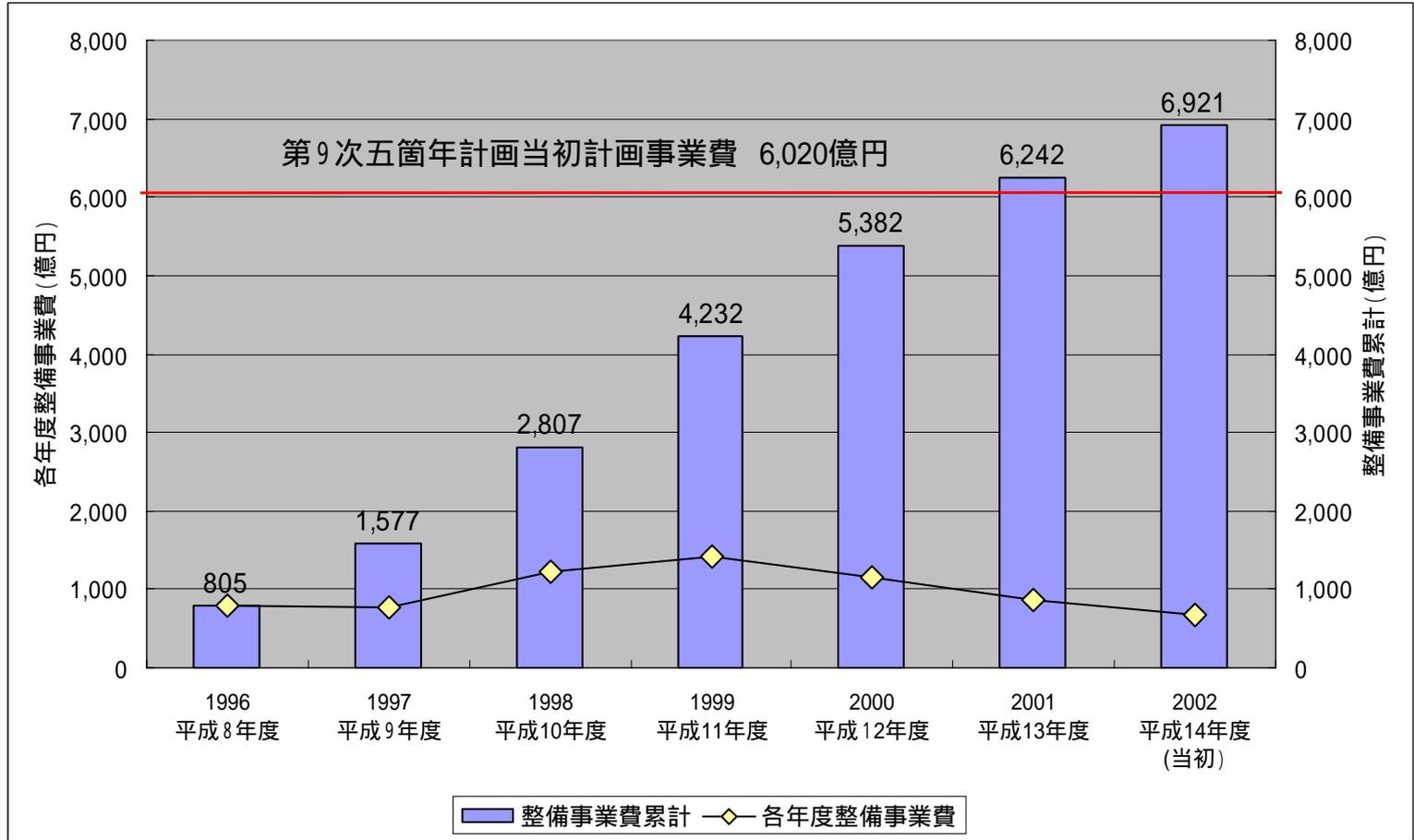


3. 「国際ハブ港湾政策」の展開と諸機能の充実 (プロセス評価)

[分野、施設、予算の重点化]

図表3-1 国際海上コンテナターミナルの整備予算額の推移



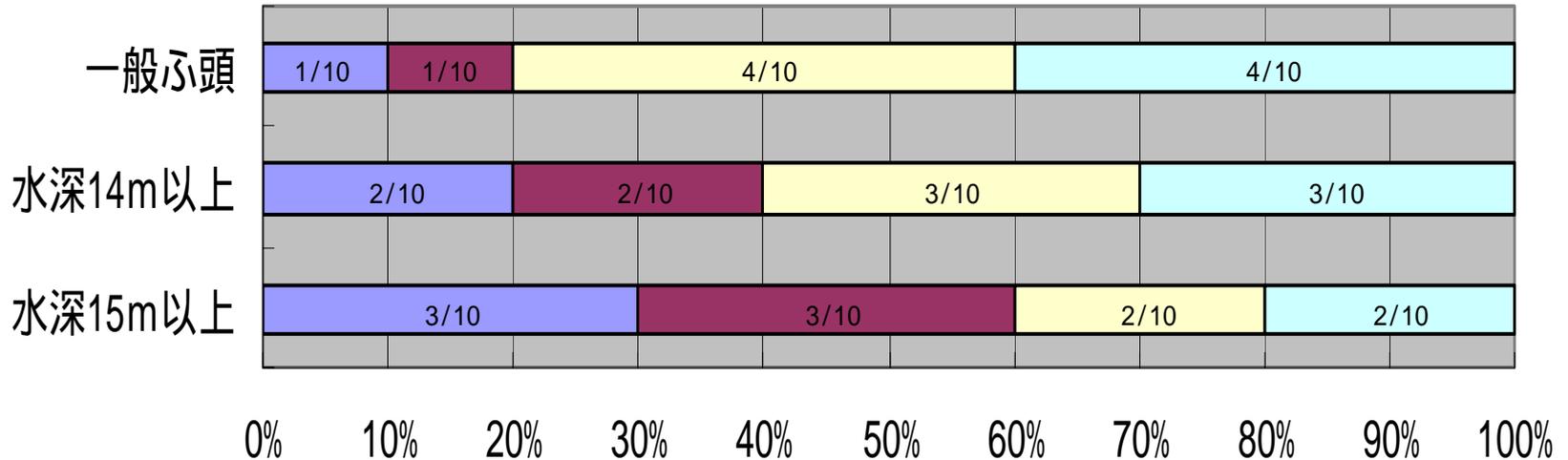
出典：国土交通省作成

注：1996(平成8)年度～2001(平成13)年度の事業費については実績ベース、2002(平成14)年度については予算ベースの金額を示す。

[分野、施設、予算の重点化]

