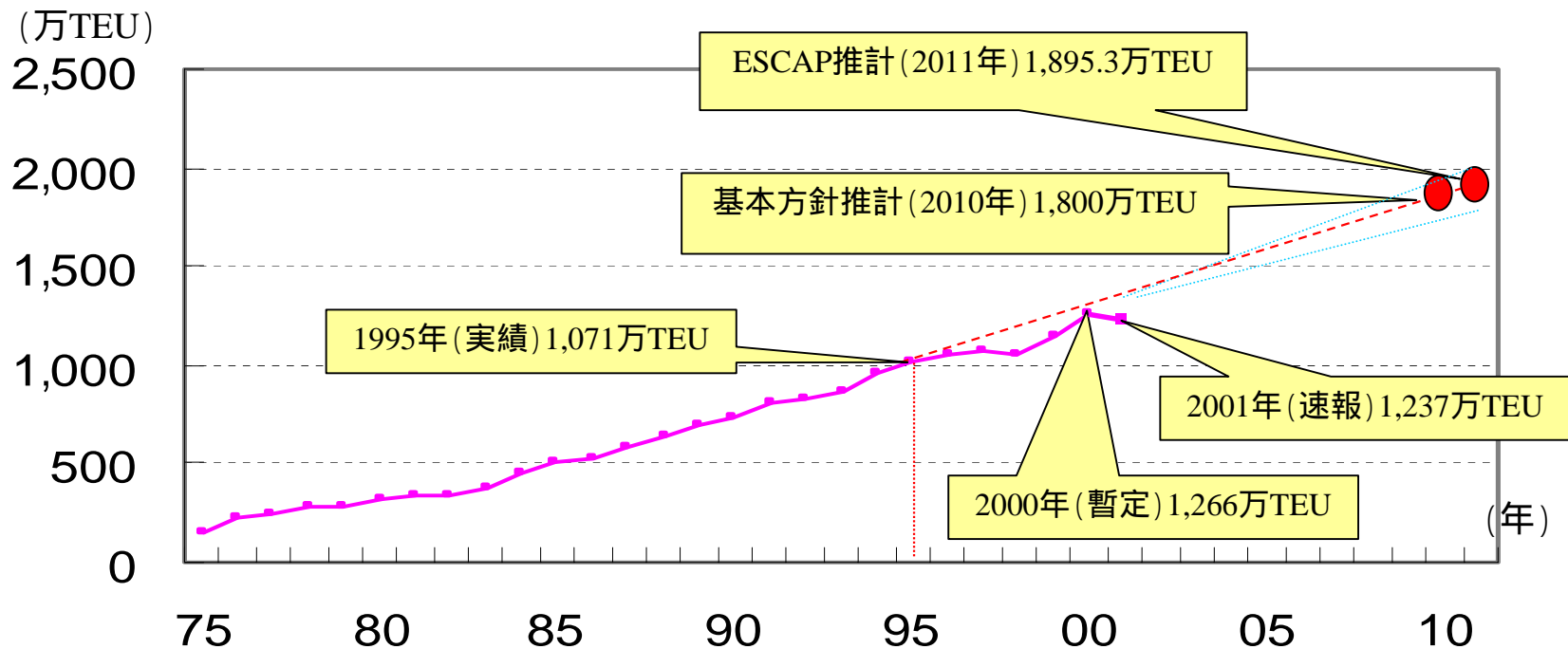


4. 「国際ハブ港湾政策」の実施による成果目標の達成状況 (アウトカム評価)

[海上コンテナ輸送需要増大への対応]

図表4-1 わが国の国際海上コンテナ貨物量の推移及び将来予測



出典:国土交通省作成

注 1:基本方針...港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成12年12月)

