

日本の国際海上コンテナ貨物量の推計

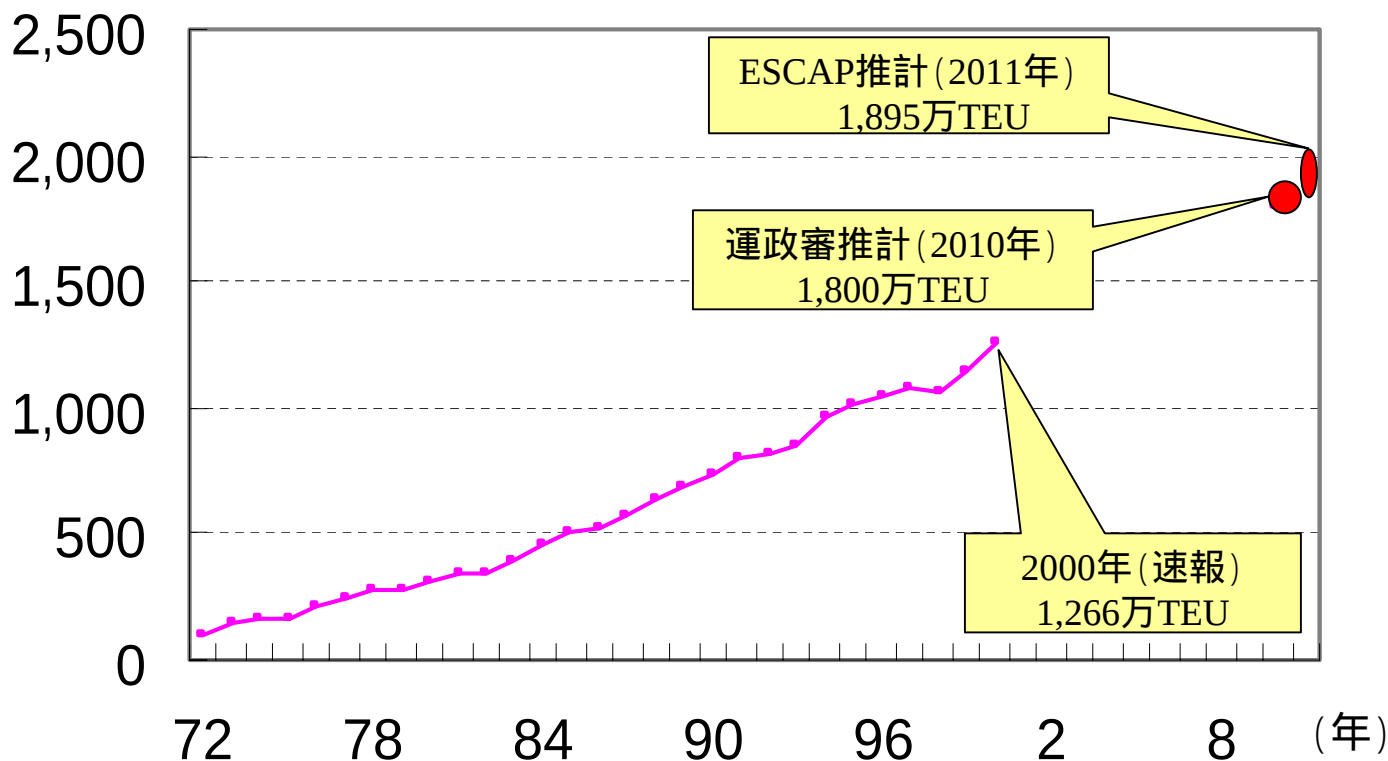
■ 貨物量推計

	国際海上コンテナ貨物量
運政審推計	1,800万TEU(2010年)
ESCAP推計	1,895万TEU(2011年)

