

交通政策審議会港湾分科会 第1回物流・産業部会

資料2

国土交通省港湾局

平成14年5月7日

目 次

1. 国民生活の質と産業競争力の向上に資する海上物流サービスの提供
2. 国民生活の質と産業競争力の向上に資する空間の提供

我が国を取り巻く経済社会条件と港湾政策にとっての課題

～ 国民生活の安定と産業の空洞化回避(国際競争力の強化)に向けて～

背景

[内的要因]

経済社会の成熟化
高コスト構造等
サプライチェーンマネジメントの進展

[外的要因]

グローバル競争の激化
水平分業化の進展
アジアマーケット(特に中国)の拡大
海外における国内産業保護・育成政策に対応した現地生産化進展
IT化の進展とこれによる日本立地の優位性の低下

産業再生に向けた政府 一体の取り組み

高付加価値・差異化の実現
～企業活動活性化の環境づくり～
規制緩和等の推進
企業等事業再編の加速化
利便性が高く低コストな産業インフラの整備
研究開発及びその事業化の促進
基幹産業の国内立地維持
非製造業の起業と立地促進

物流の効率性・安定性の確保

輸入貿易の増大への対応

港湾政策

物流コストの削減・サービスの高度化

いつでも、より速く、より安く、より確実にを目標に国際競争力のあるサービス、コスト水準を実現
生産活動のグローバル化に不可欠なサプライチェーンマネジメントの構築を支援
国際国内貨物の効率的・安定的輸送の実現

臨海部の産業再生

企業・工場の再編と新規立地支援

1. 国民生活の質と産業競争力の向上に資する海上物流サービスの提供

国際競争力と国民生活を物流面から支える政策

「いつでも、より速く、より安く、より確実に」を目標に国際競争力ある物流サービス及びコスト水準を実現し、サプライチェーンマネジメント(SCM)の形成を支えるとともに、国際国内貨物の効率的・安定的輸送を実現する物流ネットワークを提供する。

政府の取り組み

【小泉内閣】

新総合物流施策大綱(閣議決定 H13.7)

【塩川財務大臣】

国際物流改革プラン(H13.8)

【都市再生本部】

都市再生プロジェクト(第2次決定H13.8)

物流政策

高度かつ全体効率的な物流システムの構築

国際物流拠点の機能強化

行政手続き等のIT化推進

行政を含めた24時間フルオープン化推進

PFI手法の一層の展開

(港湾物流政策)

1. ゲートウェイ機能の強化とアジア地域における物流ネットワークの形成
(全体効率的な国際コンテナ港湾ネットワークの充実)
2. スーパー中枢港湾の育成
3. 国際コンテナ港湾にかかる機能強化
(管理運営方式、広域的な連携)
4. 我が国の産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの整備(企業の再編等産業構造の変化への対応)
5. 複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の形成
6. 離島等生活基盤(ナショナルミニマム)の確保
7. モーダルシフトの推進
8. ハード・ソフト施策の連携による物流の全体効率性の向上

(関連行政)

海運等における競争力強化

IT化の進展を踏まえた航行規制等の見直し

規制緩和等

CIQの24時間フルオープン化等

↑ ↓ 連携

国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成

我が国産業の競争力維持と国民生活の向上を支える**全体効率的な国際コンテナ港湾ネットワークの形成**を推進するとともに、全国的見地から特定の港湾において集中的な投資と先導的な規制緩和を行い、グローバルな海運ネットワークのなかで**海外との競争が可能な国際コンテナ港湾(スーパー中枢港湾)**の育成を図る。

(物流をとりまく我が国の社会・経済条件)

国際海上コンテナ貨物の継続的増加
国土が細長く、海に囲まれる国土を有し、人口・産業等が分散
(それぞれの地域がヨーロッパ主要国に匹敵)
国内輸送コストが高い
国内における陸上輸送コスト削減を目指した国際コンテナ港湾の適正配置が有効

(物流を巡る新たな潮流)

コンテナ船の大型化の進展
アジア、特に中国の急激な経済発展と日本経済の相対的地位の低下により、国際海上コンテナ輸送の基軸が中国をはじめとするアジアに急速にシフト
PSA等メガオペレータの効率的、競争的な港湾経営により、世界の主要港においてトランシップ貨物を含む国際海上コンテナ貨物の取扱量が増加

我が国国際コンテナ港湾の地盤沈下
・主要港への基幹航路就航数の減少
・海外貨物のトランシップ率の低下、国内貨物の海外港湾へのフィーダー化率上昇

中国からの輸出貨物の急増と中国における港湾整備の遅れ等を背景にトランシップ貨物取り扱い需要が増加 **新たな港湾ビジネスのチャンス**

グローバル化の進展のなかでアジアを中心に交流がますます深化

〔政策-1〕
全体効率的な国際コンテナ
港湾ネットワークの充実
(中枢・中核港湾)