GDPの年平均伸び率 2.0%と予測

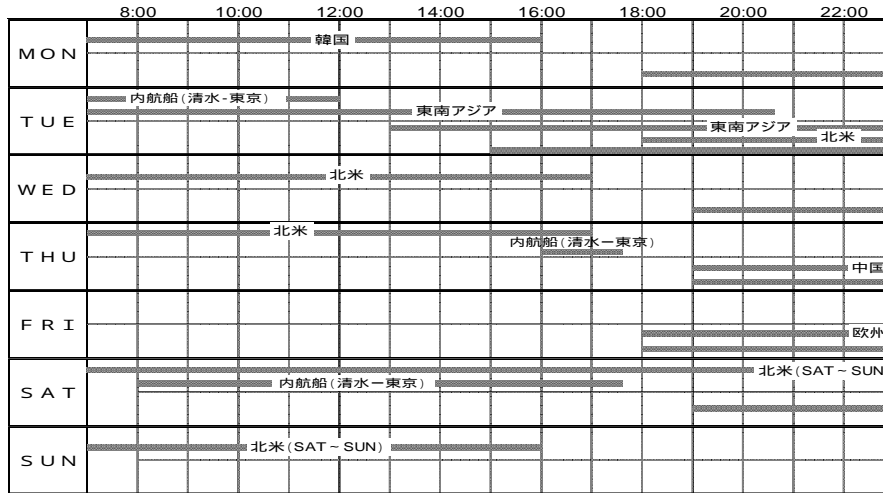
注 2:ESCAP ...国際連合アジア太平洋経済社会委員会

日本における経済指標予測を用いた場合

【海上コンテナ輸送需要増大への対応】

図表4-2 特定日時において混雑するコンテナターミナルのバースウィンドウ(週間バース使用時間割)の例

【東京港大井ふ頭(新1・2号)】

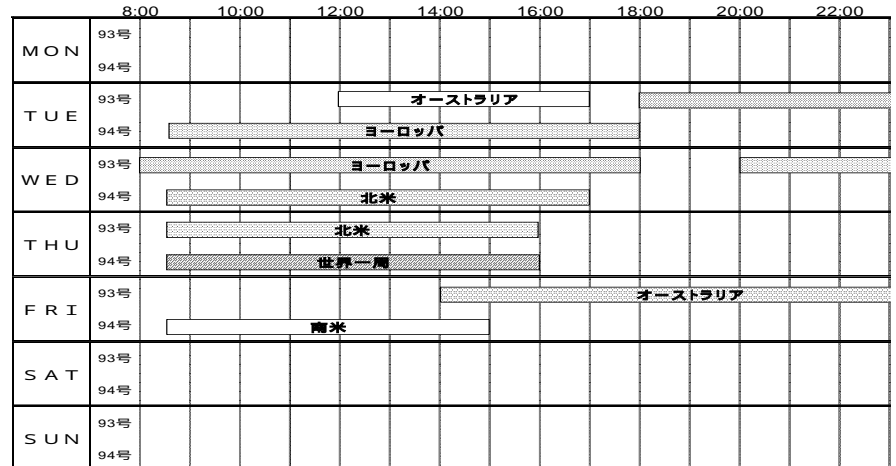


出典：港湾利用者からのヒアリングにより作成

注1：欧州航路には、5500TEUクラスの大型コンテナ船が配船されている。

注2：アジア航路・北米航路では、トランシップ輸送が行われている。

