

平成19年11月29日
交通政策審議会
第27回港湾分科会

資料 1 - 2

スーパー中樞港湾施策の進捗状況

スーパー中枢港湾プロジェクトの狙いと推進施策

1. プロジェクトの狙い

わが国港湾における基幹航路の維持確保。

スーパー中枢港湾において、わが国発着の基幹航路貨物の集中的取り扱いを推進。

スーパー中枢港湾における良質な物流サービスの提供。

増大するコンテナ貨物を効率的に処理し、港湾コスト・サービス水準を向上。

2. 目標

目標貨物量：京浜港700万TEU、伊勢湾330万TEU、阪神港420万TEU

港湾コスト・サービス水準：

- ・港湾コストは約3割低減(釜山港、高雄港並み)
- ・リードタイムは1日程度(シンガポール港並み)に短縮

3. 推進施策

官民連携によりハード・ソフトが一体となった総合的施策を推進

次世代高規格コンテナターミナルの形成

- ・高規格コンテナターミナル(最大水深15m以上、岸壁延長1000m以上(3バース相当)、奥行き500m程度)の形成

- ・同ターミナルを一体的に運営する民間ターミナルオペレーターの育成

官民によるサービス向上(インセンティブ料金の設定、港湾の24時間化の取り組み 等)

港湾手続の簡素化・電子化、港湾物流情報プラットフォームの導入

国内物流ネットワークとの連携強化

港湾を核としたロジスティクス機能の構築

各港の取り組み状況

1. 次世代高規格コンテナターミナルの形成

	京浜港	伊勢湾	阪神港
高規格コンテナターミナルの整備	<p>横浜港本牧BCコンテナターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.12 ターミナル全面供用開始 ・16m増深中(H22供用予定) 	<p>名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1バース供用中 ・第2バース整備中(H20供用予定) <p>四日市港霞ヶ浦埠頭コンテナターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2バース供用中 ・ターミナル拡張工事中(H22供用予定) 	<p>大阪港夢洲埠頭コンテナターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2バース供用中 ・C12(3バース目)整備中(H21供用予定) <p>神戸港ポートアイランド2期地区コンテナターミナル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5バース供用中 ・PC18東側(-16m)整備中(H21供用予定)
民間ターミナルオペレーターの育成	<p>横浜港メガターミナル(株)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.8認定 ・H17.12運営事業開始 	<p>飛島コンテナ埠頭(株)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.8認定 ・H17.12運営事業開始 <p>四日市コンテナターミナル(株)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.12認定 ・H18.1運営事業開始 	<p>夢洲コンテナターミナル(株)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.11認定 <p>神戸メガコンテナターミナル(株)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H17.11認定 ・H18.5運営事業開始

