

港湾分科会
検討状況等報告

交通政策審議会答申のポイント

国土交通省統一方針に基づく 港湾行政改革の実施

アウトカムの重視
既存ストックの有効利用
ソフト中心とした港湾運営の
効率性向上
ライフサイクルコストを踏まえた
総合的コスト縮減
民間の資本と知恵の活用
住民参加型行政
効果的連携の推進
重点投資
事業の透明性・効率性等の向上
パートナーシップの充実

「選択と集中」により競争に勝つ国際コンテナ物流を実現

スーパー中枢港湾を育成し、アジアの主要港湾を凌ぐ港湾サービスを実現
「より安く、より速く、より安全で信頼性のある」物流ネットワークの実現

経済活性化と個性ある地域の実現のため臨海部を有効活用

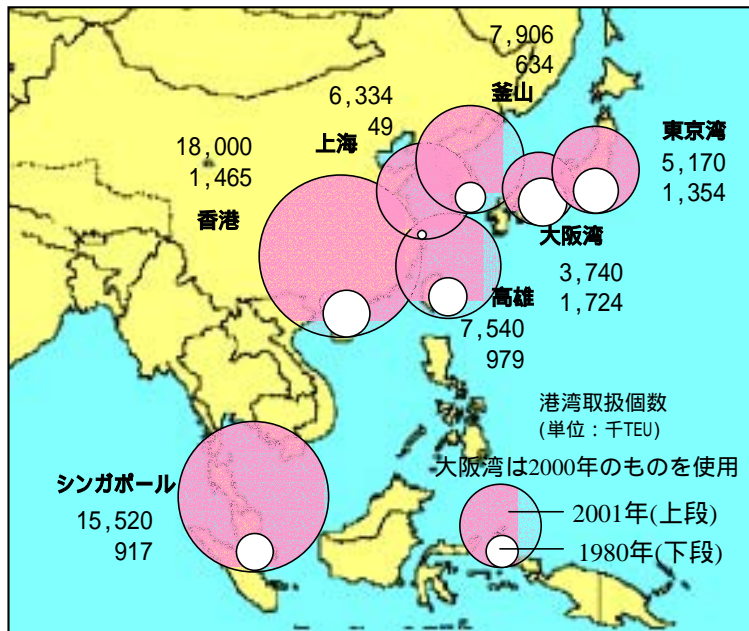
産業競争力の強化・産業再生を支援
個性豊かなみなとまちづくり

港湾に求められる様々なニーズへの対応

循環型社会の構築や自然の再生
国が主導的・中核的な役割を果たす防災拠点の計画的整備
港湾のテロ対策など

アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾

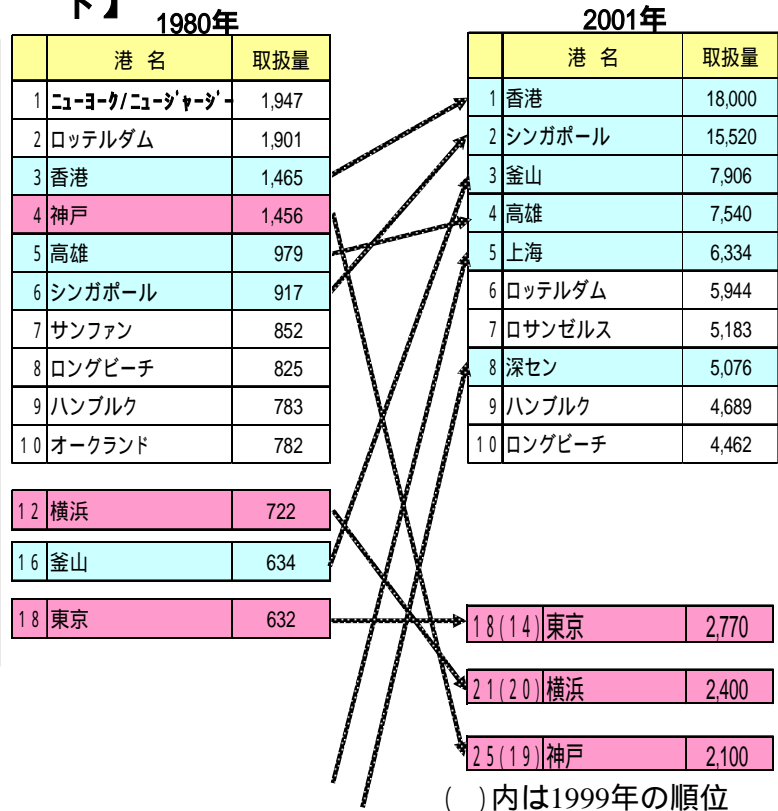
【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK ,
March 2002 Containerisation International 他