【名古屋港飛島ふ頭(93号・94号)】



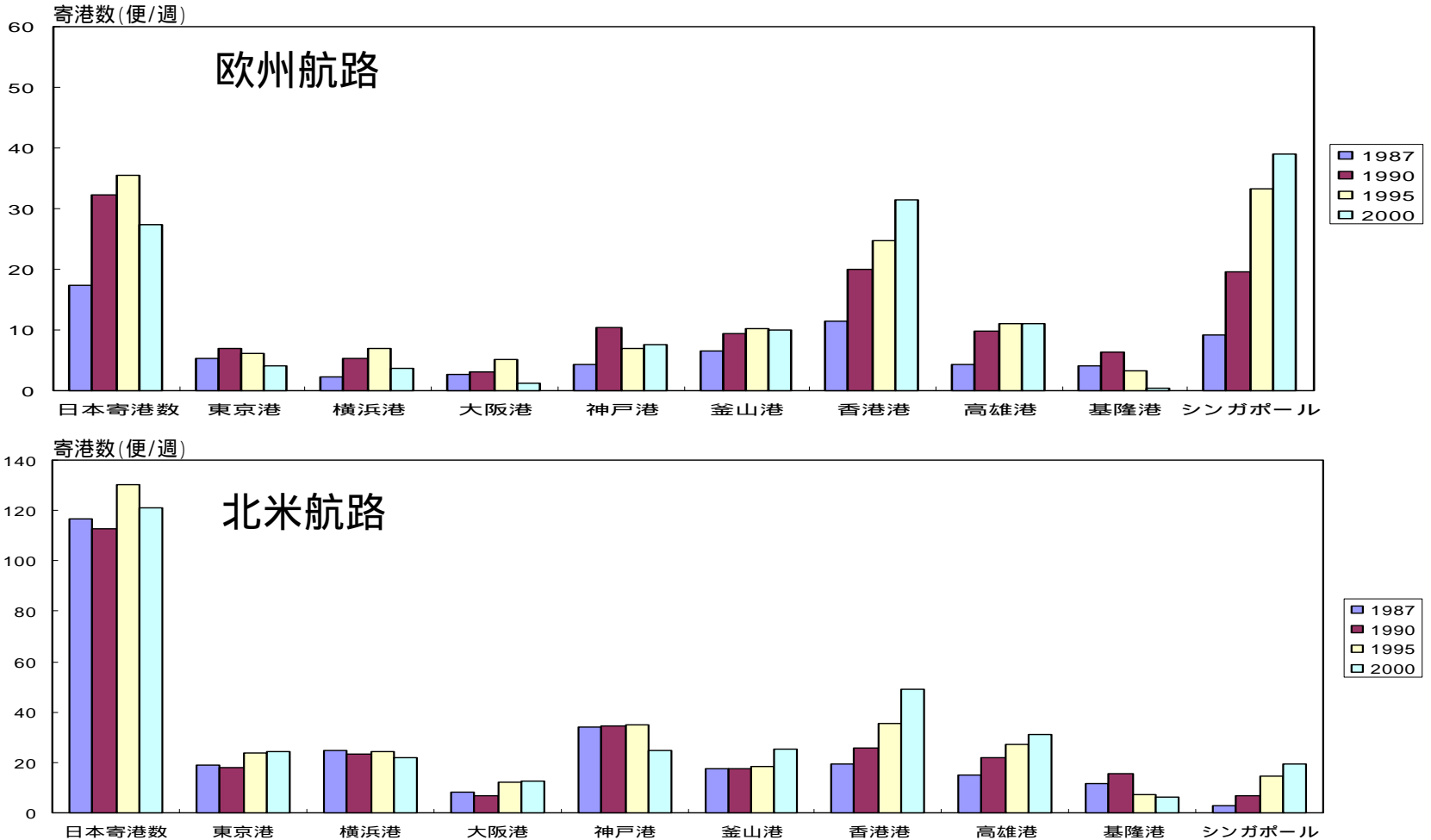
出典：港湾利用者からのヒアリングにより作成

注1：欧州航路には、6600TEUクラスの大型コンテナ船が配船されている。

注2：中間港であるために火曜～金曜の8:00～18:00付近に寄港が集中している。

[メインポート機能の維持・充実]

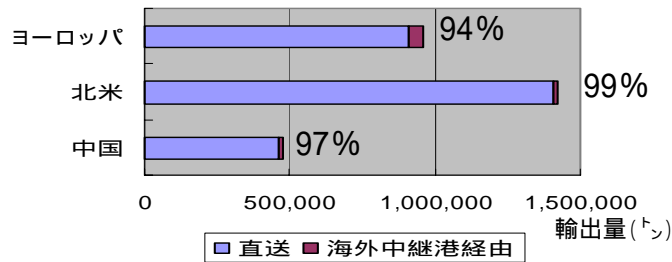
図表4-3 わが国の主要港における基幹航路寄港数の推移



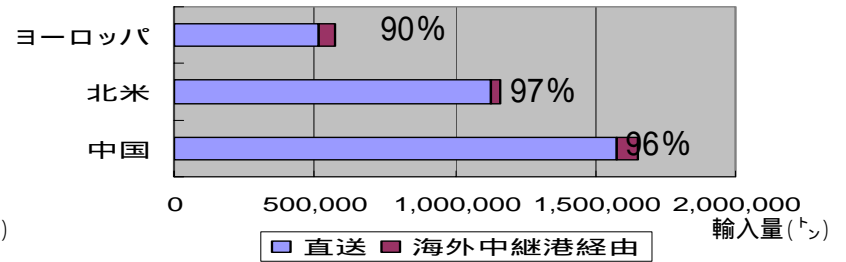
[メインポート機能の維持・充実]