図表3-2 大水深国際海上コンテナターミナルの整備スキーム

■ 国無利子貸付金 ■ 港湾管理者無利子貸付金 ■ 特別転貸債(地方債) ■ ふ頭借受者等融資



出典：国土交通省作成

注1: 数値は総事業費に対する貸付金等限度比率を示す。

2: 「水深14m以上」は()は、大規模外貿コンテナふ頭(岸壁水深14m、岸壁延長330m、ふ頭面積11.5ha以上)の建設・改良を示す。

3: 「水深15m以上」は、大規模外貿コンテナふ頭のうち岸壁水深15m以上の建設・改良を示す。

【分野、施設、予算の重点化】

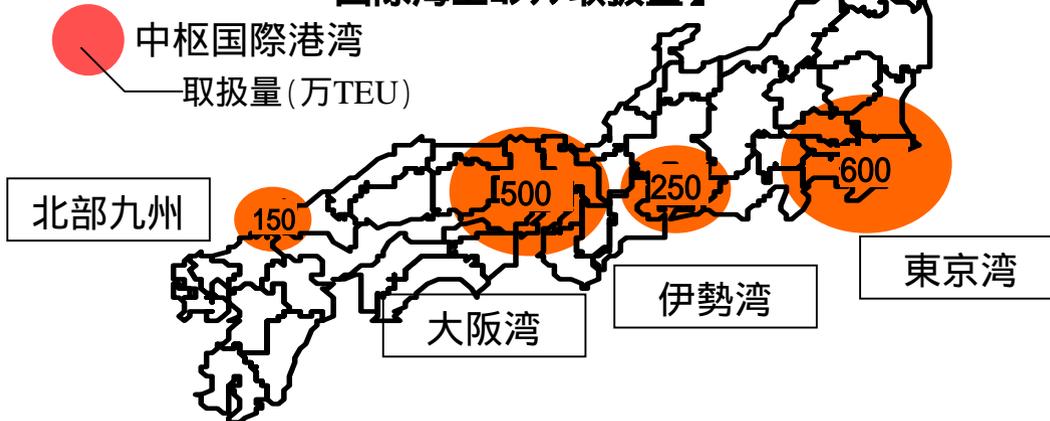
図表3-3 施設の拠点的配置による重点化

施策目標

：施設の拠点的配置による重点化

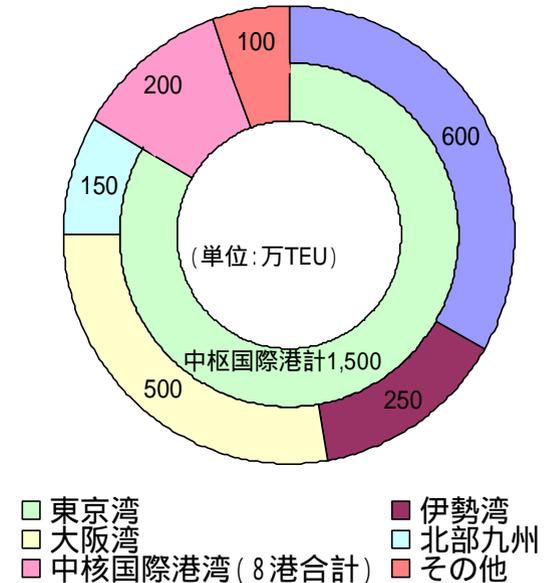
国際海上コンテナターミナルについて物流コストの最小化と貨物量の変動の均衡の観点から、全国の最適配置を検討し、拠点的・重点的投資を実施