(参考)次世代高規格コンテナターミナルにおける取扱量

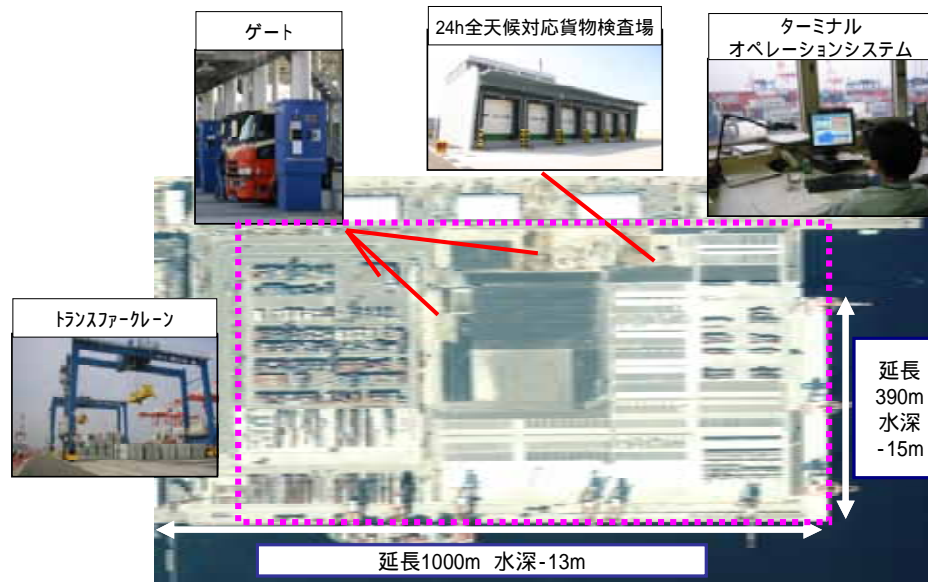
横浜港本牧BCコンテナターミナルの取扱量

()内は対前年比

	2006年	2007年 1 - 5月
本牧BCコンテナターミナル	88万TEU (1.92)	41万TEU (1.22)
横浜港全体	298万TEU (1.09)	134万TEU (1.13)

名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナルの取扱量

	2006年	2007年 1 - 5月
飛島ふ頭南側コンテナターミナル	27万TEU (-)	14万TEU (1.55)
名古屋港全体	251万TEU (1.09)	107万TEU (1.06)



横浜港本牧BCコンテナターミナル

2005年12月より供用開始



名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル

各港の取り組み状況

2. 官民によるサービス向上(インセンティブ料金の設定、港湾の24時間化の取り組み等)

	京浜港	伊勢湾	阪神港
インセンティブ料金の設定例			
入港料の低減	大口割引制度の導入、拡充等(H16東京、H15横浜)	大型船等に対するインセンティブ制度の導入、拡充等(H17名古屋、H16四日市)	大阪湾諸港の一開港化を機とした入港料の減免(H19大阪、神戸他)
水先料の低減	水先料金の低減	水先料金の低減	水先料金の低減
曳船、綱取放料金の低減	曳船使用料金について、深夜割増を引き下げ(H16東京) 綱取放料金について、年末年始割増の適用期間の見直し(H15横浜)	認定運営者との直接契約による曳船使用料金の低減(H17名古屋) 綱取放料金について、年末年始の割増率を引き下げ(H15名古屋)	曳船使用料金について、一定回数以上の利用者に対する割引(H15大阪)
施設使用料の低減	公共岸壁の施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入 - 岸壁使用料、ヤード使用料にかかる大口割引(H18横浜) - ヤード使用料、クレーン使用料にかかる日曜荷役等に対するインセンティブ(H16東京)	認定運営者に対する直轄岸壁の長期貸付(H18名古屋、H18四日市) 認定運営者に対するヤード、荷役機械の長期貸付(H18四日市)	公共岸壁の施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入 - クレーン使用料にかかる、トランシップ、空コンテナ取扱インセンティブ(H15大阪)

各港の取り組み状況

2. 官民によるサービス向上(続き)

	京浜港	伊勢湾	阪神港
港湾の24時間化に資する取り組み	H13.11 港湾荷役の24時間化(港運労使間の合意) H15.7 税関の時間外の体制整備(21時まで)、H17.7全国展開 H16.7 動植物検疫の執務時間の延長(19時まで) H17.4 臨時開庁手数料の軽減 H17.11 夜間入港規制の廃止		
	H16.4 日曜荷役等にかかるインセンティブ(再掲) H19.7 東京における税関の24時間体制整備		H19 神戸港における共同デポを活用した24時間搬出入社会実験

3. 港湾手続の簡素化・電子化、港湾物流情報プラットフォームの導入

	京浜港	伊勢湾	阪神港
港湾手続の簡素化・電子化	H15.7 シングルウィンドウシステムの稼働 H17.11 FAL条約批准		
港湾物流情報プラットフォームの導入	JCL-netの一部導入(H17) 横浜港貨物情報システム(Y-CON24)の導入、拡大(H15~)	名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS)の更改(IDタグの導入)(H19) NUTSと四日市ターミナルシステムとの双方向データ交換(H18)	JCL-netの一部導入(H17)