図表4-4 わが国発着のコンテナ貨物の直送率：1998(平成10)年

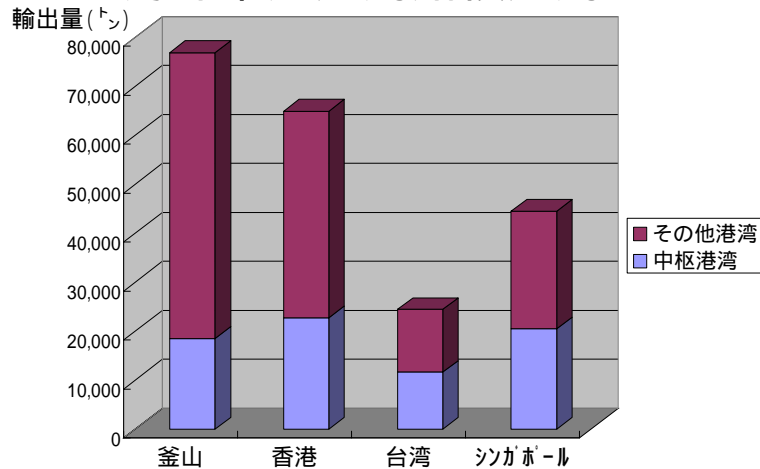
主要仕向地域別直送率 - 輸出



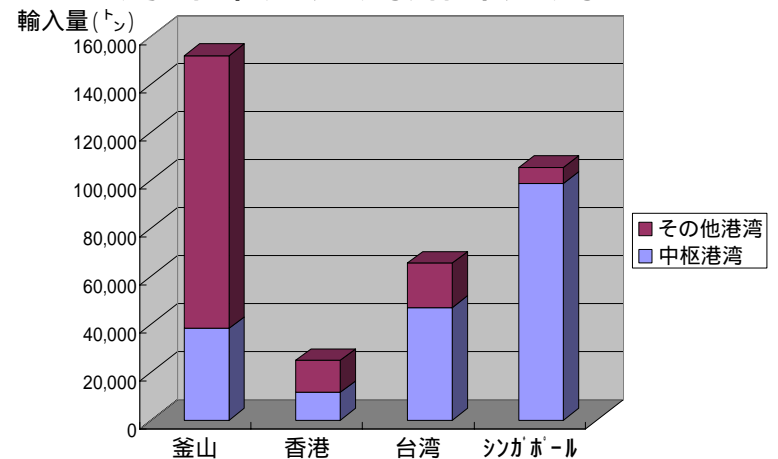
主要仕出地域別直送率 - 輸入



海外中継港別船積港別輸出量



海外中継港別船卸港別輸入量



出典：国土交通省港湾局「平成10年度全国輸出入コンテナ流動調査(調査期間：1998(平成10年)10月1日～10月31日)」より作成

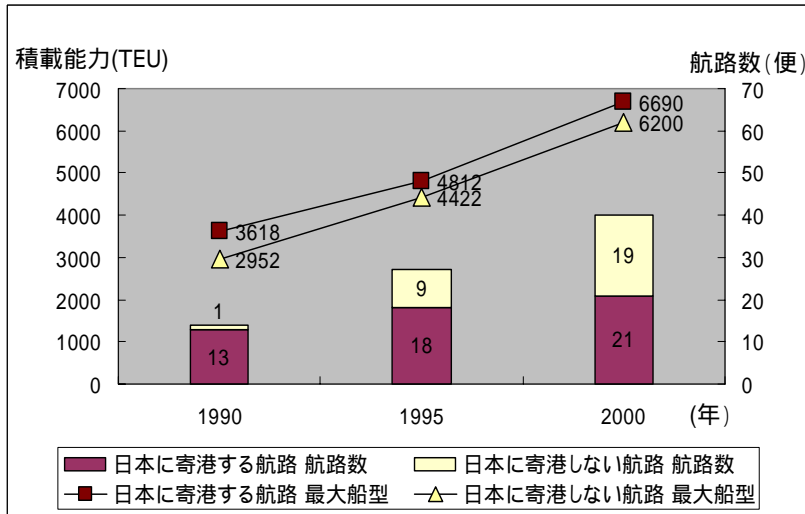
注1：「直送率」は、主要仕向(出)地に対する全海上コンテナ貨物量の内、海外中継港を経由しない貨物量の比率を示す。