【我が国の主要港の相対的地位の低下】

(単位: 千TEU)



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK
(1980年データ, 1999年データ(暫定値)),
March 2002 Containerisation International (2001年データ(速報値))

スーパー中枢港湾の育成

アジア諸港との激しい国際競争の中で我が国港湾の相対的地位が低下しており、競争力の更なる強化が喫緊の課題となっている。このため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を目指し、港湾コストを現状より3割低減させること、及び港湾のリードタイムを現状3～4日から1日程度まで短縮させることを目標に、先導的・実験的に官民一体となった施策の展開を図る港湾構造改革モデル港湾として、スーパー中枢港湾の育成を推進する。

スーパー中枢港湾のイメージ

目標

- ・港湾コストは釜山港・高雄港並みに約3割低減
- ・リードタイムは現状3～4日をシンガポール港並みの1日程度まで短縮

世界水準の港湾サービスの提供

- ・港湾物流情報プラットフォームの構築
- ・CIQを含めた港湾のフルオープン化
- ・荷役システムのIT化、自動化
- ・大型化への対応性を踏まえた岸壁構造と奥行き確保やバースの連続配置

コスト競争力の確保

- ・ターミナルコスト
- ・国内フィーダーサービスコスト
- ・タグ等船舶サービスコスト

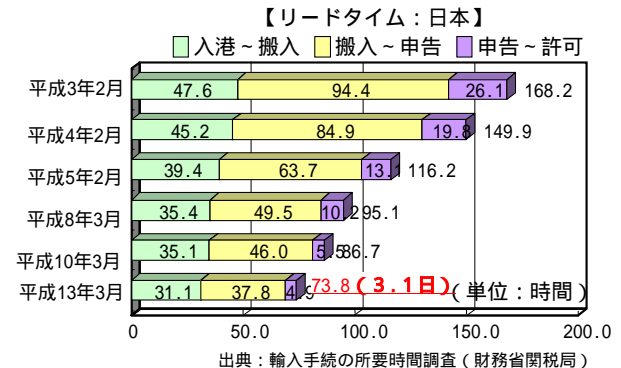
臨海部国際物流拠点の形成

- ・物流産業の集積
- ・生産・研究開発拠点と海外事業所を結ぶ原材料、部品等の最適輸送体制の形成

ターミナルオペレーターの経営環境の整備

- ・港湾施設の長期リース制度の導入等
- ・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターシステムの構築

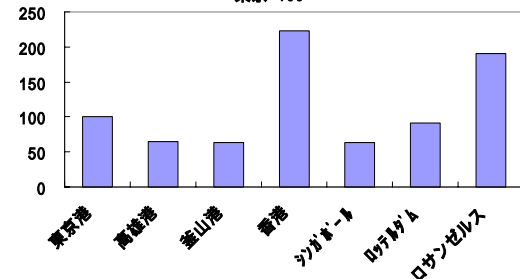
港湾コスト・サービスの現況



- 【諸外国】
- 米国 : 1～2日程度
 - 英国・オランダ : 2～3日
 - ドイツ : 2日
 - シンガポール : 24時間以内

(社)日本物流団体連合会調査より

コンテナ取扱費の国際比較 (40フィートコンテナ1個あたり) 東京=100



港湾施設・海岸保全施設整備の推進 ～ 都市再生にかかる無利子貸付制度 ～

我が国の経済構造改革の一環として、都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが重要な課題となっている。