) ESCAP : 国際連合アジア太平洋経済社会委員会

■ 将来予測

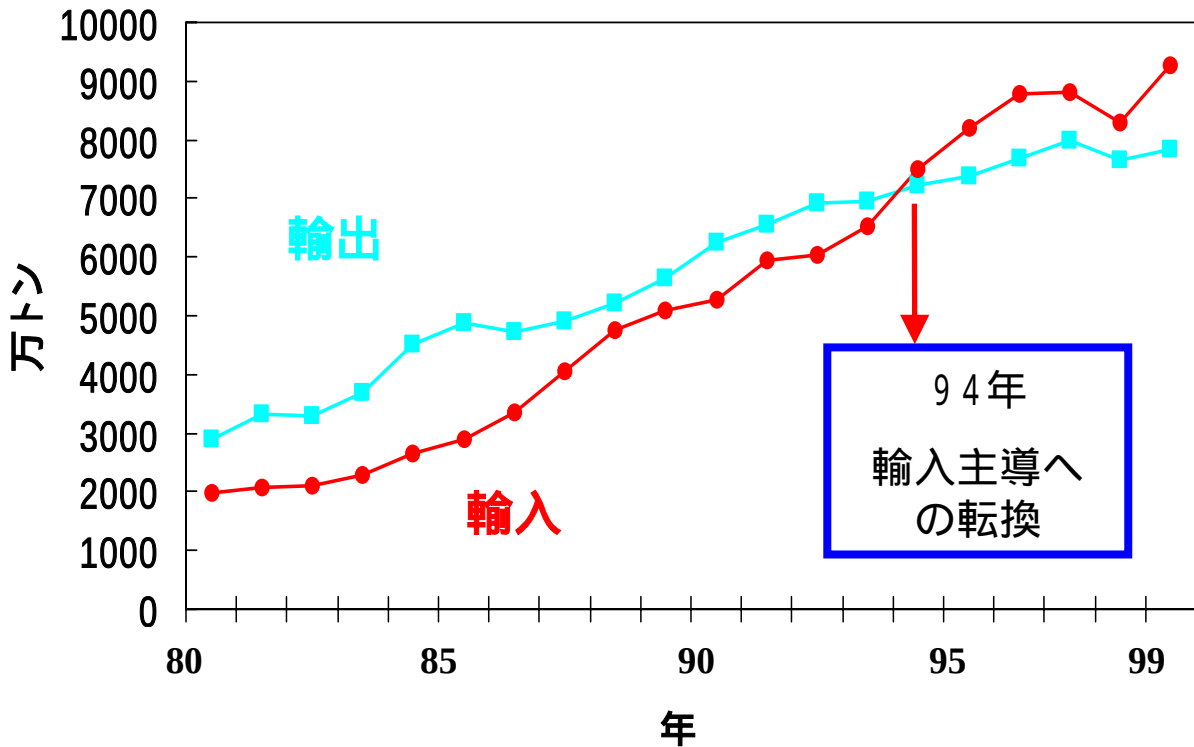
(万TEU)