注2：「海外中継港別船積(卸)港別輸出(入)量」は、海外中継港を経由する海上コンテナ貨物量のわが国における積(卸)港別の比率を示す。

【メインポート機能の維持・充実】

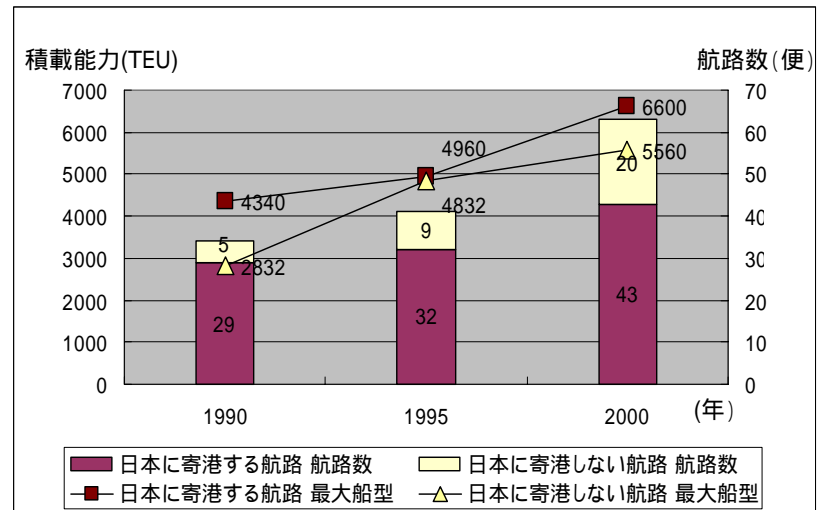
図表4-5 わが国に寄港する長距離基幹航路数と最大船型の推移

【欧州航路】



出典：株式会社オーシャンマース『国際輸送ハンドブック』より作成

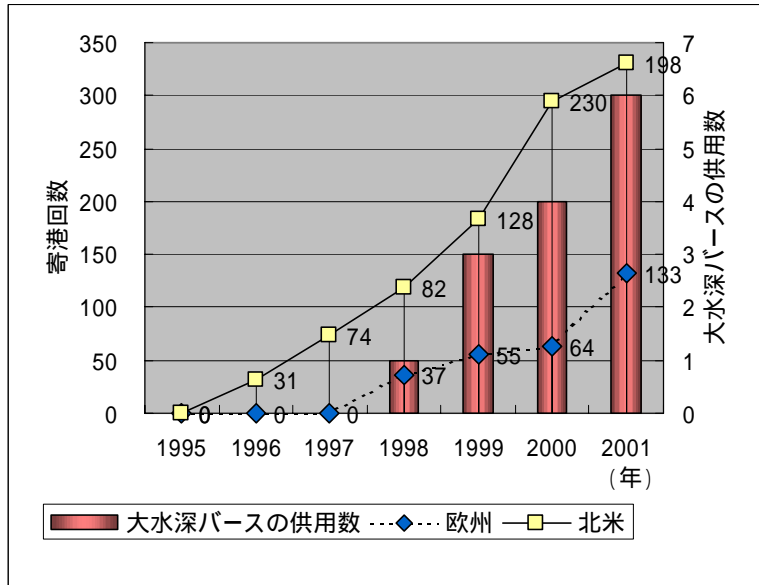
【北米航路】



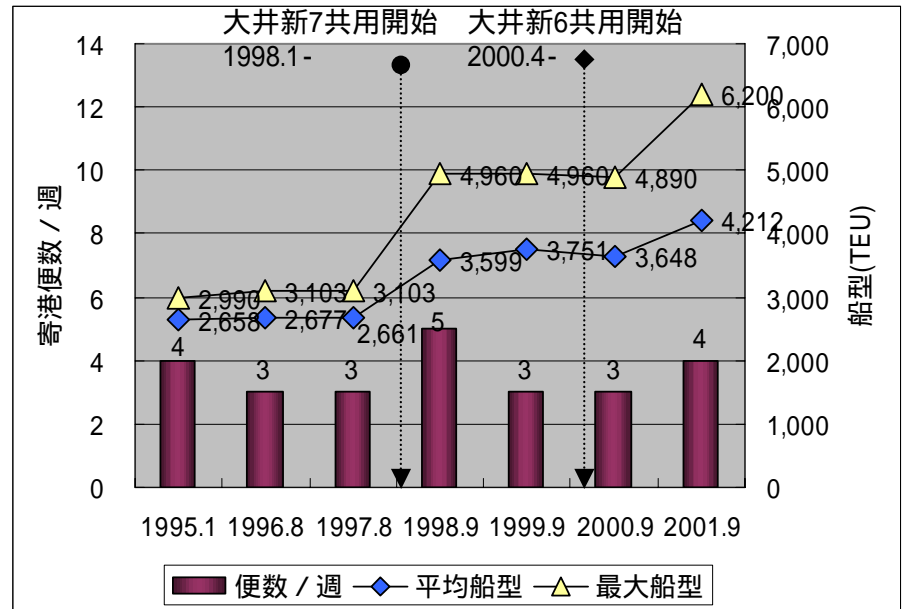
[メインポート機能の維持・充実]