【中枢国際港湾における2010年の国際海上コンテナ取扱量】



出典：国土交通省作成

【わが国における2010年の国際海上コンテナ取扱量】



出典：国土交通省作成

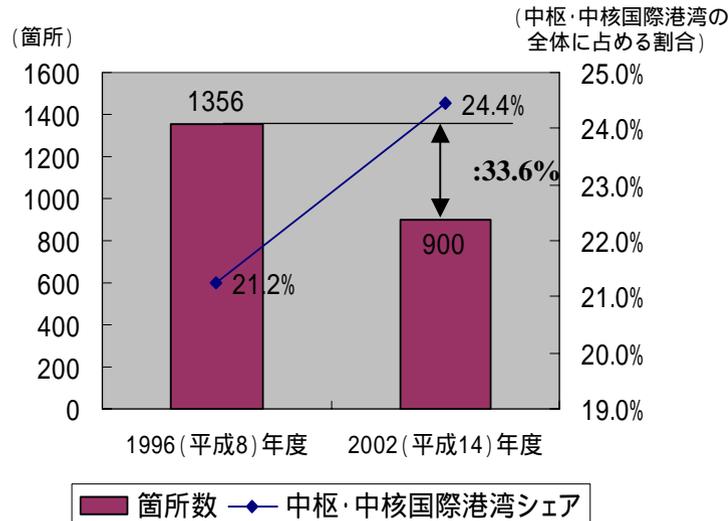
【分野、施設、予算の重点化】

図表3-4 事業箇所重点化と投資効果の早期発現の促進

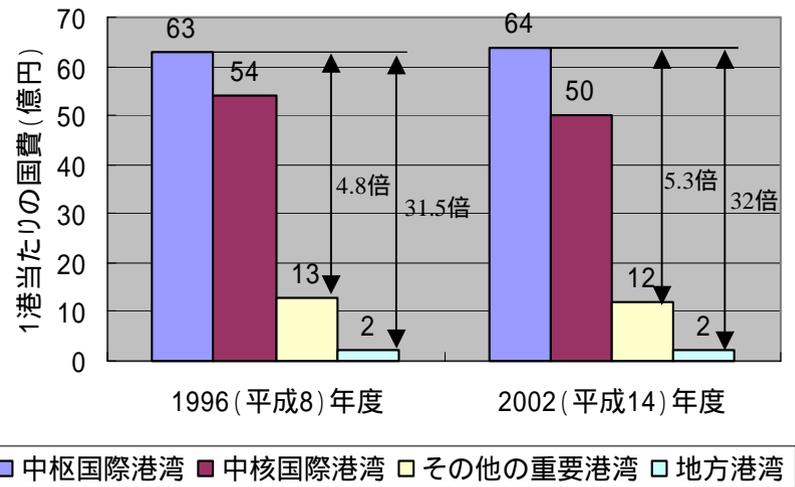
施策目標：事業箇所の重点化と投資効果の早期発現の促進

事業実施箇所を約20%削減し、緊急性・投資効果のより高いものに予算を重点配分し、プロジェクトの早期供用、投資効果の早期発現を図る。

【重要港湾における事業実施箇所数の削減】



【中枢・中核国際港湾への予算の重点配分】