出典: 国土交通省港湾局計画課調べ

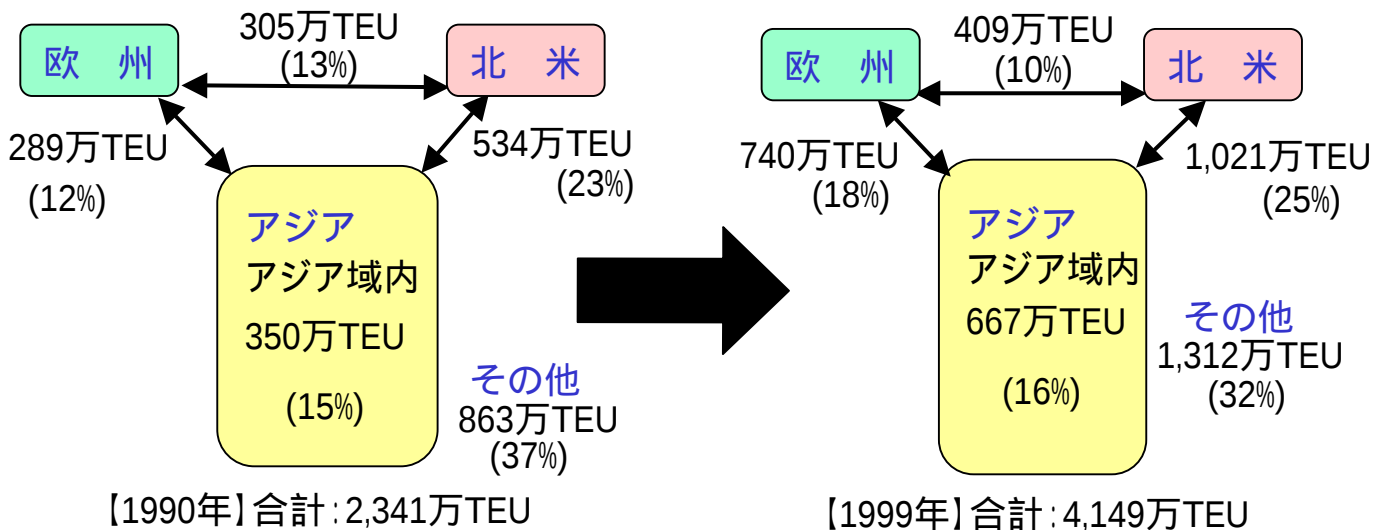
増大する国際海上コンテナ貨物

【我が国の輸出入コンテナ貨物 ～輸入貨物の急増～】



【アジア・北米・欧州間コンテナ流動量の変化】

～ アジア発着貨物の急増～



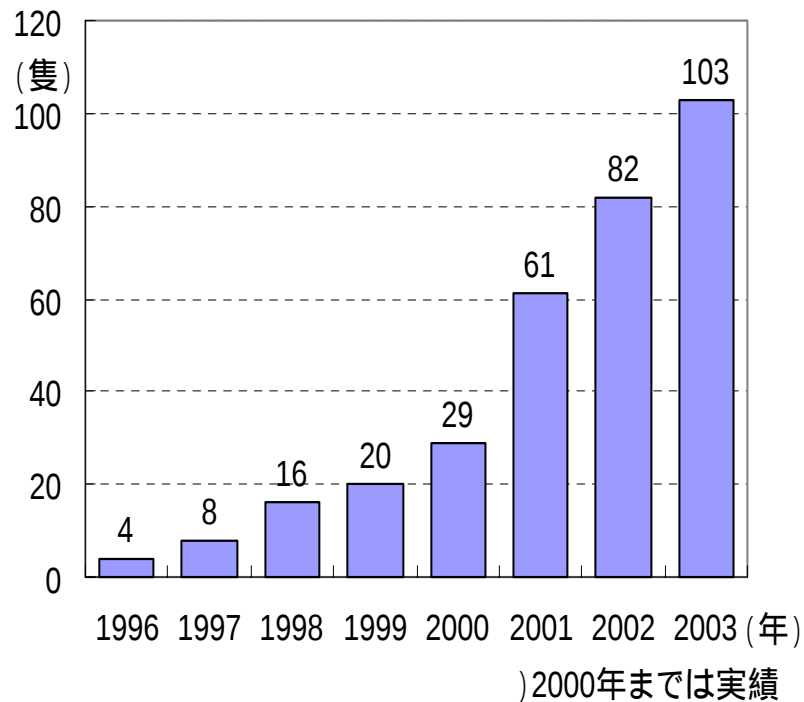
注) カッコ内は流動間の割合

出典: 日本郵船、商船三井資料

大型化が進むコンテナ船

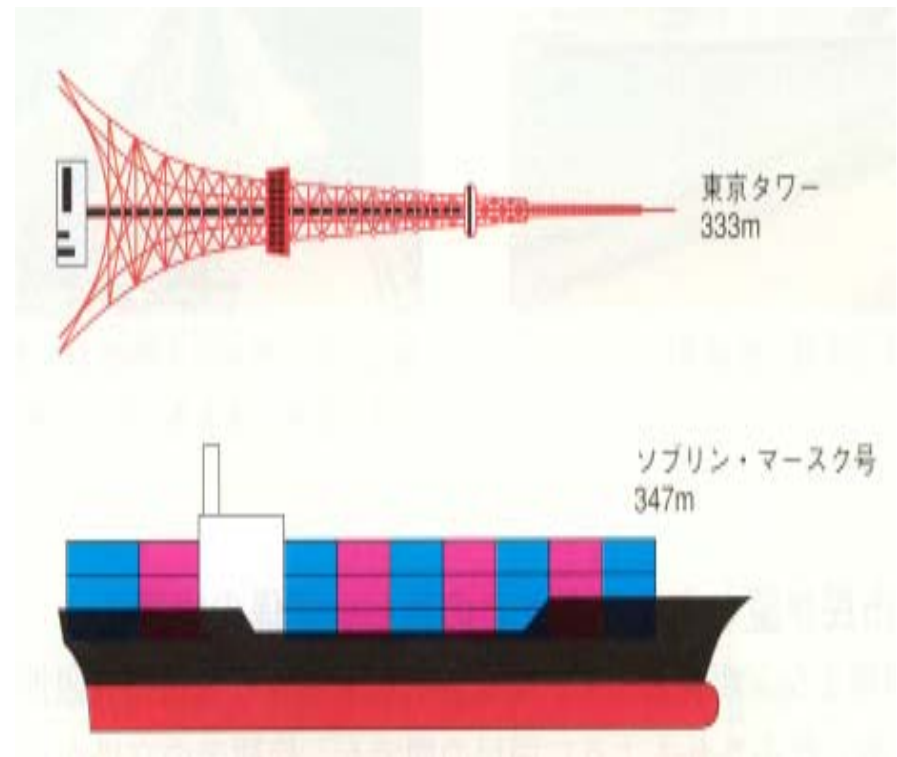
【超大型コンテナ船建造計画】

(累積)