図表4-6 東京港における大型コンテナ船の寄港状況

【東京港における大水深バースの供用数と
積載能力5000TEU以上の大型コンテナ船の寄港回数】



【大水深バースの供用と船型の大型化の関係】
大井ふ頭新6・7号コンテナターミナルにおける北米航路の例



出典：株式会社オーシャンコマース『国際輸送ハンドブック』
東京都港湾局港湾経営部振興課『東京港ハンドブック』
より作成

【迅速かつ効率的なターミナルの実現】

図表4-7 横浜港におけるコンテナの予約搬出入システムの例

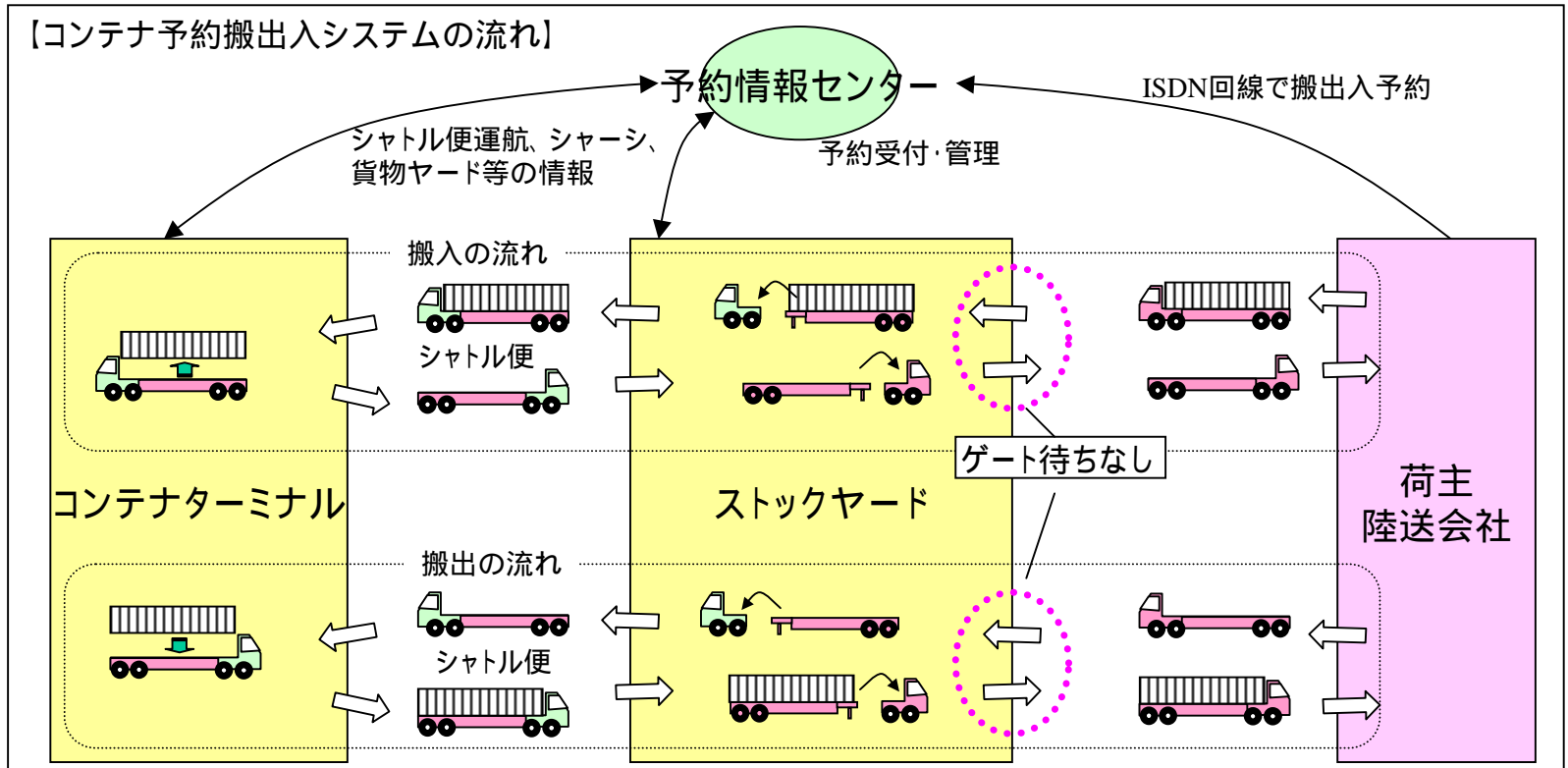
【コンテナ貨物予約搬出入システムの概要】

・ターミナルに近接する専用のストックヤードでコンテナ貨物をシャーシごと切り離して一時保管し、シャトル便が荷主の時間予約に基づきコンテナターミナルとの間で搬出入を行うシステム。



【予約搬出入システムのメリット】

・ターミナルゲートにおけるトラックの搬出入時間が平準化され、渋滞が解消される。



【迅速かつ効率的なターミナルの実現】

図表4-8 名古屋港における港湾運送事業者共同のコンテナターミナル管理情報システム (NUTS)

【ターミナルゲートの混雑解消を実現するシステム】

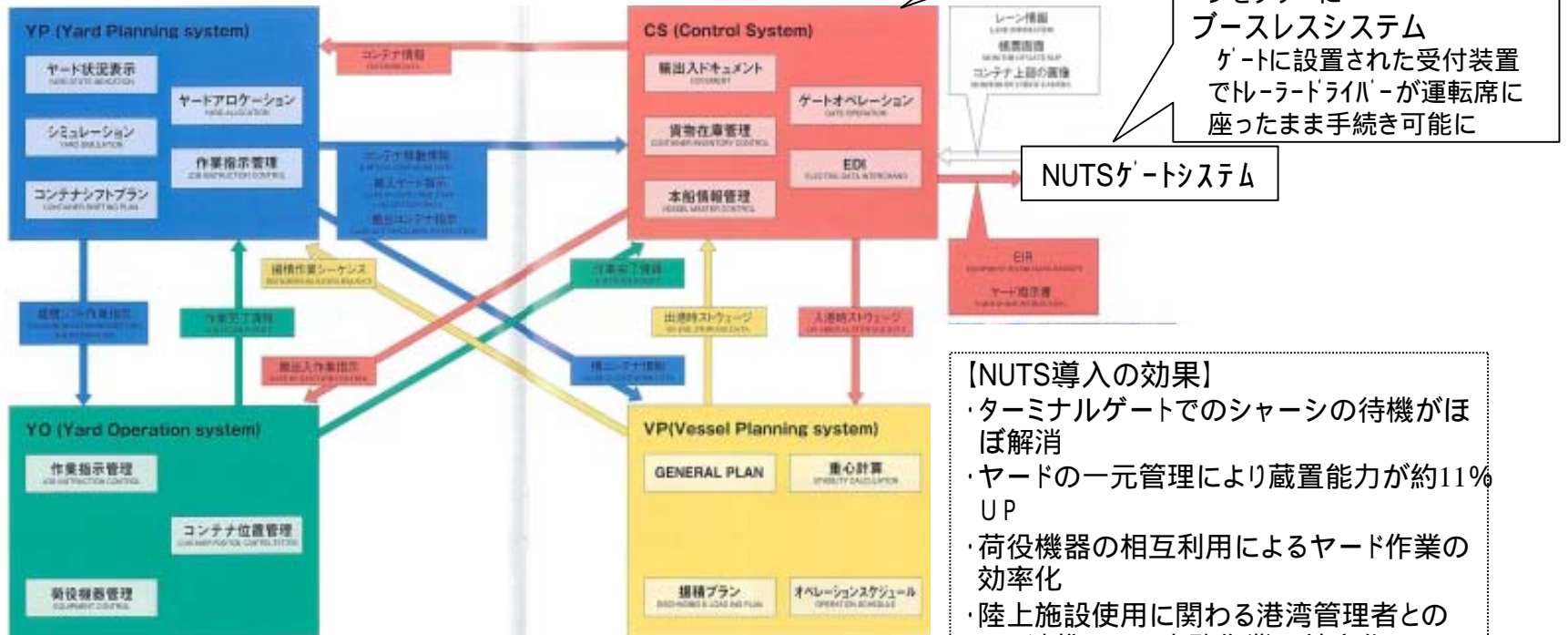
【NUTSの概要】

CS:管理システム...輸出入ドキュメント、貨物在庫管理、ゲートオペレーション、Sea-Naccs・EDI業務など

YP:ヤードプランニングシステム...ヤード管理、ヤードシミュレーション業務

YO:ヤードオペレーションシステム...作業指示管理、荷役機器管理、コンテナ位置管理

VP:本船プランニングシステム...本船プランニング



【NUTS導入の効果】

- ・ターミナルゲートでのシャーシの待機がほぼ解消
- ・ヤードの一元管理により蔵置能力が約11% UP
- ・荷役機器の相互利用によるヤード作業の効率化
- ・陸上施設使用に関わる港湾管理者とのEDI連携による事務作業の効率化