出典：国土交通省作成

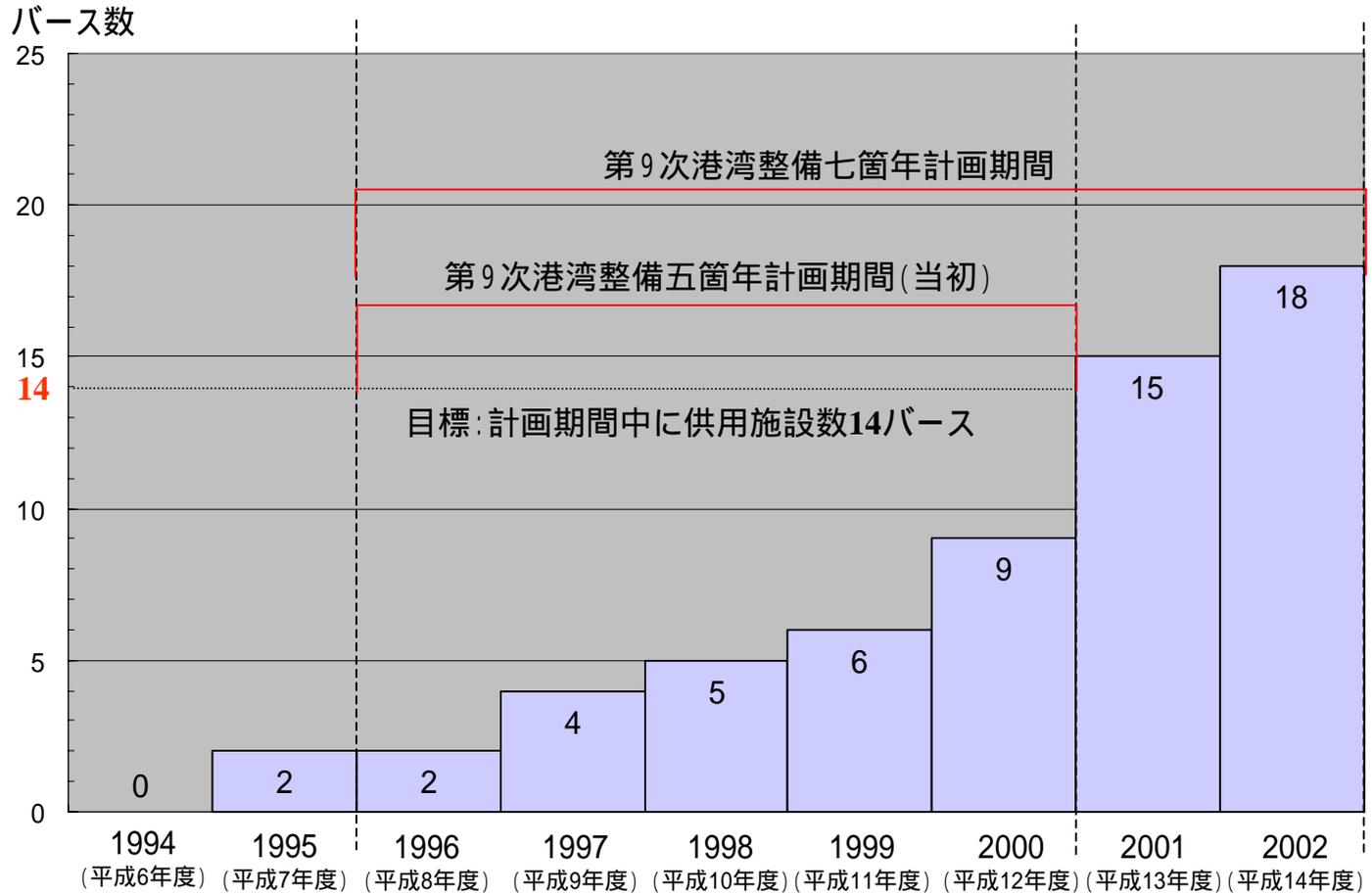
注：「箇所数」は全ての重要港湾における事業実施箇所数の合計を示す。

出典：国土交通省作成

注：「国費」は港湾整備事業に係る国費を示す。

【供用された大水深国際海上コンテナターミナル】

図表3-5 大水深(水深15m以上)国際海上コンテナターミナル供用数の推移



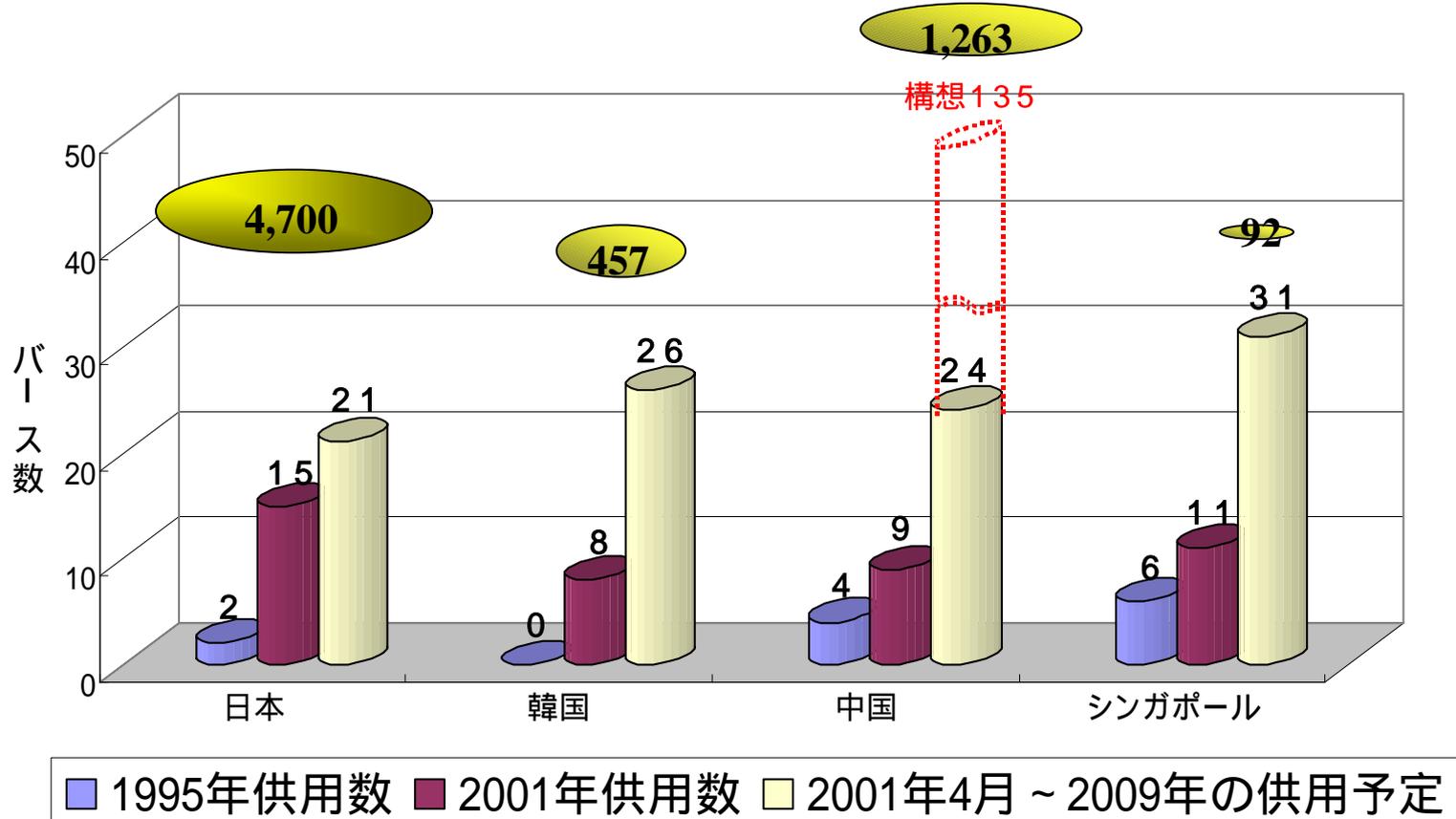
出典: 国土交通省作成

注1: 「バース数」は各年度末において供用開始されているバースの数を示す。

2: 2002(平成14)年度分には、一部供用予定の神戸港PC-18を含む。

[供用された大水深国際海上コンテナターミナル]