〔政策-2〕
海外との競争可能な国
際コンテナ港湾の育成
(スーパー中枢港湾)

スーパー中核港湾の位置付け

1. 国際海上コンテナの中継機能を有し、アジアの主要なコンテナ港湾と競争可能な国際コンテナ港湾

2. 日本の輸出入のためのゲートウェイとなる国際コンテナ港湾

3. 国際海上コンテナの中継港湾に接続するフィーダー航路網が就航する港湾

スーパー
中核港湾

中核・中核
港湾

その他の港湾

スーパー中枢港湾の育成

港湾政策と産業政策の連携

アジア諸国に展開する我が国産業が国内外の生産拠点を有機的・一体的に運営することによって、国際競争に打ち勝つためのサプライチェーンマネジメント(SCM)の形成を支援するためのスーパー中枢港湾を育成する。

1. 一体的に運営される複数のバース及びヤードから成り、大型コンテナ船に対する迅速な荷役サービスが可能な高規格コンテナターミナルの先導的な導入

世界水準の港湾サービスの提供

港湾手続きのワンストップサービス化、CIQの24時間フルオープン化等、ターミナル運営の自動化、IT化等

コスト競争力の確保

港湾施設使用料等のターミナル運営コスト、国際海上コンテナの国内フィーダーサービスにかかわるコスト、タグ等船舶サービスコストの低減等

ターミナルオペレーターの経営環境の整備

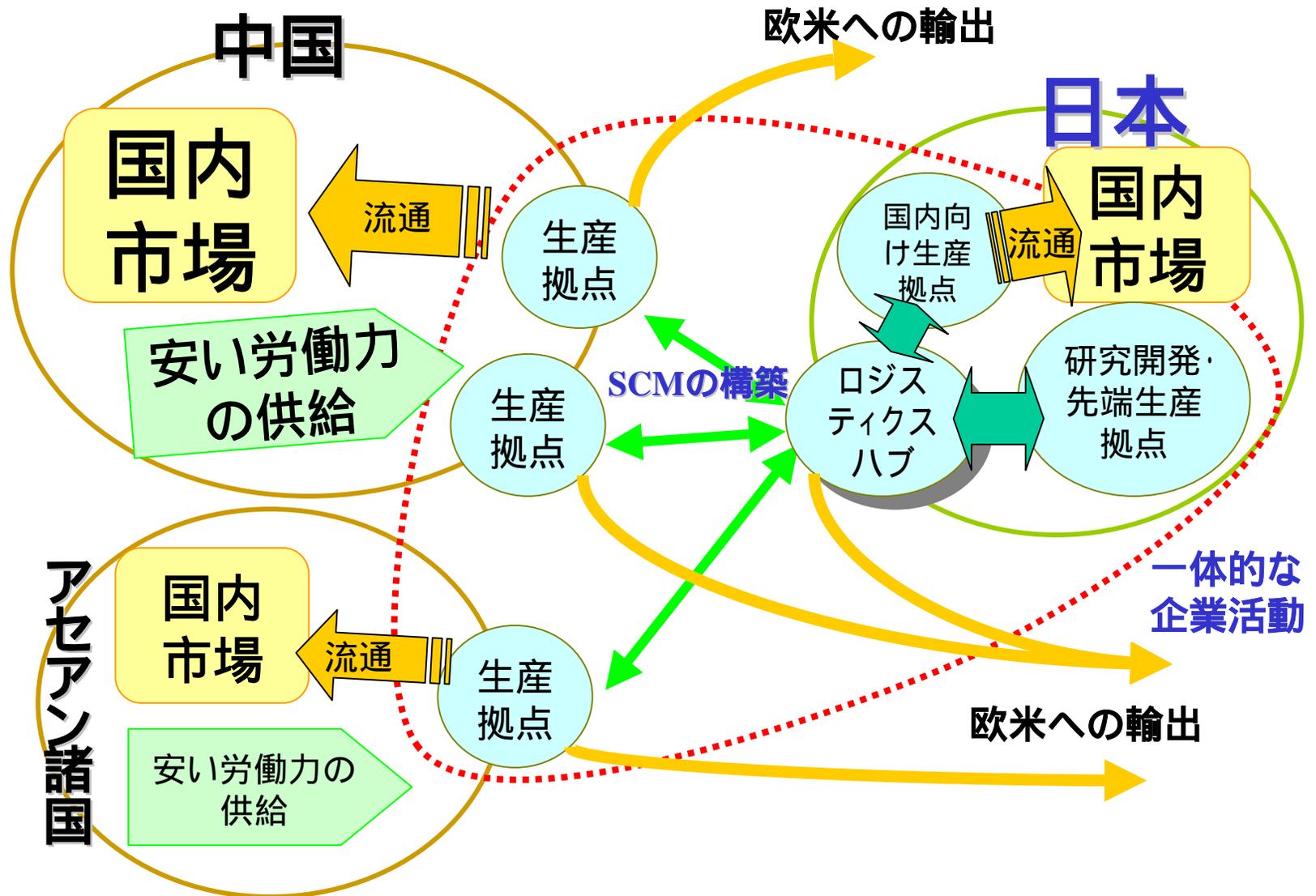
民間事業者による高能率なターミナル経営を可能とする港湾施設の長期使用制度の導入等