各港の取り組み状況

4. 国内物流ネットワークとの連携強化

	京浜港	伊勢湾	阪神港
道路アクセスの円滑化	国際物流基幹ネットワークの形成(H18.6～)		
	大井埠頭におけるコンテナ車両専用レーンの設置(H17) 共同デポの整備(H18東京、横浜)	臨港道路霞4号幹線の整備 共同デポの整備(H18～名古屋、四日市)	夢洲トンネルの整備(H21供用予定) 共同デポの整備(H17神戸)
内航フィーダーの利用促進	内航輸送用の大型コンテナ船投入社会実験(H18) 東京湾内バージ輸送網の拡大(H18～)	海上モーダルシフト社会実験(H19)	内航フィーダー貨物に対するモーダルシフト補助制度の創設(H17大阪、H18神戸) 内航船の外貿バース直付け社会実験(H18神戸)
鉄道輸送との連携	大井埠頭と東京貨物駅間の横持ち輸送の円滑化社会実験(H17) 神奈川臨海鉄道本牧埠頭駅における積替円滑化社会実験(H19～)	四日市港における鉄道利用社会実験(H19)	大阪港・神戸港間のはしけによる空コン輸送社会実験(H19)
			大阪港における鉄道利用社会実験(H18)

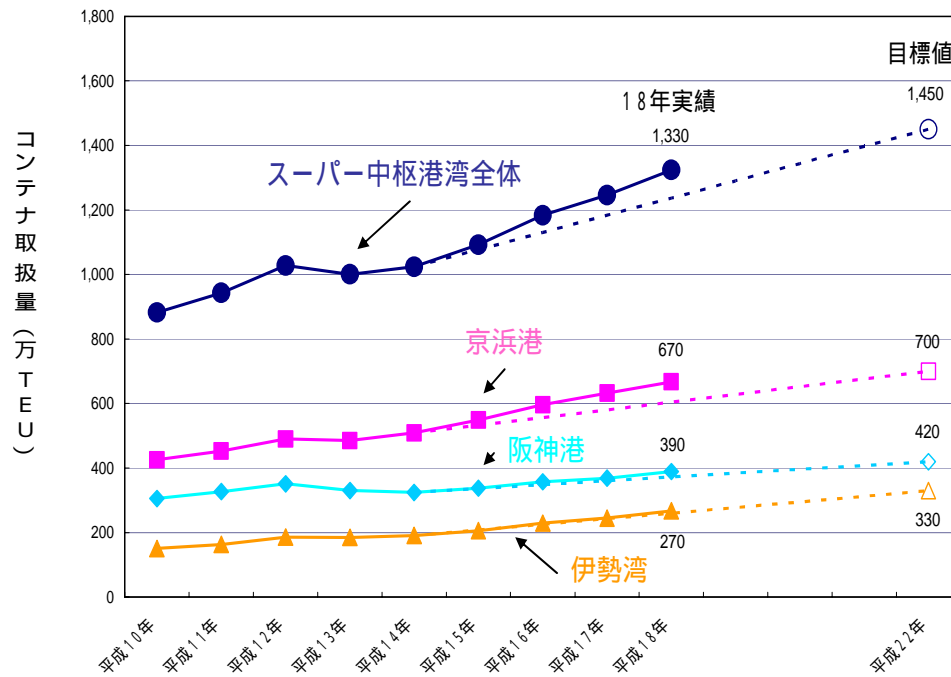
5. 港湾を核としたロジスティクス機能の構築

	京浜港	伊勢湾	阪神港
港湾管理者による物流企業立地促進策	公共埠頭において上屋利用の共同化、集約化に関するインセンティブ制度の導入(H16東京)	ロジスティクスハブ形成事業による物流センターの誘致(H17名古屋)	港湾関連用地の賃貸料の減額(H9.4、H13.4、H14.4)

