時の水準を確保する	わが国主要港での長距離基幹航路の寄港数は漸減で、近隣主要港と比較して伸率が低調であるが、絶対数は依然として高く、アジアにおける拠点的地位は維持されている。とりわけ北米航路については、神戸港を除き概ね横這いの寄港数が維持されている。
		2) コンテナ船の大型化への対応	積載能力5,000TEUを超える大型コンテナ船の寄港に対応する	わが国に寄港する長距離基幹航路に就航するコンテナ船の大型化の進展度合いは、我が国に寄港しない航路よりも顕著となっており、大水深国際海上コンテナターミナルの整備によって、コンテナ船の大型化への対応が着実に図られていることを示している。
(2) 国際的に遜色のない港湾サービスの実現	港湾サービスの迅速化、効率化	1) 荷役・荷捌きシステムの効率化		<港湾利用者による評価参照>
		2) コンテナターミナルにおけるコンテナ滞留時間の短縮	コンテナの滞留時間を2005年までに2日程度まで短縮する	港湾EDIや海上貨物通関情報システム(Sea-NACCS)、WEBサイトを活用したコンテナターミナルや周辺交通情報の提供、手続き書類の事前審査制の導入等により、入港してからコンテナヤードを出るまでにかかるコンテナのターミナル内での滞留時間について、1996年には平均で4日程度であったところが、2001年には3.1日にまで短縮された。
		3) 港湾EDIの普及		シングルウィンドウシステムが構築途上にあり、顕著な利便性の発現に至っていないため、主要港における港湾EDIの利用率は、活発に利用されている神戸港で50%に達している反面、横浜港や名古屋港では15%前後の利用率となっている。

評価項目				成果目標の達成状況
政策の理念	政策の目的	成果目標	アウトカム指標	
	港湾サービスの低廉化	1) コンテナターミナル貸付料の低減		< 港湾利用者による評価参照 >
		2) 係船・荷役等を含めた港湾諸料金の低廉化	港湾諸料金について各国主要港並みの水準にまで引き下げる	< 港湾利用者による評価参照 >
	コンテナターミナルのフルオープン化	コンテナターミナルのフルオープン化を実現する	昨年 11 月の港湾運送事業における労使間合意により、船舶の運航やターミナルの運営上の利便性が向上したが、関係機関の 24 時間化の遅れなどの課題が残されており、今後は、行政を含めた 24 時間フルオープン化の早期実現に向けて、諸課題を整理することが必要である。	

4. インパクト評価（施策の効果に関する評価）

評価項目		評価結果（確認された効果）
施策	期待される効果	
大水深国際海上コンテナターミナルの整備	長距離基幹航路におけるダイレクト輸送サービスの確保	<p>2001年における長距離基幹航路の海外フィーダー率をみると、実績（With ケース）では約4%であるのに対し、Without ケースでは2～3倍程度に拡大するものと試算される。とりわけ、わが国が大型コンテナ船による国際海上コンテナ輸送ネットワークから著しく除外されると仮定したシナリオ の場合には、わずか5年の間に全体の1割を超えるコンテナ貨物が近隣主要港を経由して輸出入される結果となり、「国際ハブ港湾政策」の下で大水深国際海上コンテナターミナルが整備されなかった場合にあっては、わが国主要港のフィーダーポート化が急速に進行していた可能性が示唆された。</p> <p>一方、2001年実績（with ケース）と1995年実績を比較すると約3%の増加であり、今後も予断を許さない状況にあることも示された。</p>

【分析の前提条件】

Without ケースのシナリオ：1996～2000（平成8～12）年度に実施した大水深国際海上コンテナターミナルの整備を行わなかったと仮定した場合、想定される2001年におけるわが国へのコンテナ船の寄港に関するシナリオ

- （シナリオ ）大水深コンテナバースの整備が進まないことから、積載能力5,000TEU以上の大型コンテナ船のわが国への寄港が困難となるが、船会社は荷主へのサービス水準を維持するために、2,000～4,000TEU級の中小コンテナ船を投入し、2001年の実績と同程度の寄港頻度を確保すると仮定したケース。
- （シナリオ ）大型コンテナ船のわが国への寄港が困難などとなったことに起因して、大型コンテナ船が就航する国際海上コンテナ輸送ネットワークからわが国が除外され、1996年当時の寄港頻度程度まで抜港が進むと仮定したケース。
- （シナリオ ）シナリオ に加え、さらにコンテナ船型の小型化及び抜港が進むと仮定したケース。