出典: 名古屋港運協会資料及び港湾利用者からのヒアリングにより作成

[迅速かつ効率的なターミナルの実現]

図表4-9 コンテナターミナル内での貨物滞留時間の推移

○港湾の24時間フルオープン化を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善する。

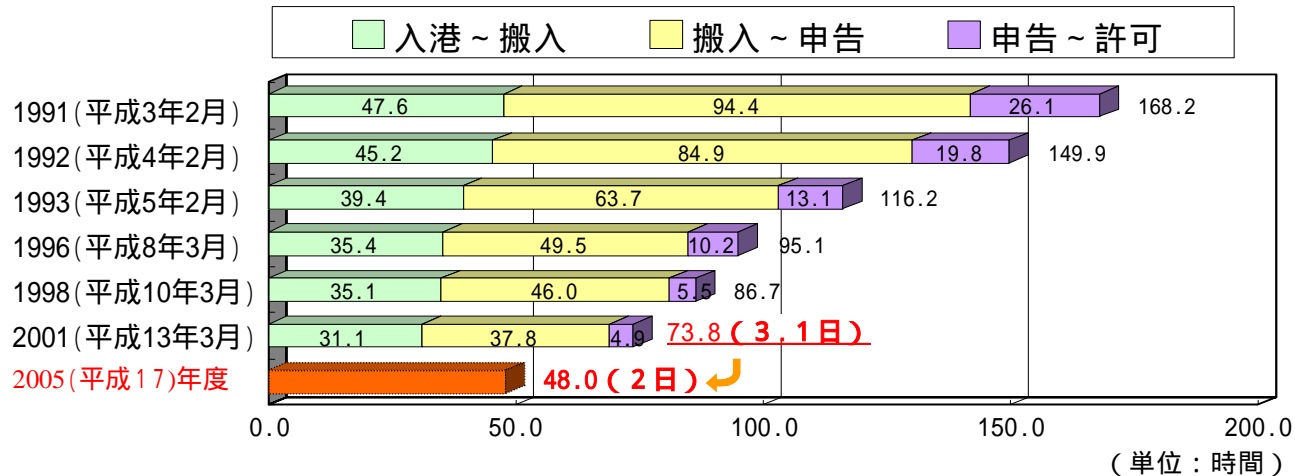
目標：平成17年までに、船舶が入港してから貨物がコンテナドを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度へ短縮する。(現状3～4日) (新物流施策大綱)

【欧米の状況】(社)日本物流団体連合会調査より

米 国：1～2日程度。英 国・オランダ：2～3日。

ドイツ：2日。フランス：3～4日。

【日本の状況】



[迅速かつ効率的なターミナルの実現]

図表4-10 港湾EDIによる港湾利用諸手続の申請状況

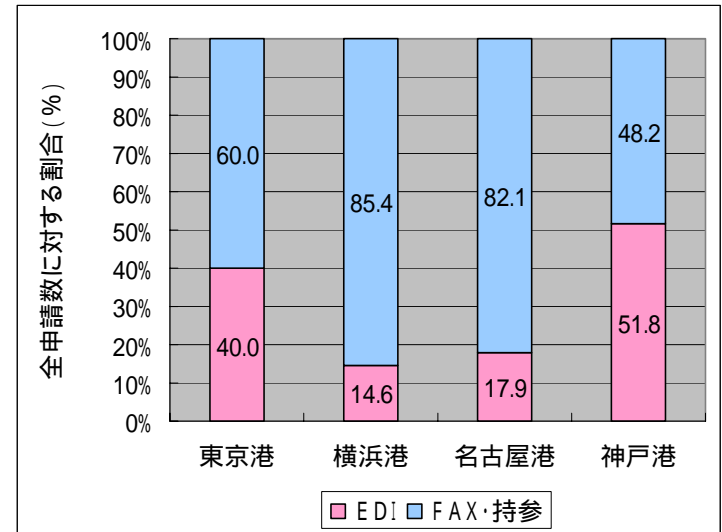
港湾EDIの効果(港湾利用者の意見)

- ・港湾EDI等の情報化により、問い合わせ等の電話にかかる人件費等コストの削減が図られた。
- ・書類の提出等の事務処理が簡素化された。

港湾EDIの課題(港湾利用者の意見)