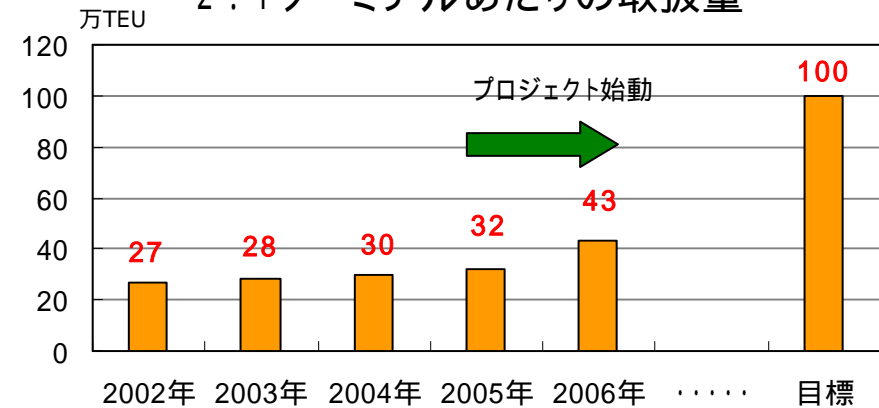
コンテナ取扱量の拡大

スーパー中枢港湾各港とも、目標貨物量に向けて順調に増加。
1ターミナルあたりの取扱量も拡大傾向。

1. 外貿コンテナ貨物取扱量の推移



2. 1ターミナルあたりの取扱量



(注)取扱量:

2002年～2005年はスーパー中枢港湾において基幹航路就航船舶利用ターミナルの平均

2006年:東京港大井ふ頭、横浜港本牧BCふ頭、南本牧ふ頭、名古屋港飛島ふ頭南側、四日市港霞ヶ浦ふ頭、大阪港夢洲ふ頭、神戸港ポートアイランド2期の1ターミナルあたりの平均

港湾コスト低減の考え方

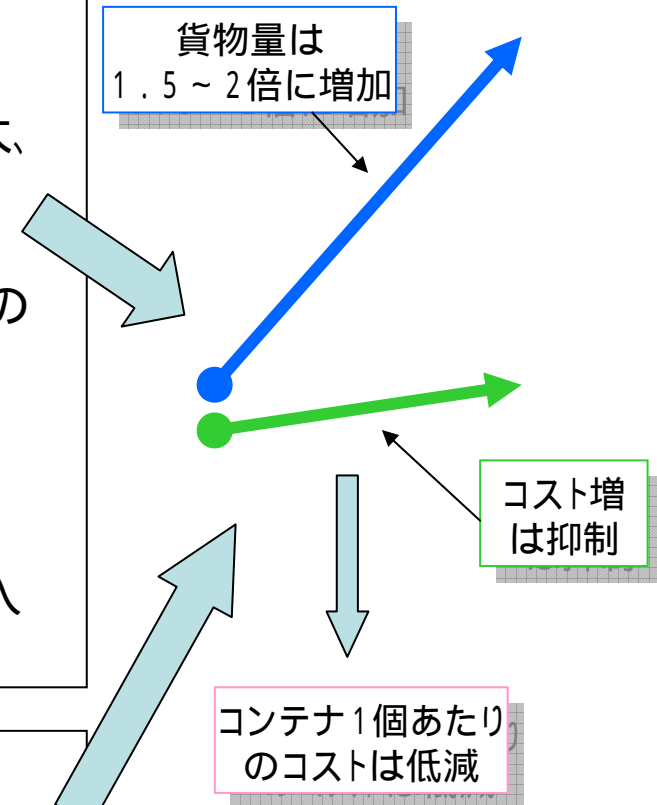
3バース一体運営により、コンテナ貨物の取扱いを通常の1.5～2倍に増大しつつ、インセンティブ料金の設定や効率的な運営の取り組みとあわせて「コンテナ1個あたりの港湾コストを約3割低減」。