図表3-6 アジア各国の大水深コンテナターミナル(-15m級)の整備状況

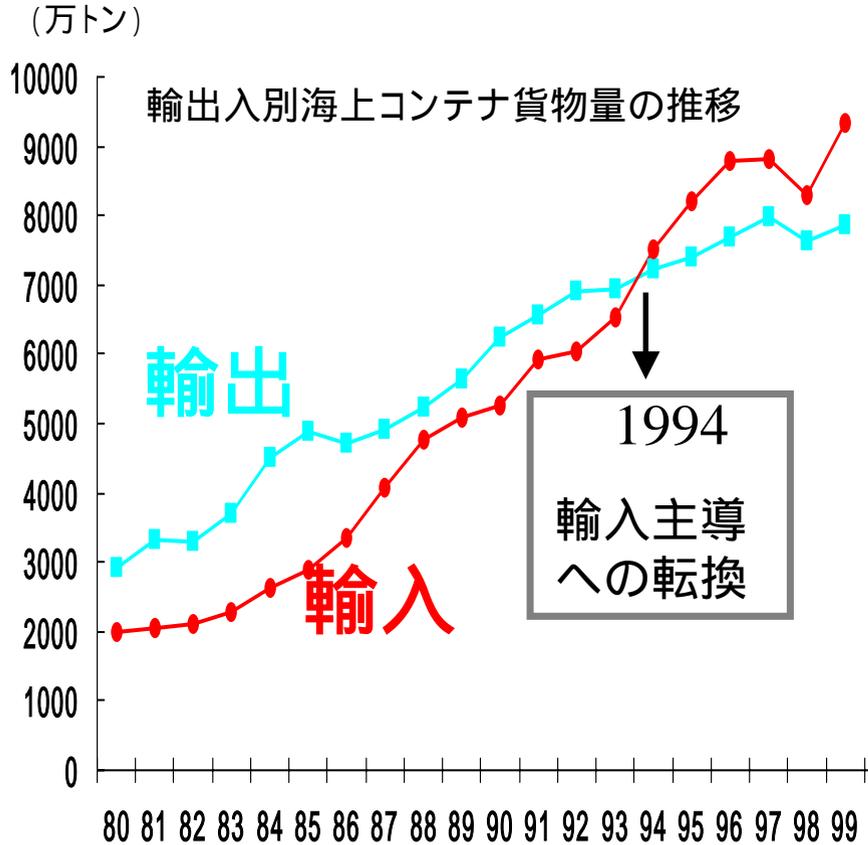


出典：国土交通省資料、世界銀行資料より作成

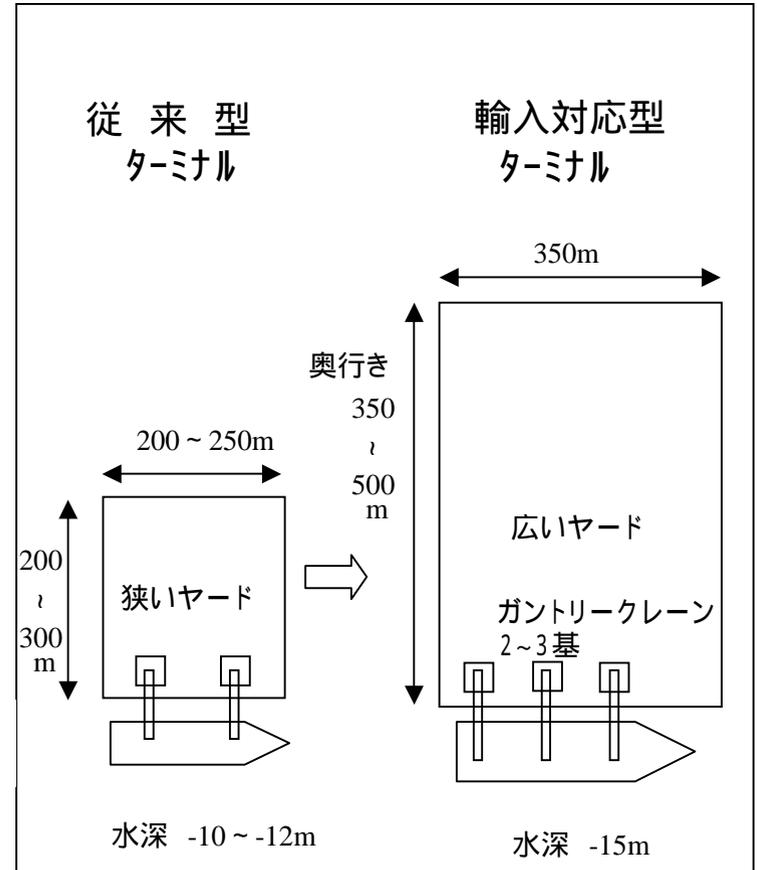
GDP
2000年
(10億ドル)

【輸入対応型コンテナターミナルの整備】

図表3-7 輸入対応型コンテナターミナルの概要



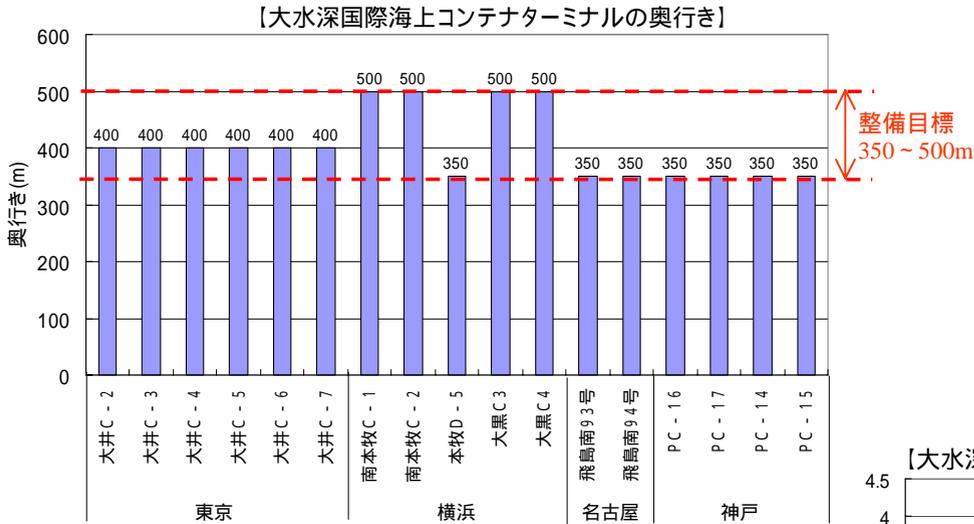
出典：国土交通省港湾局監修 「数字で見る港湾2001」より作成



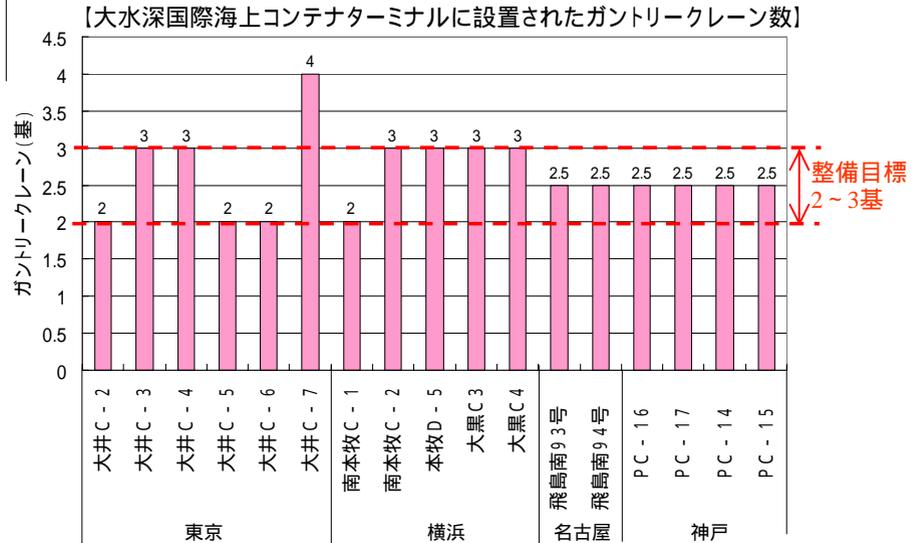
出典：運輸省港湾局編「大交流時代を支える港湾 (1995(平成7)年10月)」より作成