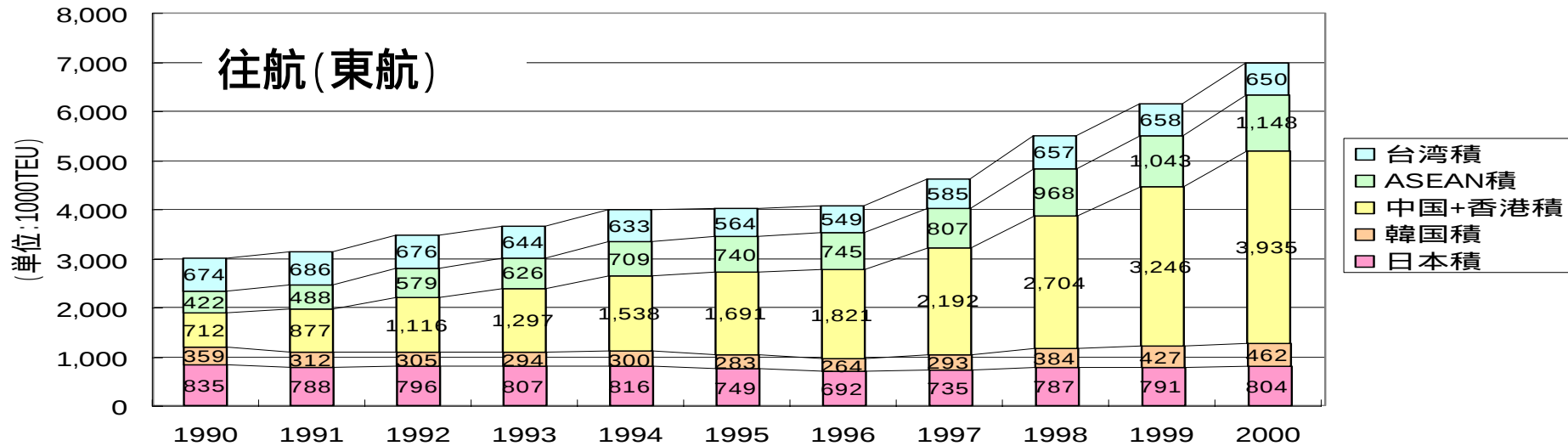
出典：海事新聞

【コンテナ船の大きさ】

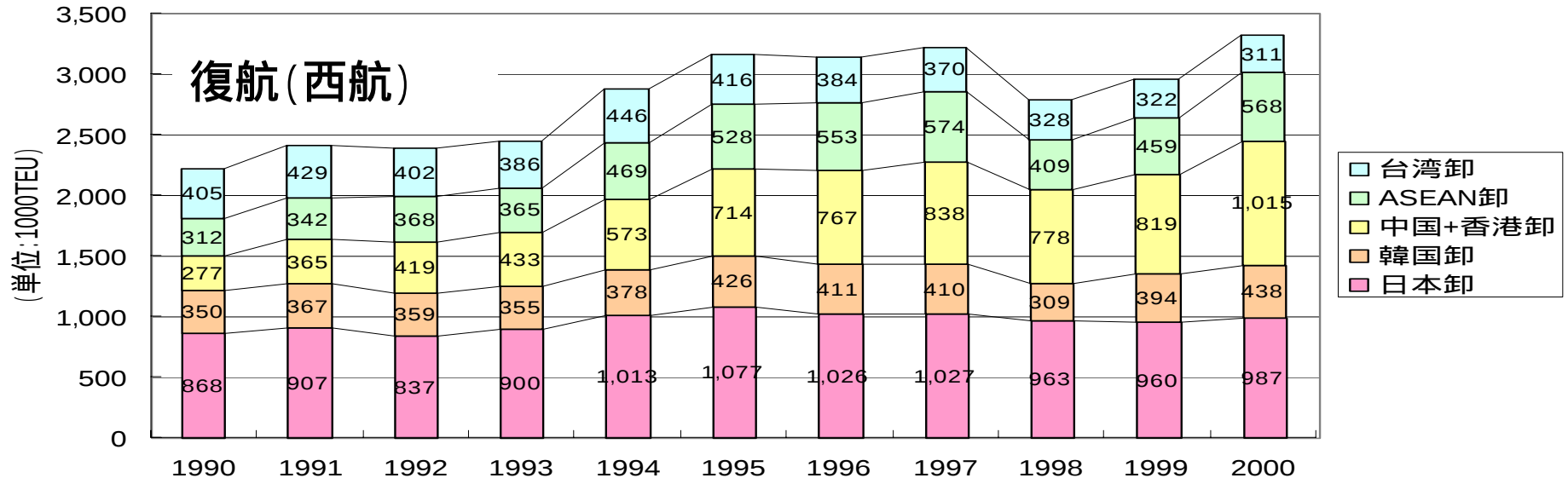


中国発着貨物の増加

往航(東航)



復航(西航)



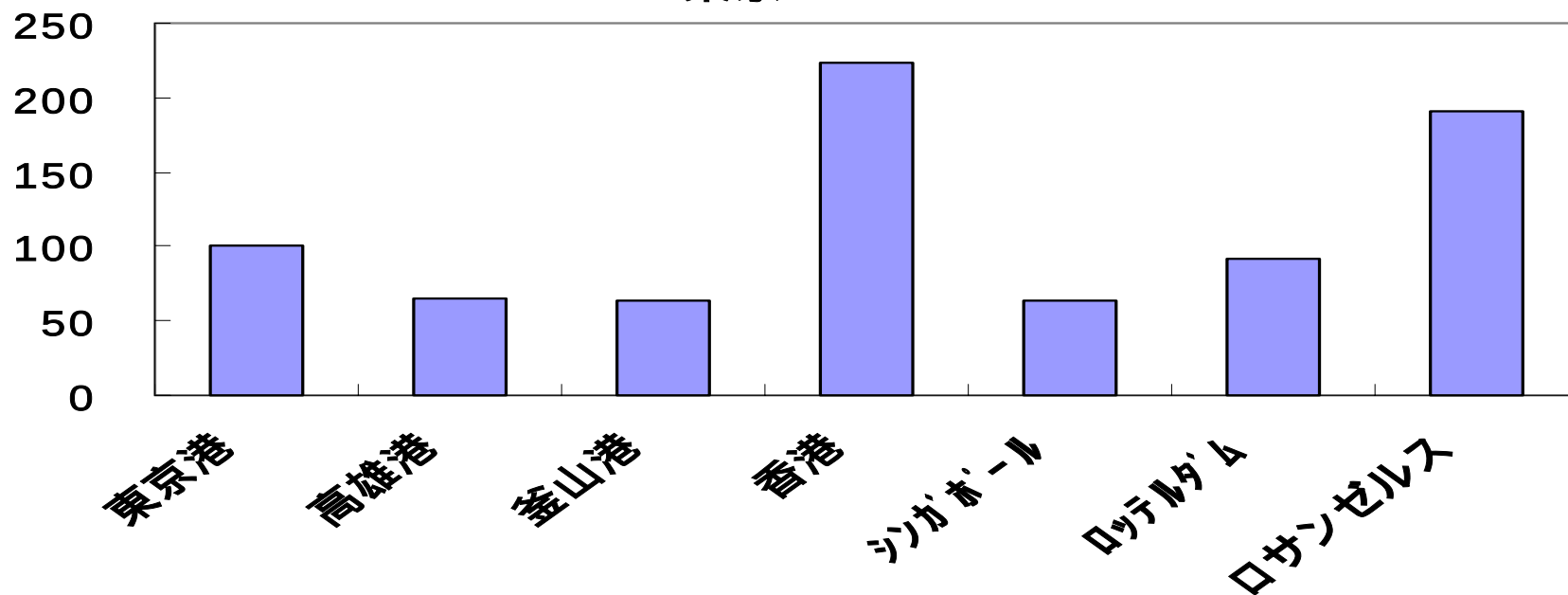
出典: 海事産業研究所資料より作成

注: 東航はアジアから北米に、西航は北米からアジアに向かう航路における積込港別海上コンテナ貨物量を示す。

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



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。

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)