【コンテナ貨物の取扱いの拡大方策】

- 3バース一体運営による取扱能力の強化・効率的運営
(船舶接岸の自由度の増加、ターミナル蔵置能力の拡大、良質なサービスの提供)
- 臨海部物流拠点の形成による貨物集荷能力の強化
(コンテナターミナルと一体的に機能する民間物流施設の立地促進支援)
- 国内物流ネットワークとの連携強化
(高規格幹線道路の整備、内航フィーダーの利用促進、鉄道輸送との連携等)
- 入港料、施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入
(ボリュームインセンティブ、固定料金制の導入)

【コスト増の抑制方策】

- 入港料、施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入
(再掲)
- 3バース一体運営にともなうターミナル作業の共同化、荷役機械の機動的運用



(例)

$$\frac{\text{コスト増1.4倍}}{\text{貨物増2.0倍}} = 0.7 = 3割低減$$

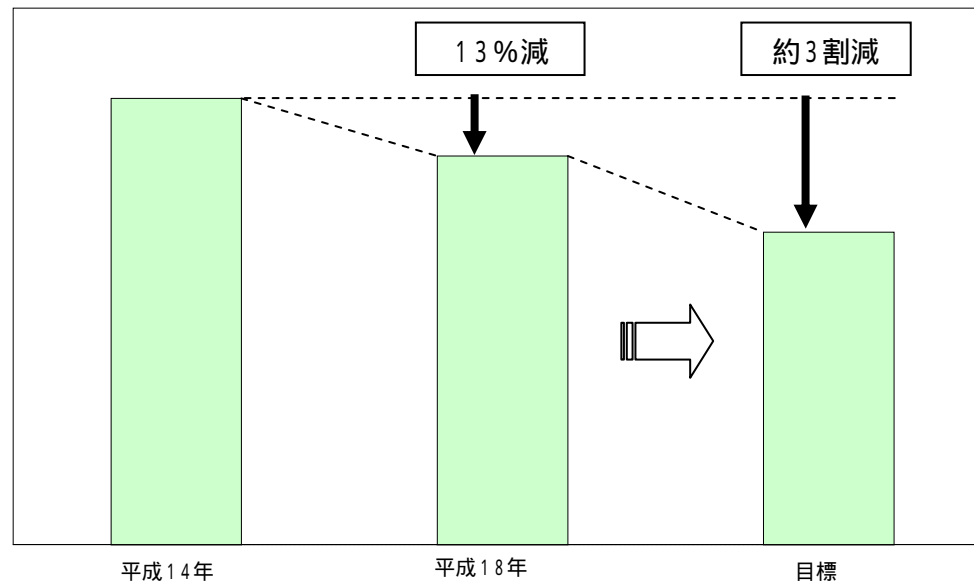
港湾コスト低減の進捗状況

港湾コストは、一定の前提条件の下でモデルターミナルについて試算した。

(実際のコストは個々のターミナルの運営方法、単価等によって異なる。)

- ・平成18年のコンテナ取扱量は1ターミナル平均43万TEU
(23万TEU/バース、平成14年と比較して約1.4倍)に拡大。
- ・コスト増は、入港料や施設使用料に対するインセンティブ制度等により、約1.2倍に抑制。
平成18年現在のコンテナ1個あたりの港湾コストは平成14年と比較して13%減。

(コンテナ1個あたりの港湾コストの低減率(モデルによる試算))