【輸入対応型コンテナターミナルの整備】

図表3-8 大水深国際海上コンテナターミナルの施設諸元



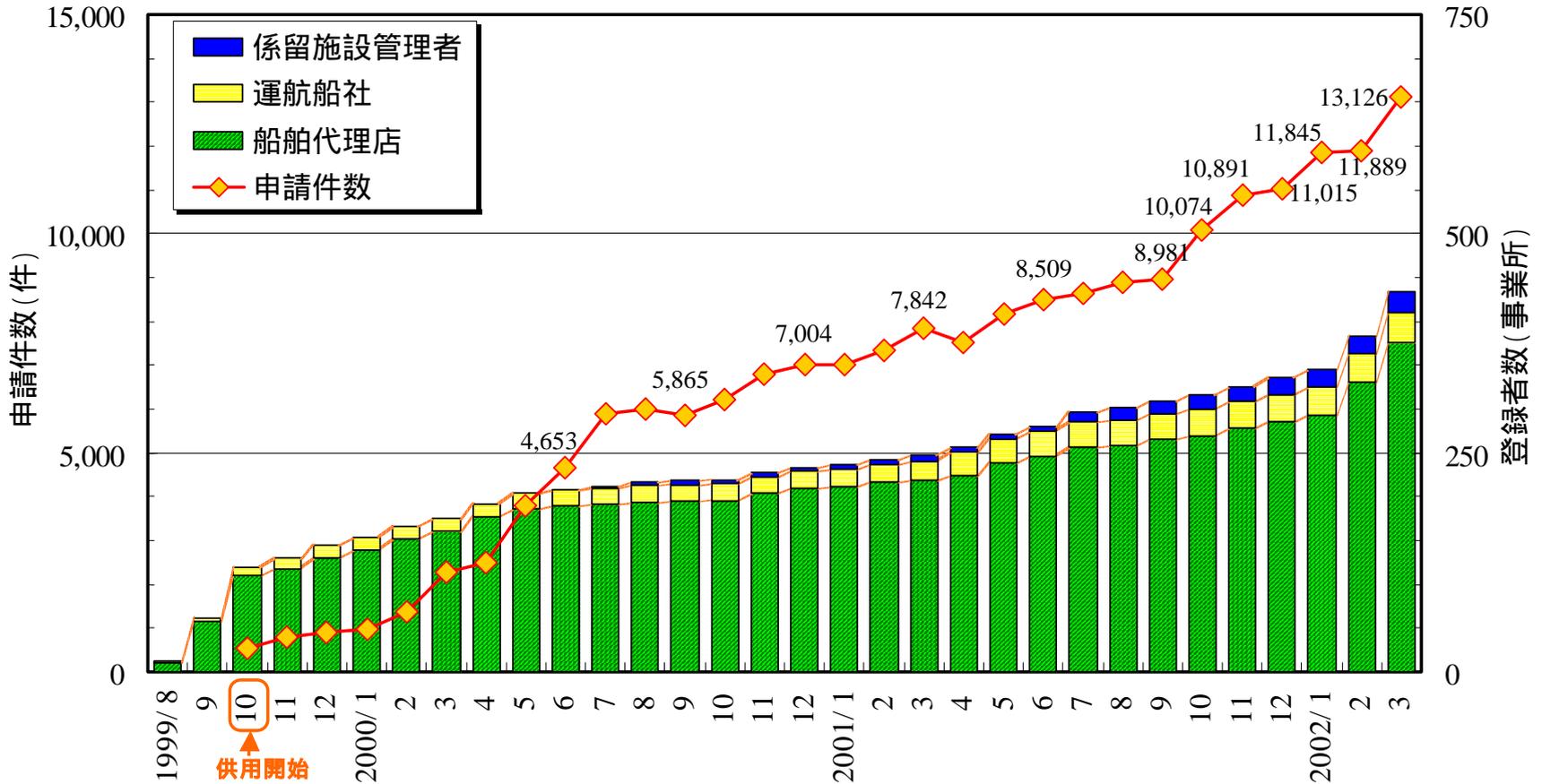
出典:国土交通省港湾局監修「数字で見る港湾2001」及び各港湾管理者資料より作成
 注 1:各コンテナターミナルの奥行き長さは、ターミナルの面積を岸壁延長で除した値を示す。
 注 2:各港の内訳表記は、大水深国際海上コンテナターミナルの施設名称を示す。



出典:国土交通省港湾局監修「数字で見る港湾2001」及び各港湾管理者資料より作成
 注 1: 5基のガントリークレーンが連続する2つのターミナルで共用されるため、1ターミナル当り2.5基とした。
 注 2:各港の内訳表記は、大水深国際海上コンテナターミナルの施設名称を示す。

[港湾EDIシステムによる入出港等手続きの簡素化]