2. 臨海部ロジスティクスハブの形成

高規格コンテナターミナルに近接した臨海部企業団地に物流センター、流通加工センター等のロジスティクス産業の集積を促進。

高規格コンテナターミナルと連携し、中国、アセアン諸国に展開した海外事業所と国内に残った生産・研究開発拠点とSCMで結び、中間製品、高級素材の輸出、製品の輸入の拠点として機能。

臨海部ロジスティクスハブのイメージ

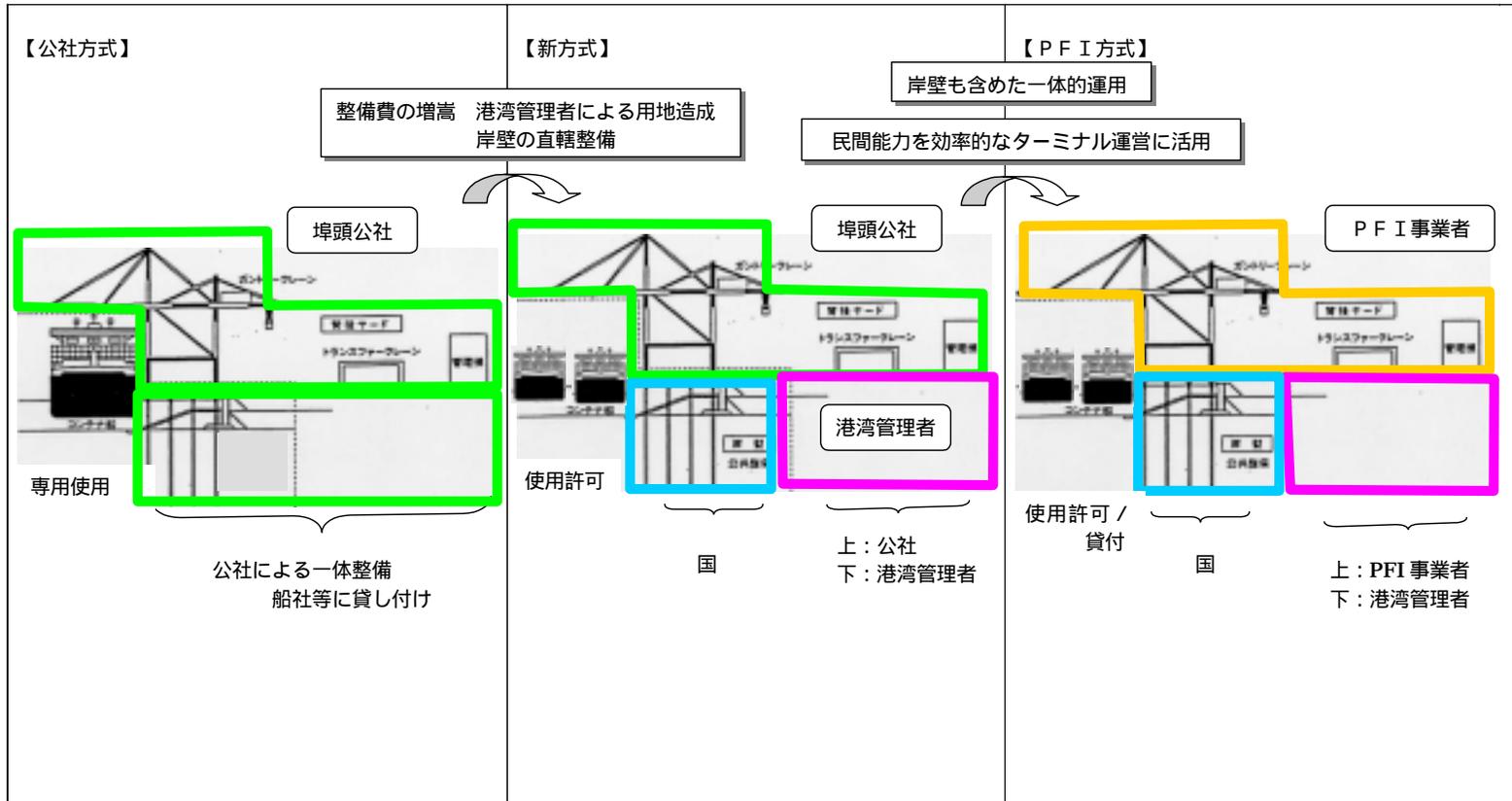


国際コンテナ港湾にかかる機能強化(管理運営方式)

