

平成18年11月30日  
交通政策審議会  
第20回港湾分科会

資料1-2-3

# 港湾の長期政策策定に当たっての 論点と施策の方向性(素案)

# 港湾の長期政策策定に当たっての論点と施策の方向性(素案)

## 長期政策策定に当たっての基本認識

長期政策の目標期間:概ね5~10年後

### 我が国を取り巻く動向

- ①中国をはじめとするアジア地域やBRICsの経済成長
- ②FTAやEPAの進展による我が国とアジア地域の経済交流の拡大、相互依存関係の深まり
  - a. アジア地域は世界の生産拠点、消費市場としてさらに発展
  - b. 國際水平分業の進展と、技術水準の優位性による高付加価値製品製造業等の国内立地の進展
  - c. 中国等の旺盛な需要等による原油等の資源価格の上昇・高止まり
- ③米国及び国際機関のセキュリティ強化の取り組み、地球温暖化問題への対応

### 港湾を取り巻く動向

- ①アジア地域と欧米との基幹航路における更なるコンテナ船の大型化と寄港地の集約
- ②アジア地域を中心とする貨物輸送量の増大
- ③サプライチェーンマネジメントへの対応やジャストインタイム輸送等の荷主ニーズに対応した多様な海上輸送サービスの進展
- ④臨海部における高付加価値製品製造業等の国内立地需要の増加
  - a. 高付加価値製品等の国内生産化の進展に伴い、高付加価値製品等の日本発着貨物量が増加
  - b. 基幹コンテナ航路において、コンテナ船の大型化等による効率化された海上輸送体系が進展、アジア発着貨物量の増大に伴い日本発着貨物量のシェアが低下
  - c. アジア域内コンテナ航路において、小型コンテナ船による直接貿易によるアジア域内輸送が活発化、航路網が拡大
- ⑤バルクキャリアの大型化等による原材料輸送の一層の効率化の進展
- ⑥循環型資源の輸送量の増大及び臨海部における関連企業の立地需要の増加
- ⑦国際的な貨物セキュリティの強化、環境に配慮した物流体系の構築

### 長期政策における主な視点

- ①我が国に欧米との基幹航路を維持するため、スーパー中枢港湾における欧米貨物の集中的取扱いと一層のサービスの充実
- ②アジア地域との交流拡大に対応したスピーディーでシームレスかつ低廉なアジア物流ネットワークの実現
- ③臨海部の産業活動等を支える安定的かつ低廉なバルク貨物輸送の確保
- ④国際的な産業展開等を踏まえた我が国の臨海部における物流・産業の活性化及び立地の促進

① 我が国に基幹航路を維持するため、スーパー中枢港湾における欧米貨物の集中的取扱いと一層のサービスの充実

実施済・実施中の施策	更なる施策の検討が必要な課題	今後追加すべき施策の方向性(素案)
<p>①コンテナターミナルの機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a メガオペレーターの育成</li> <li>b 大規模コンテナターミナルの整備</li> <li>c 埠頭公社の民営化の推進</li> <li>d 24時間フルオープンサービスの推進</li> </ul> <p>②国内ネットワーク・港湾間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a アクセス道路の整備</li> <li>b 内航フィーダー輸送やバージによるコンテナ横持ち輸送の活性化、利用促進、</li> <li>c 港湾と鉄道貨物駅のアクセス強化</li> <li>d コンテナ輸送用トラックの渋滞対策</li> </ul> <p>③港湾の利用・連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 國際物流戦略チームによる取り組み</li> <li>b 大阪湾諸港の一開港化の取り組み</li> </ul>	<p>①北米航路の位置を太平洋側から日本海側(津軽海峡経由)へシフト等、メガキャリアの航路戦略の変化を的確に反映すべき。</p> <p>②欧米航路に就航する船舶を太平洋側のスーパー中枢港湾に寄港させるために、コスト低減・サービス水準の向上、欧米向け貨物の集積について更なるグレードアップが必要。</p> <p>③日本の産業技術の集積を考えると、今後とも高付加価値の貨物を日本から輸出することになると思われるため、貨物量だけでなく貿易の質(額・品目)の変化にも着目すべき。</p> <p>④国際輸送と国内輸送をシームレスに接続することが必要。</p> <p>⑤内航海運の活性化が必要。</p> <p>⑥隣接する港湾管理者ごとに港湾の運営が分断されており、非効率。</p> <p>⑦欧米航路に就航する船舶の大型化に比例してポートチャージも高くなるが、一つの港で集荷できる量が増えないため、貨物一つ当たりのコストが高くなっている。ポートチャージの低減策が必要。</p> <p>⑧複数船舶が同時に入港してきた際にも可能な限りバースワインドウを提供できるよう、バースを共用化することが必要。</p> <p>⑨開発保全航路幅不足や濃霧等による航路の通航障害の改善が必要。</p>	<p>◎スーパー中枢港湾政策の充実・深化</p> <p>①コンテナ貨物のさらなる増大・集中に対応したターミナル搬出入の円滑化(ゲートの効率性向上、ターミナル周辺の渋滞情報の提供)</p> <p>②国際輸送と国内輸送のシームレスな接続(内航船、鉄道の輸送力確保、接続強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 内航フィーダーネットワークの充実</li> <li>b 外貿バースと内貿バースの一体運用</li> <li>c 港湾と鉄道貨物駅のアクセス強化</li> </ul> <p>③港湾間の広域連携の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 広域港湾における港湾利用サービスの統一</li> </ul> <p>④船舶関係コストの低減</p> <p>⑤開発保全航路におけるIT技術等の活用による濃霧等の克服</p>