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。

4.為替レート(平成13年3月時点) 台湾1NT\$=3.78円、韓国1₩=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

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)、綱取放作業料、その他

○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。

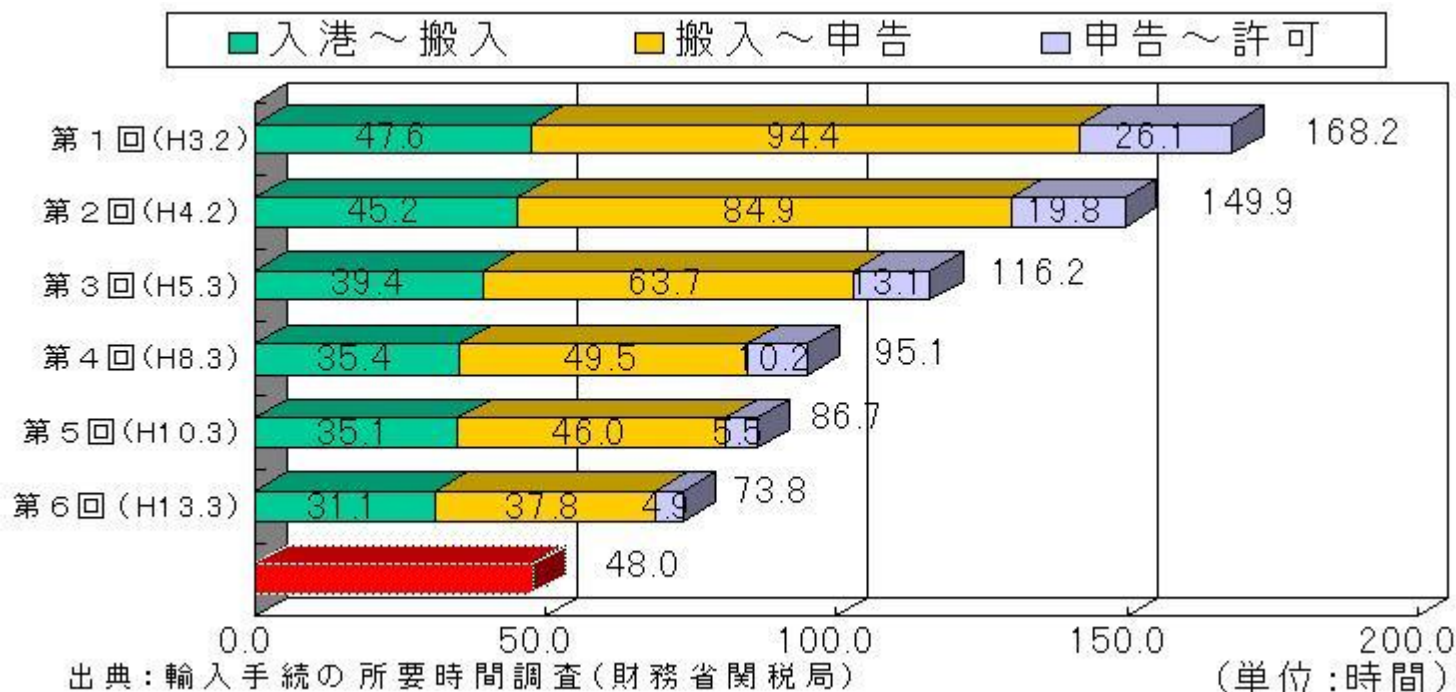
目標：平成17年までに、船舶が入港してから貨物がコンテナドックを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度へ短縮する。（現状3～4日）

【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】



港湾荷役の364日24時間フルオープン化の実現

	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-ズ]	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-ズ [年末年始休暇(12/31～1/4) 加-ズ]	24時間可	月～金 5:00～翌3:00 土 5:00～15:00 日 加-ズ	24時間可

平成13年 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-ズ]	月～金 8:30～20:00 (月～金の16:30～は予約が必要) 土 8:30～11:30 日祝日 加-ズ [年末年始休暇(1/1～1/3) 加-ズ]

平成13年 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-ズ]	8:30～20:00 〔月～土・祝の16:30以降は予約が必要 日は前日土曜の15:00までの予約が必要〕 [1/1のみ 加-ズ]

これにより、これまで荷役実績のなかった年末年始（12月31日及び1月2～4日）の4日間に、全国でコンテナ船165隻、その他380隻の合計545隻が荷役を実施。

輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの推進 (シングルウィンドウ化)