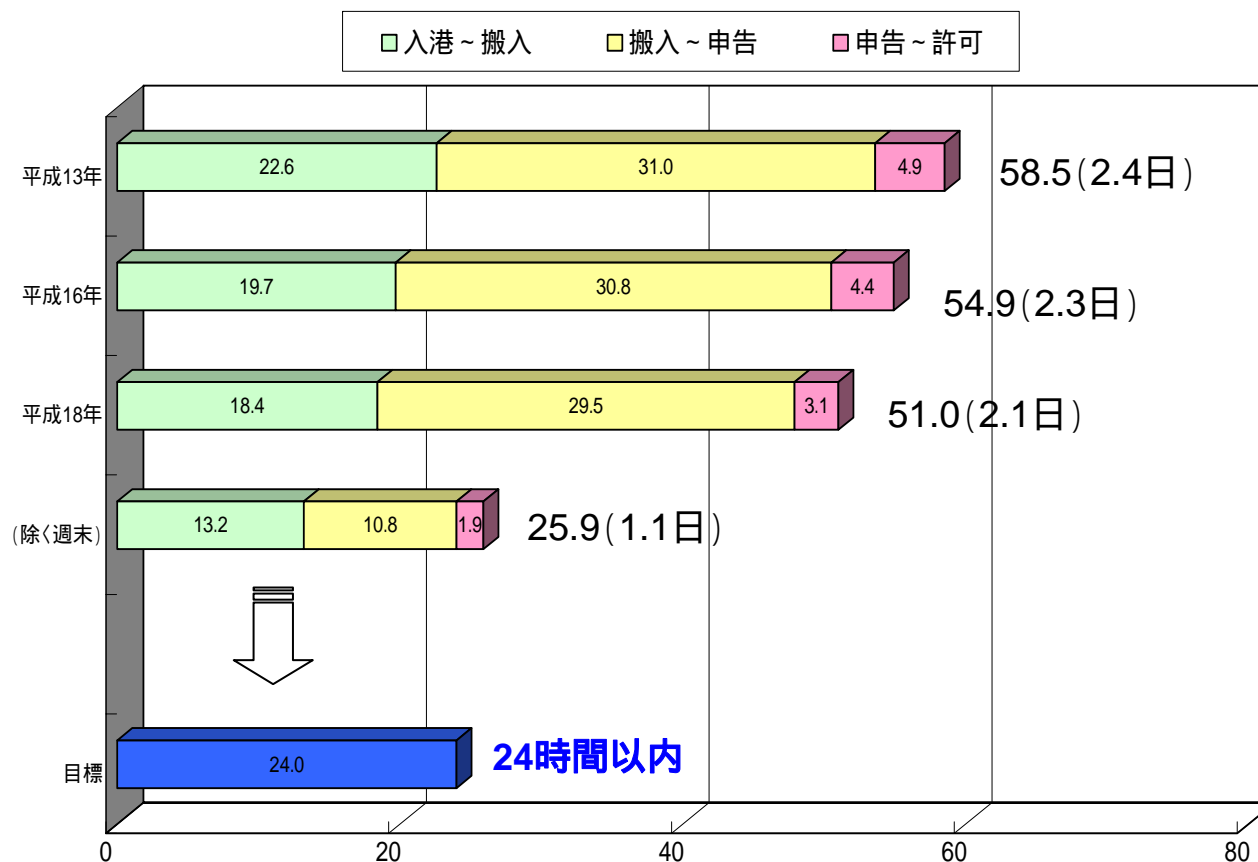
国土交通省港湾局試算

1. 港湾コストは40フィートコンテナ1個あたりのコストについて、一定の前提条件の下で試算。一般的なデータを参考に試算しており、実際のコストは個々のターミナルの運営方法、単価等によって異なる。
2. コストは、船舶の入出港にかかるコスト(トン税、入港料、タグ料金等)及びターミナルの施設及び運営にかかるコスト(施設使用料、荷役機械償却費・メンテナンス費、人件費、電力燃料費等)により構成。
3. 平成14年は基幹航路就航船舶利用ターミナル、平成18年は特定国際コンテナ埠頭等をモデルとした。

リードタイム短縮の進捗状況

リードタイム(船舶の着岸からコンテナターミナルから貨物の引き取りが可能となるまでの時間)は、手続の簡素化・共通化等の取り組みや高い荷役能率等により年々短縮。
平成18年現在は約2.1日、平日のみの取り扱い(除く週末)であれば約1.1日まで短縮。