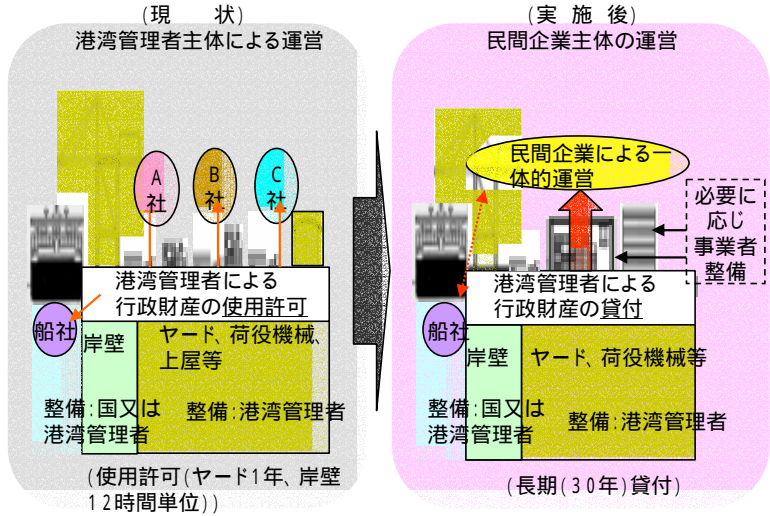
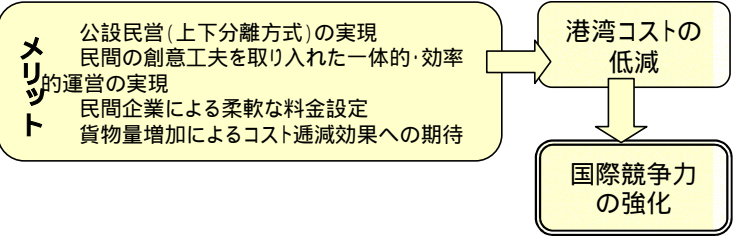
都市再生緊急整備地域の約4割が臨海部に位置し、都市再生を進める上で港湾施設・海岸保全施設の整備が不可欠

都市再生特別措置法に基づく**無利子貸付け**を措置することにより、臨海部における**都市の再生を支援**する。



構造改革特別区域法による 港湾施設(行政財産)貸付制度の創設

特区内の重要港湾において、公共コンテナターミナル等の一体的・効率的な運営事業(特定埠頭運営効率化推進事業)を行おうとする民間企業に対し、港湾管理者が公共性を担保するための手続を経た上で一定の要件に該当するものとして認められた場合に、行政財産である公共コンテナターミナル等を一体的・長期的に貸し付けることを可能化



港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築

大量生産・消費・廃棄型社会

- ・公害等環境問題の発生
- ・相次ぐ不法投棄
- ・逼迫する最終処分場



循環型社会の実現が必要

本格的なリサイクル時代を支える**静脈物流システムの構築**が不可欠

循環資源は急がない貨物
海上輸送の優位性

- ・環境に優しい
- ・低コスト輸送が可能

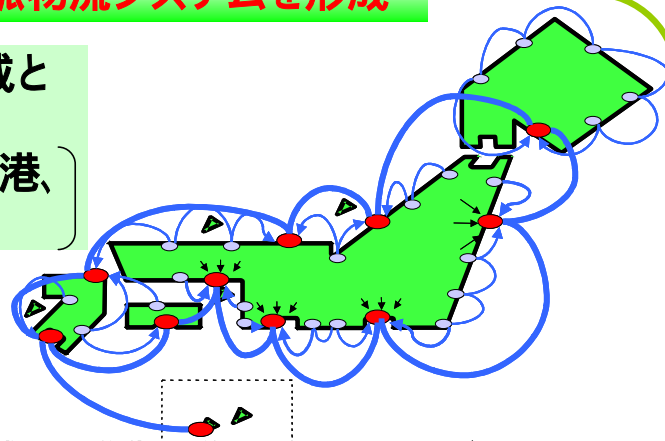
< 港湾のポテンシャル >
既存の物流基盤や土地のストック
廃棄物海面処分場
リサイクル産業基盤・技術の集積

港湾を核とした総合的な静脈物流システムを形成

・静脈物流拠点(リサイクルポート)の形成と
海運によるネットワーク化

(H14.5.30に室蘭港、苫小牧港、東京港、
神戸港、北九州港を1次指定)

- 拠点港：リサイクルポート
- 集積港：拠点港での処理を行うための積出を主たる目的とする港湾



注：拠点港、集積港の位置については、イメージを示したものであり、特定の港湾を念頭において描いたものではない。