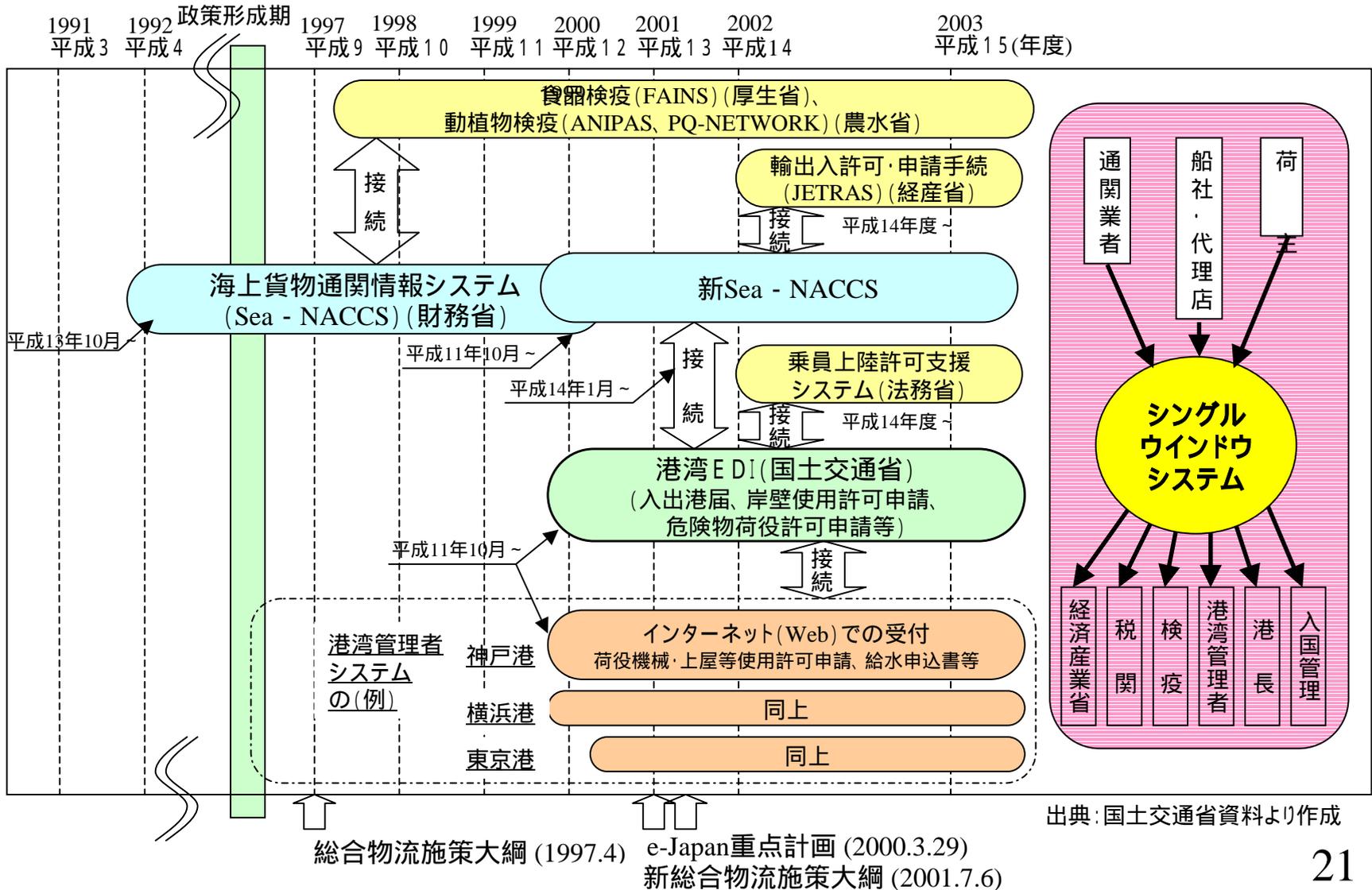
図表3-9 港湾EDIシステムの月別申請件数と登録者数の推移



出典:国土交通省作成

[港湾諸手続きのシングルウィンドウ化]

図表3-10 港湾諸手続きのシングルウィンドウ化に向けた施策展開の経緯



【新たな整備方式の導入】

図表3-11 「新方式」による国際海上コンテナターミナルの整備・利用の内容

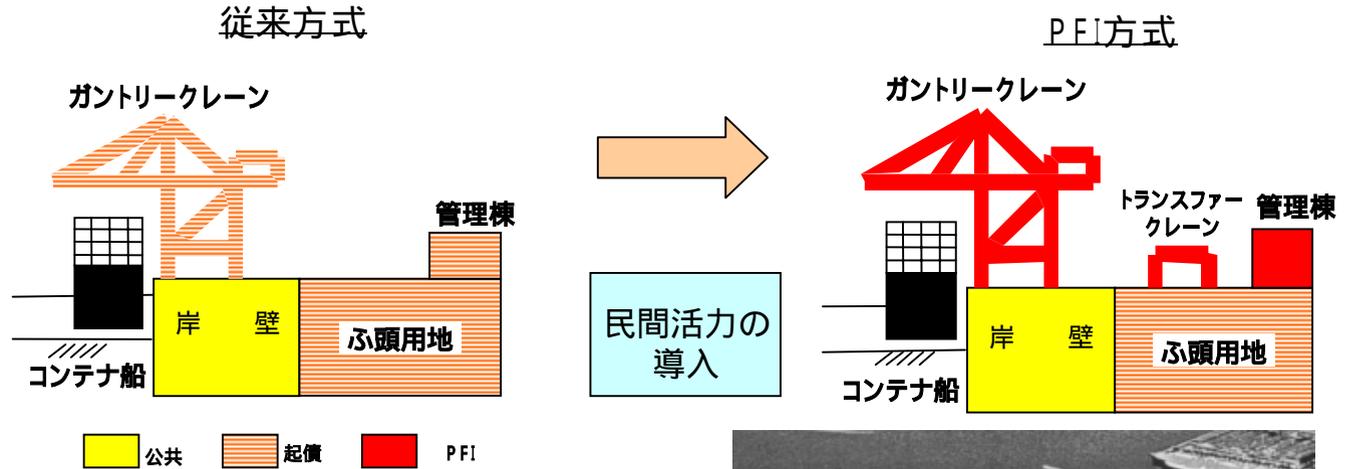
	岸壁	背後用地	上物施設
整備	公共事業(国・地方)	港湾管理者(地方)	公社整備 (国・地方無利子 貸付等)
管理 運営	公社による岸壁、背後用地及び 上物施設の機動的、一元的管理		
		特定単一のターミナルオペレーターによる 高度化システムを用いた一体的運営	
	総体として、海運事業者、港湾運送事業者による 共同利用・高度利用		

【大水深国際海上コンテナターミナルに係る「新方式」の導入状況】

- ・横浜港 - (南本牧C1) : 2001(平成13)年4月1日供用開始
- ・名古屋港 - (鍋田T-2) : 2001(平成13)年5月1日供用開始
(飛島南) : 2005(平成17)年度供用開始予定
- ・大阪港 - (北港南C10) : 2004(平成16)年供用開始予定
- ・神戸港 - (第12期PC-13) : 2002(平成14)年7月供用開始予定
(第12期PC-18) : 2003(平成15)年度供用開始予定