実施済・実施中の施策	更なる施策の検討が必要な課題	今後追加すべき施策の方向性(素案)
<p>①港湾関係諸手続の簡素化、情報化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 港湾関連手続きのワンストップサービス化(シングルウインドウ化)</li> <li>b FAL条約の締結</li> <li>c 府省共通ポータル(次世代シングルウインドウ)の実現(H20.10~)</li> <li>d 港湾物流情報プラットホームの実現</li> </ul> <p>②円滑な物流の確保と保安対策の強化の両立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 出入管理システムの高度化</li> <li>b コンテナターミナルにおけるセキュリティの強化(SOLAS条約への対応等)</li> </ul>	<p>①港湾毎に異なる手続きを簡素化・統一化し、FAL条約の効果を十分に発揮させることが必要。その際、各港湾のシステム更改時に合わせて段階的に手続きを統一する考え方も必要。</p> <p>②内航を中心に中小企業者の多い船舶代理店の電子化を支援し、促進する施策が必要</p> <p>③業務改革(Business Process Re-engineering)を前提として、手続きの電子化をすることが必要。</p> <p>④物流を可視化し、民－民業務の効率化を支援することが必要。</p> <p>⑤国際的な保安体制強化の動きに対応する一方、円滑な物流の確保と保安対策の強化の両立を図ることが必要。</p> <p>【財務省等他省庁関連施策】</p> <p>⑥海外の通関システム等との連携。</p> <p>⑦保税地区制度の見直し。</p> <p>⑧コンプライアンス概念を活用した通関手続き、セキュリティ対策</p>	<p>①港湾関係諸手続の一層の簡素化、統一化、情報化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 港湾管理者関係手続きの簡素化・統一化</li> <li>b 電子手続きの利用促進</li> </ul> <p>②物流を可視化するICTの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 電子タグなどICT(Information&amp;Communication Technology)新技術の積極的な活用</li> </ul> <p>③円滑な物流の確保と保安対策の強化の両立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 積荷の偏載監視による車両の安全対策</li> </ul> <p>④サプライチェーンにおけるコンテナセキュリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a コンテナ貨物のトレーサビリティの確保</li> <li>b X線等を活用したコンテナ貨物の安全性の確認</li> </ul>
<p>③臨海部における物流産業空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 港湾ロジスティクス・ハブの形成</li> </ul>	「④ 国際的な産業展開等を踏まえた我が国の臨海部における物流・産業の活性化及び立地の促進」に記載	

## ② アジア地域との交流拡大に対応したスピーディでシームレスかつ低廉なアジア物流ネットワークの実現

実施済・実施中の施策	更なる施策の検討が必要な課題	今後追加すべき施策の方向性(素案)
<p>①国際ユニットロードの輸送力強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 國際・国内輸送ターミナルの整備</li> <li>b 小口貨物積替円滑化支援施設の整備</li> <li>c 港湾物流高度化基盤施設の整備促進</li> </ul>	<p>①東アジア、特に中国と我が国との間で国際水平分業体制をとっている企業は、我が国の各地に立地し、アジア近海航路により貨物を輸送している。東アジアと我が国との間の貨物量は著しく増加すると考えられることから、各地に開設されているアジア近海航路を活用したアジア物流ネットワークの構築が必要。</p> <p>②アジア近海航路が開設されている地方のコンテナ港においては、背後企業の貨物にとって、アジア近海航路の充実により物流コストの削減、CO2の削減効果が見込まれる場合もあるため、地方のコンテナ港の利用促進について検討が必要。</p> <p>③欧米航路とアジア航路の重層化を踏まえたスーパー中枢港湾と地方コンテナ港の役割・機能分担が必要。</p> <p>④道路網の整備の進捗状況、企業の立地動向、リスク管理等を考慮しつつ、増大が見込まれる中国物流に対応した港湾の適正な配置についてより深い研究が必要。</p> <p>⑤高速輸送サービス(ホットデリバリー・サービス等)への対応が必要。</p> <p>⑥現在の中国船社による日中間輸送の過当競争による日中間航路の不安定さ等への対策が必要。</p>	<p>①SCMに対応した直接貿易の進展に伴うソフト・ハード施策の実施によるアジア物流の拠点形成</p> <p>②貨物の高速性、定時性を確保するための施策の推進</p> <p>③国際輸送と国内輸送のシームレスな接続(再掲)</p>
<p>②港湾関係諸手続の簡素化、情報化(再掲)</p> <p>③円滑な物流の確保と保安対策の強化の両立(再掲)</p>	「1. 我が国に欧米航路を維持するため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現」に記載	