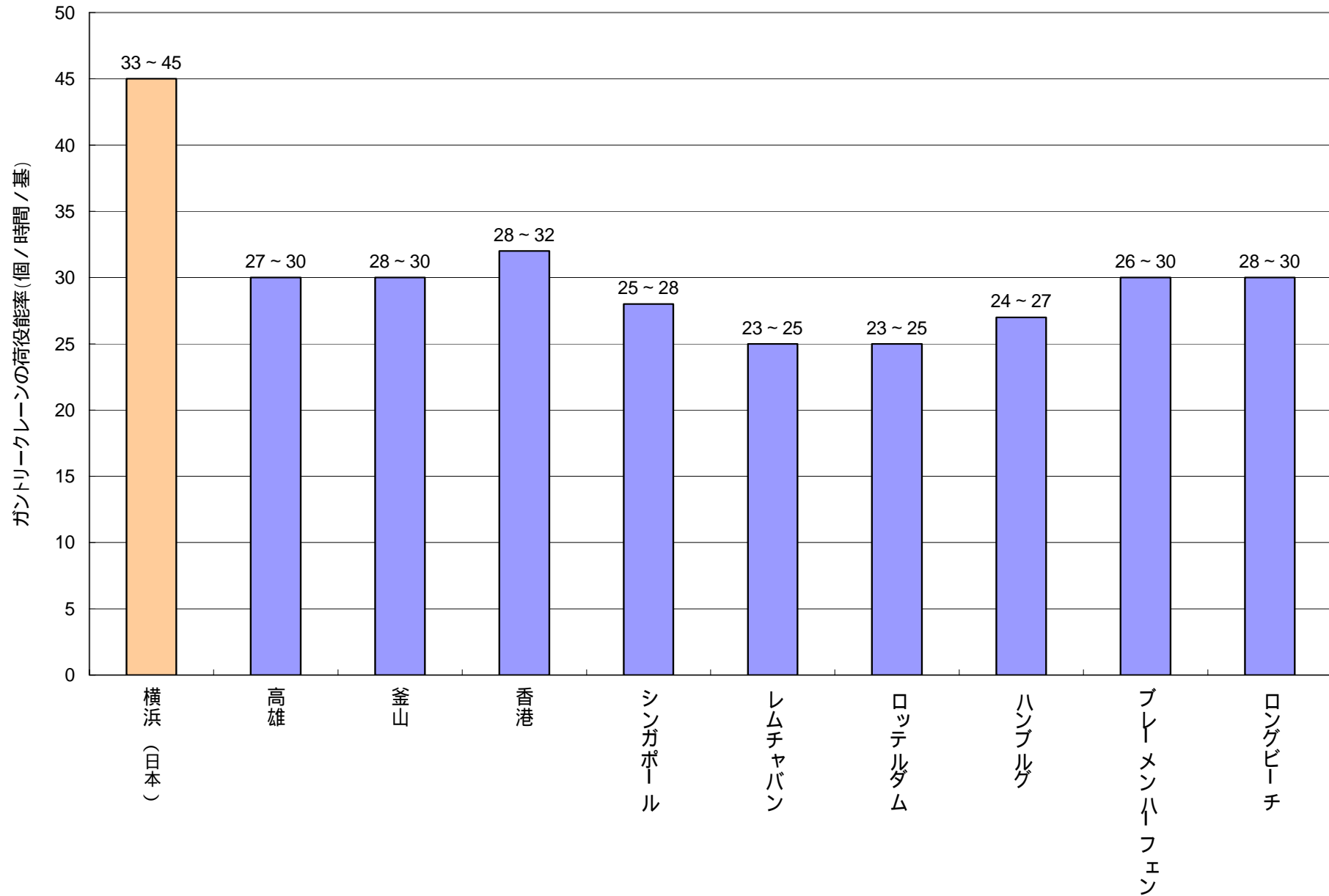
(コンテナ貨物の入港から輸入許可までの時間)



(出典) 輸入手続の所要時間調査(財務省関税局)

1. スーパー中樞港湾以外の港湾を含む。

(参考) コンテナターミナルの荷役能率



国内港湾はターミナル事業者からのヒアリングによる。海外港湾はOC DI調査による。