【新たな整備方式の導入】

図表3-12 PFI方式の概念と導入状況



大水深国際海上コンテナターミナルに係るPFI方式の導入状況
 ・北九州港(北九州ひびきコンテナターミナル)において
 2003(平成15)年度より供用開始予定

平成12年2月 PFI事業審査会において、PSA社(シンガポール)を総括代表者とするPSAグループを「優先交渉者」として選定。

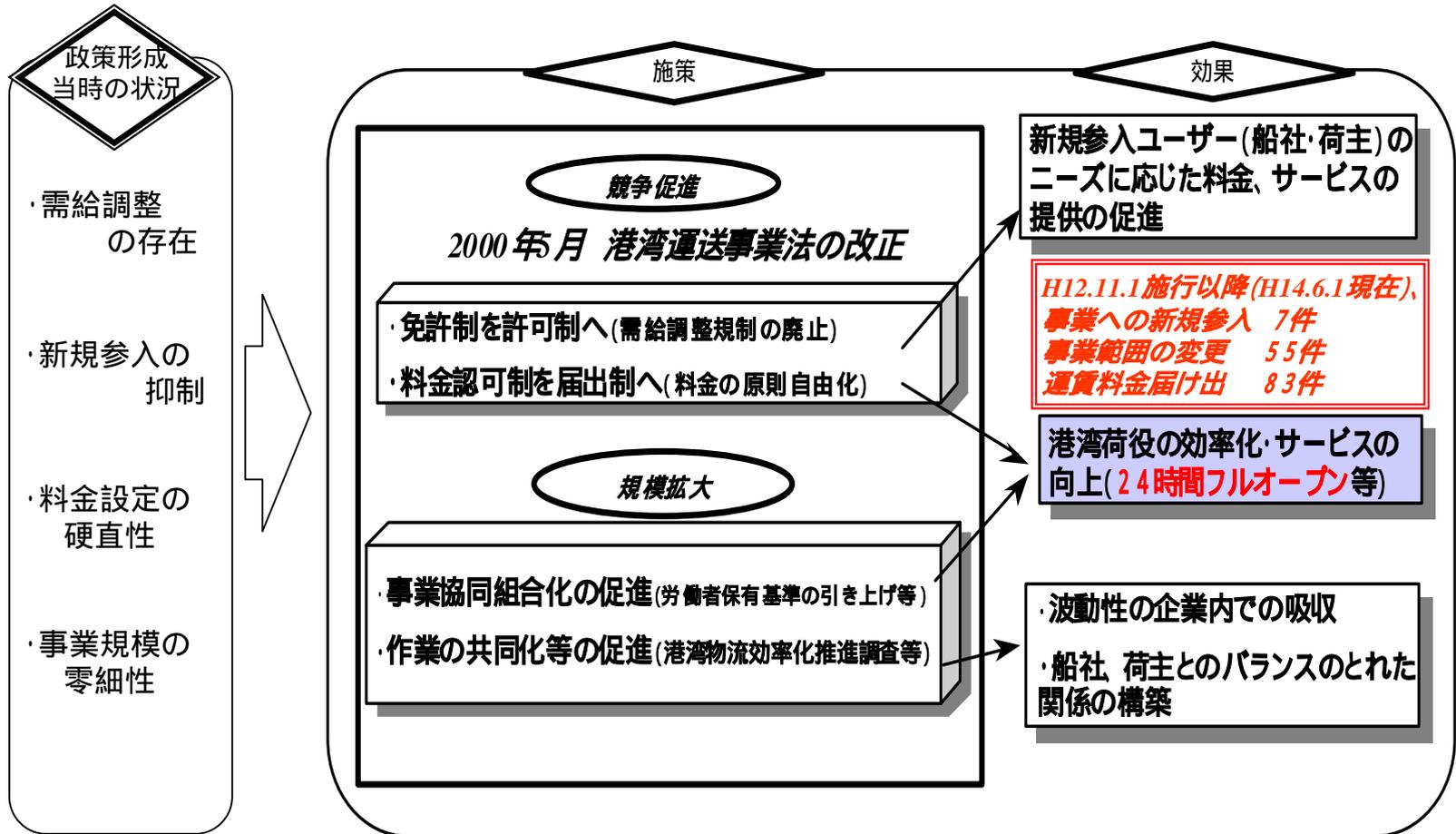


【北九州ひびきコンテナターミナル完成予想図】

出典: 港湾管理者資料より作成

[港湾運送事業の規制緩和]

図表3-13 規制緩和による港湾運送事業の構造改革の概要



出典: 国土交通省作成

【コンテナターミナルのフルオープン化(港湾運送事業における労使間合意)】

図表3-14 港湾の運営時間の延長

	日本	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム(欧州)	ロサンゼルス(米国)
荷役作業	月～土 8:30～翌朝4:00 日 8:30～16:30 (3年間の例外的措置) 祝 8:30～16:30 [年末年始休暇(12/31～1/4) 加-ス]	24時間可	24時間可	24時間可
ゲート	月～金 8:30～16:30 (12～13は昼休み) 土 8:30～11:30 日祝日 加-ス [年末年始休暇(12/31～1/4) 加-ス]	24時間可	月～金 5:00～翌3:00 土 5:00～15:00 日 加-ス	24時間可

4月5日の港運労使間の合意

	荷役作業	ゲート
日本	8:30～翌朝4:00 [年末年始休暇(1/1～1/3) 加-ス]	月～金 8:30～20:00 土 8:30～11:30 日祝日 加-ス [年末年始休暇(1/1～1/3) 加-ス]

11月29日の港運労使間の合意

	荷役作業	ゲート
日本	24時間可 [1/1のみ 加-ス]	8:30～20:00 [1/1のみ 加-ス]