### ③ 臨海部の産業活動等を支える安定的かつ低廉なバルク貨物輸送の確保

実施済・実施中の施策	更なる施策の検討が必要な課題	今後追加すべき施策の方向性(素案)
<p>①バルク貨物を取り扱う産業活動と一体となった港湾利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 港湾や航路における安全と海上輸送の信頼性の確保</li> <li>b 既存施設の機能更新、再配置等による効率性の確保</li> </ul> <p>②循環資源物流ネットワークの形成</p>	<p>①中国をはじめとする国際的な需要の増加を踏まえ、我が国に必要な原材料やエネルギー、食料等を低価格で安定的に輸送できることが重要。</p> <p>②民有港湾施設や航路等の新設、改良、維持のための事業費は膨大であることから、民間企業の負担を軽減する対策が必要。</p> <p>③生産、都市機能が集積する三大湾へのエネルギー供給の安定的な確保が必要。</p> <p>④国内循環資源物流の一層の促進と、国際循環資源物流へのより適切な対応が必要。</p> <p>⑤開発保全航路幅不足や濃霧等による航路の通航障害を改善が必要。(再掲)</p>	<p>①バルク貨物を取り扱う産業活動と一体となった港湾利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 産業活動のスピードに合わせた土地、港湾施設、航路等の計画的な提供</li> </ul> <p>②エネルギーの安定輸送の確保</p> <p>③循環資源物流ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 循環資源の取扱基準の共通化や施設の適切な配置等による、利用しやすいリサイクルポートの実現</li> <li>b 国際循環資源取扱港湾の拠点化と適正管理による安全・安心の確保</li> </ul>
<p>②港湾関係諸手続の簡素化、情報化(再掲)</p> <p>③円滑な物流の確保と保安対策の強化(再掲)</p>	<p>「1. 我が国に欧米航路を維持するため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現」に記載</p>	

#### ④ 國際的な産業展開等を踏まえた我が国の臨海部における物流・産業の活性化及び立地の促進

実施済・実施中の施策	更なる施策の検討が必要な課題	今後追加すべき施策の方向性(素案)
<p>①臨海部における物流産業空間の形成 a 港湾物流高度化基盤施設の整備促進</p>	<p>①国際水平分業の進展等により、国際物流拠点の形成や製造業の国内回帰の動き、高付加価値製品製造業の立地需要を支援するための臨海部空間の活用が必要。</p> <p>②地域特性に応じ埋立地の売却、貸付への対応が必要。</p> <p>③3大都市圏を中心に物流施設の立地が進みつつあるが、土地造成やインフラ整備費用の土地価格への転嫁等により、海外に比較して臨海部の用地コストが高い。</p> <p>④臨海部において、老朽化、陳腐化した物流施設が多く立地し、物流空間としての機能を発揮できていない事例が見られるため、リニューアルする対応が必要。</p> <p>⑤循環型資源、浚渫土砂、鉄鋼スラグ等に対応した臨海部空間の活用が必要。</p> <p>⑥保管に加え、集配配送や流通加工の機能を有する物流施設が増加しているところ、臨海部における労働力確保等が課題。</p> <p>⑦地域間格差の是正や地方の活性化も重要であるため、大都市港湾だけでなく、地方の港湾に対する政策も必要。</p> <p>⑧企業の立地判断のスピードに対応できるよう、土地の処分、用途変更の許認可等行政側手続きの迅速化を図ることが必要。</p>	<p>①臨海部の企業立地環境の充実 a 低未利用地の活用 b 臨港道路等の整備による埠頭と工場間の交通の円滑化 c 工場拡張、貸付需要等への柔軟かつ迅速な対応 d 定期航路の開設</p> <p>②港湾ロジスティクス機能の強化 a 大規模な用地確保 b 高度な物流施設の立地促進 c 道路等インフラの重点整備 d 老朽物流施設群の再編促進 e 就労環境の向上 f 特殊車両等の通行規制の緩和 g 保税制度の活用</p> <p>③港湾の地域特性や活性化状況に応じた施策の展開</p>