基本的考え方

国際競争力の維持・向上の観点から、国際物流の効率化等を図る。

NACCS、港湾EDI及び乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携。

平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現。

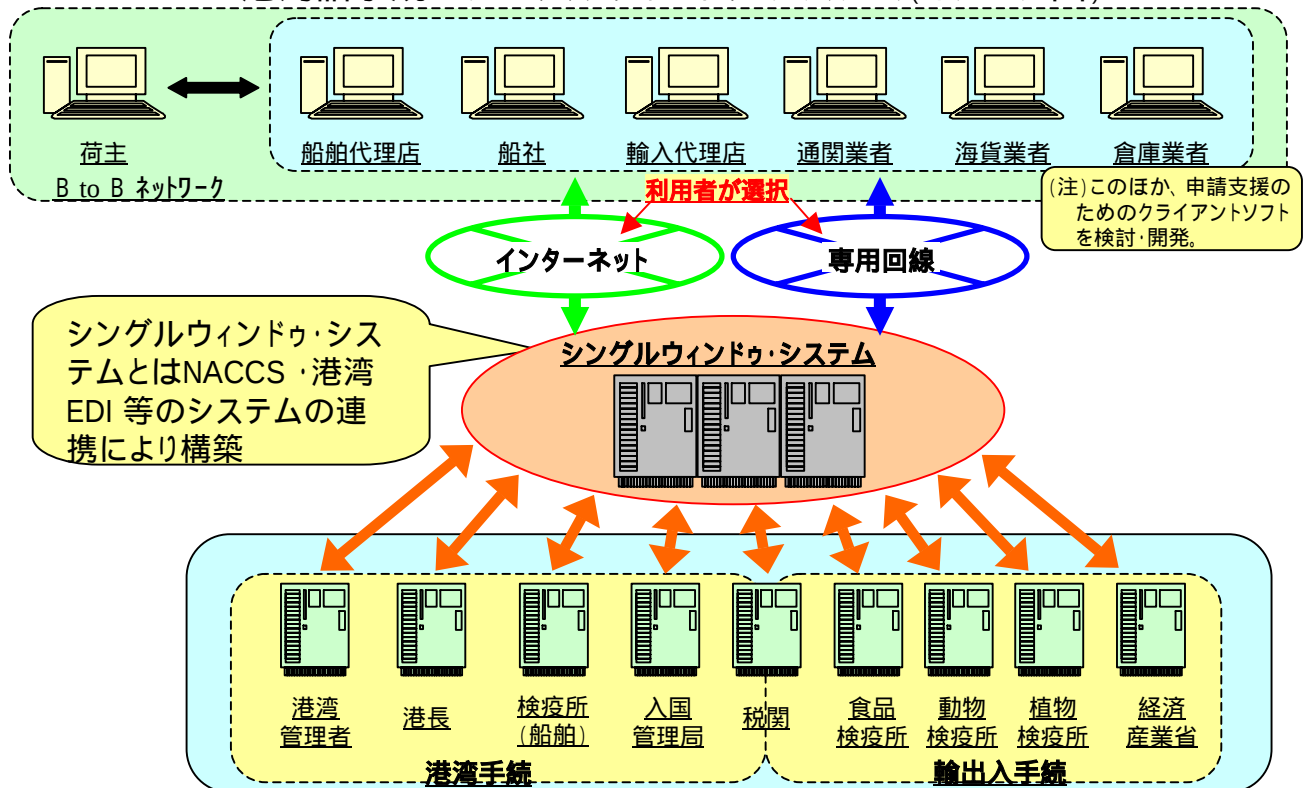
システム開発の基本理念

- (1) 利用者の利便性の向上
- (2) 運用コストの低廉化
- (3) 国際標準への配慮
- (4) 手続き面での
システムの簡素化

【 具体的な方策 】

- システム間接続により双方向でデータを交換
- 1 回の入力・送信により全ての必要な手続を完了
- 専用回線に加えインターネットを活用
- 利用料金の追加的負担なし
- 申請支援のためのクライアントソフトを検討・開発

港湾諸手続のシングルウィンドウ・システム(イメージ図)



今後のスケジュール

項 目	平成13年度	平成14年度	平成15年度	備 考
行政手続の見直し	類似手続の統一・一括処理・集約化			
シングルウィンドウ・システムの開発		システムの設計	供用開始	平成15年度できる限り早い時期に
		システムの開発		

輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの推進 (シングルウィンドウ化)

基本的考え方

国際競争力の維持・向上の観点から、国際物流の効率化等を図る。

NACCS、港湾EDI及び乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携。

平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現。

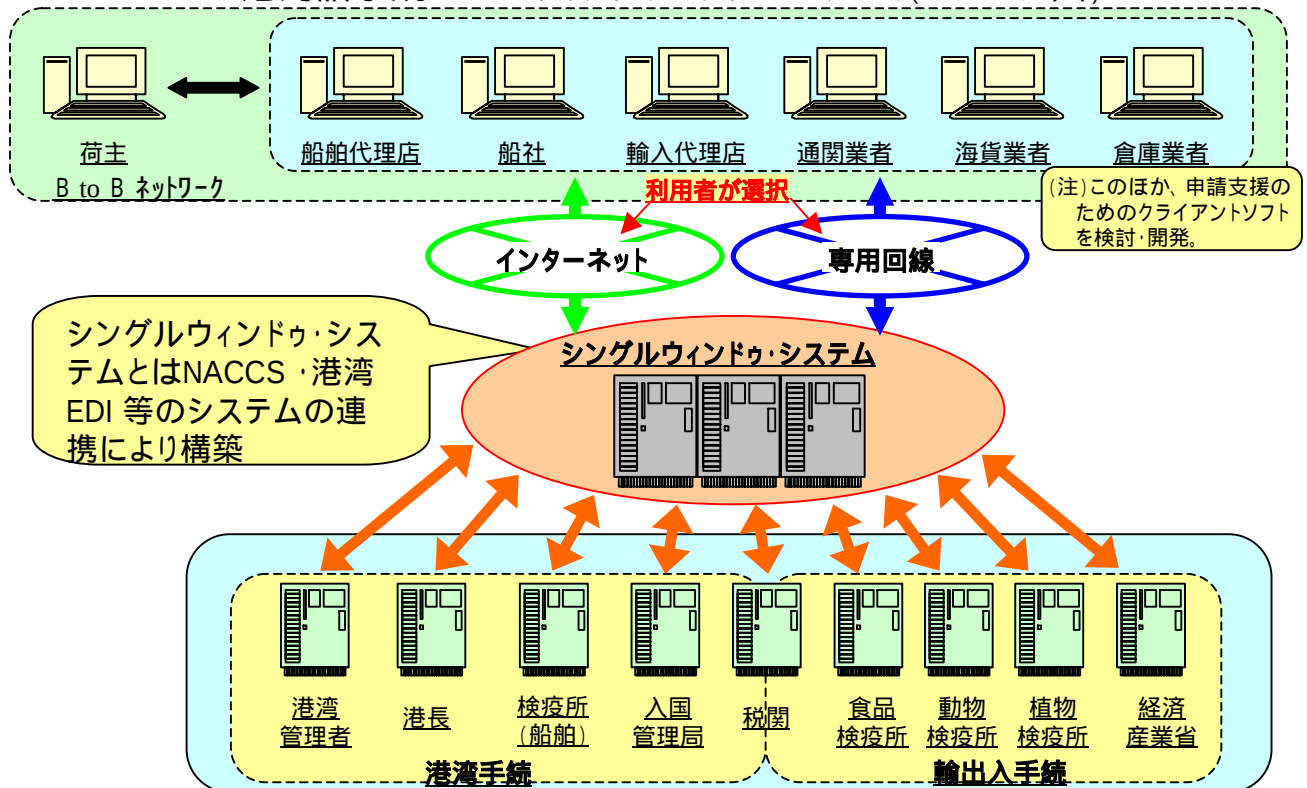
システム開発の基本理念

- (1) 利用者の利便性の向上
- (2) 運用コストの低廉化
- (3) 国際標準への配慮
- (4) 手続き面での
システムの簡素化

【 具体的な方策 】

- システム間接続により双方向でデータを交換
- 1 回の入力・送信により全ての必要な手続を完了
- 専用回線に加えインターネットを活用
- 利用料金の追加的負担なし
- 申請支援のためのクライアントソフトを検討・開発

港湾諸手続のシングルウィンドウ・システム(イメージ図)



今後のスケジュール

項 目	平成13年度	平成14年度	平成15年度	備 考
行政手続の見直し	類似手続の統一・一括処理・集約化			
シングルウィンドウ・システムの開発		システムの設計	供用開始	平成15年度できる限り早い時期に
		システムの開発		