- ・ワンストップ化が実現されてはじめて、情報システム導入のメリットが実感される。
- ・入国管理、検疫とも連携したシステムが必要だ。
- ・インストールとメンテナンスのコストが高く、効率化を利益に還元できない。
- ・付加的な書類手続きの撤廃が必要。
- ・港湾EDIの事業者への啓蒙が必要。
- ・簡便な入力システムが必要。

【港湾EDI対象申請手続におけるEDIの利用状況】



出典: 港湾利用者からのヒアリングにより作成

注1: 東京港は港湾EDIのみの利用状況、横浜港、名古屋港、神戸港は港湾EDIと港湾管理者独自のEDIを合わせた利用状況

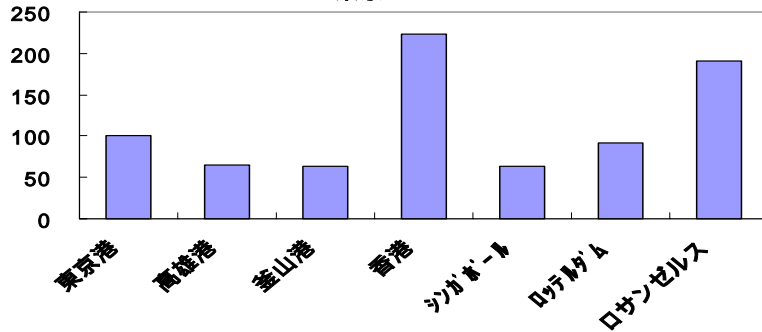
注2: 東京港は近年の概数、横浜港は平成12年度、名古屋港は平成13年4月～9月、神戸港は平成13年4月～11月の実績

[港湾サービスの低廉化]

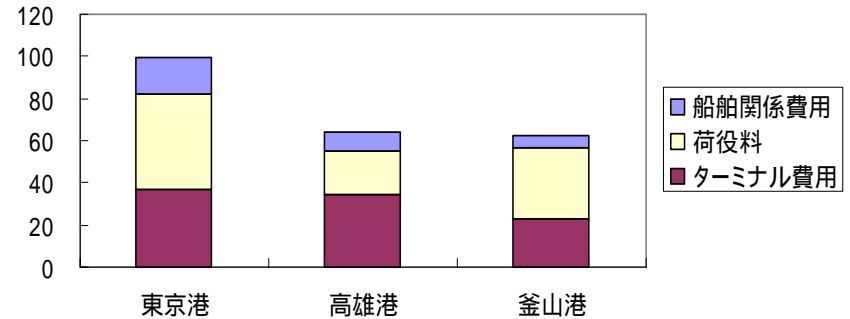
図表4-11 コスト競争力の現況

日本の港湾と海外港湾の港湾諸料金水準の比較 (東京港=100)

コンテナ取扱総料金の国際比較
(40フィートコンテナ1個あたり)
東京=100



コンテナ取扱総料金の国際比較(内訳)
(40フィートコンテナ1個あたり~30万TEU)
東京=100



出典：国土交通省作成

- 注1:コンテナ取扱料金は、C/Tオペレータ、利用船社に対するヒアリング(平成11年,12年)結果による。
- 注2:入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級(48,342G/T)とする。積卸量1200個(1800TEU)の場合。入港条件は平日(7:30着岸、21時離岸)
- 注3:各港の料金は、実際の年間取扱量を前提としたヒアリング結果に基づいており、東京港、釜山港、高雄港については、それぞれ30万TEUを取扱う場合の料金となっている。
- 注4:為替レート(平成13年3月時点) 台湾1NT \$ =3.78円、韓国1ウオン=0.0935円、香港1HK \$ =16.39円、シンガポール1SP \$ =69.47円、オランダ1ギルダー=51.68円、米国1\$=125.5円
- 注5:港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。リース料、係留施設使用料 オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力費、オフドックコンテナ料、トン税、入港料、各使用料(パイロット、進路警戒船、タグボート)、網取放作業料、その他

出典：国土交通省作成

- 注1:上記3港は、ターミナル費用、荷役料、船舶関係費用を分けてデータ入手できた港である。
- 注2:ターミナル費用:リース料、その他
- 注3:荷役料: オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力燃料費。釜山港のみオフドックコンテナ料を加算。
- 注4:船舶関係費用:トン税、入港料、各使用料(パイロット、進路警戒船、タグボート)、網取放作業料、係留施設使用料金
- 注5:コンテナ取扱料金は、C/Tオペレータ、利用船社に対するヒアリング(平成11年,12年)結果による。
- 注6:入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級(48,342G/T)とする。積卸量1200個(1800TEU)の場合。入港条件は平日デイトタイム着岸(7:30)、夜間離岸(21:00)
- 注7:各港の料金は、実際の年間取扱量を前提としたヒアリング結果に基づいており、東京港、高雄港、釜山港は、30万TEU取扱う場合の料金となっている。
- 注8:為替レート(平成13年3月時点):台湾1NT \$ =3.78円、韓国1ウオン=0.0935円
- 注9:港湾諸料金とは、リース料、オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力費、オフドックコンテナ料、係留施設使用料、トン税、入港料、各使用料(パイロット、進路警戒船、タグボート)、網取放作業料、その他の合計。