国際海上コンテナターミナルの管理運営方式について

	公社方式	新方式	PFI方式
岸壁整備	公社	国	国
ふ頭用地整備	公社	港湾管理者	港湾管理者
上物整備	公社	公社	PFI事業者
借受者	船社あるいは港運	船社あるいは港運	PFI事業者
岸壁使用形態	専用	使用許可	使用許可/貸付
特徴	公社が岸壁から上物まですべて借入金で整備するため、大規模バースでは、建設コストが大きくなり、船社等への貸付料が高騰する。岸壁使用料は貸付料に含まれる。	公社は借入金で上物を整備するだけなので、公社方式に比べ船社等への貸付料が低減できる。岸壁使用料は、港湾管理者が船社より船舶の係留の都度徴収することとなり、使用頻度にあわせ逡増する。	PFI事業者は上物の整備だけなので投資額が少なく済み、かつ岸壁を含めたターミナルを自ら一体的に運営することができるため、高い利用効率が期待できる。

管理運営方式イメージ



整備主体	凡例
国	
港湾管理者	
埠頭公社	
PFI事業者	

国際コンテナ港湾にかかる機能強化(広域的な連携) 港湾間の相互調整と地域基本方針の作成

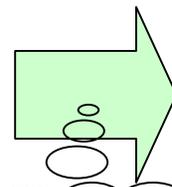
基本方針における広域的な連携のあり方の明示

(H12港湾法改正に伴う基本方針の変更により概略提示)

広域的な連携の具体的内容

- 国際海上コンテナ輸送への対応
 - 長距離複合一貫輸送への対応
 - 良好な湾内環境の保全と創造
 - 廃棄物の広域処分
 - 広域的な防災対策
- 等

港湾管理者
間の事務が
重複し、調整
を要する。



地域基本方針
の作成

(国)

国に調整機
能が求めら
れる。

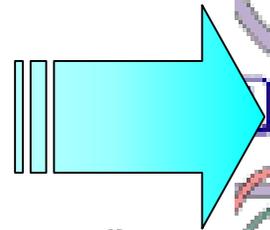
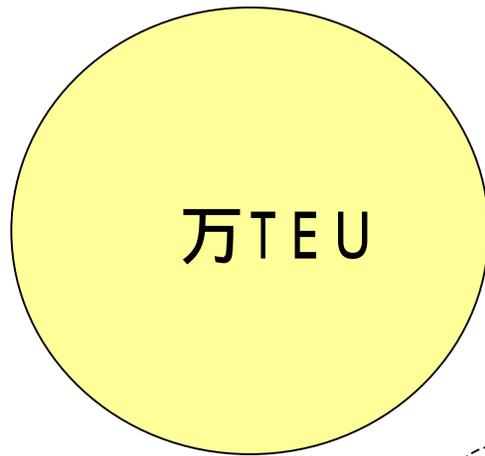
既存の港湾連携推進協議
会の活用による相互調整

(三大湾 + 北部九州で設立済)

地域基本方針のイメージ(コンテナターミナル)

各港の役割分担

東京湾域全体での国際海上コンテナ取扱量



湾内各港の役割と必要とする施設量の合理的配分を提示

我が国の産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの整備 企業の再編・合理化等を支援するバルク貨物輸送システムの確立と産業政策の連携

グローバル化の進展に伴う、国際競争の激化のなかで、企業は海外進出も視野に入れながら、競争力強化のため再編・合理化を進めている。

企業の再編・合理化にともなう工場の集約化とこれにともなう輸送形態の変化等に対応し、我が国企業の産業競争力の強化に資する合理的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充を図る。

1. 工場の集約化等にもなう港湾の整備

多目的国際ターミナルの拠点的再配置

多目的国際ターミナルの拠点的再配置と拠点における水域・用地・係留施設の大型化、機能充実 等

既存ストックの有効活用による港湾利用の全体効率性の向上

拠点的再配置を進める一方で、陳腐化した既存ストックの利用転換を進め、港湾利用の全体効率性を向上

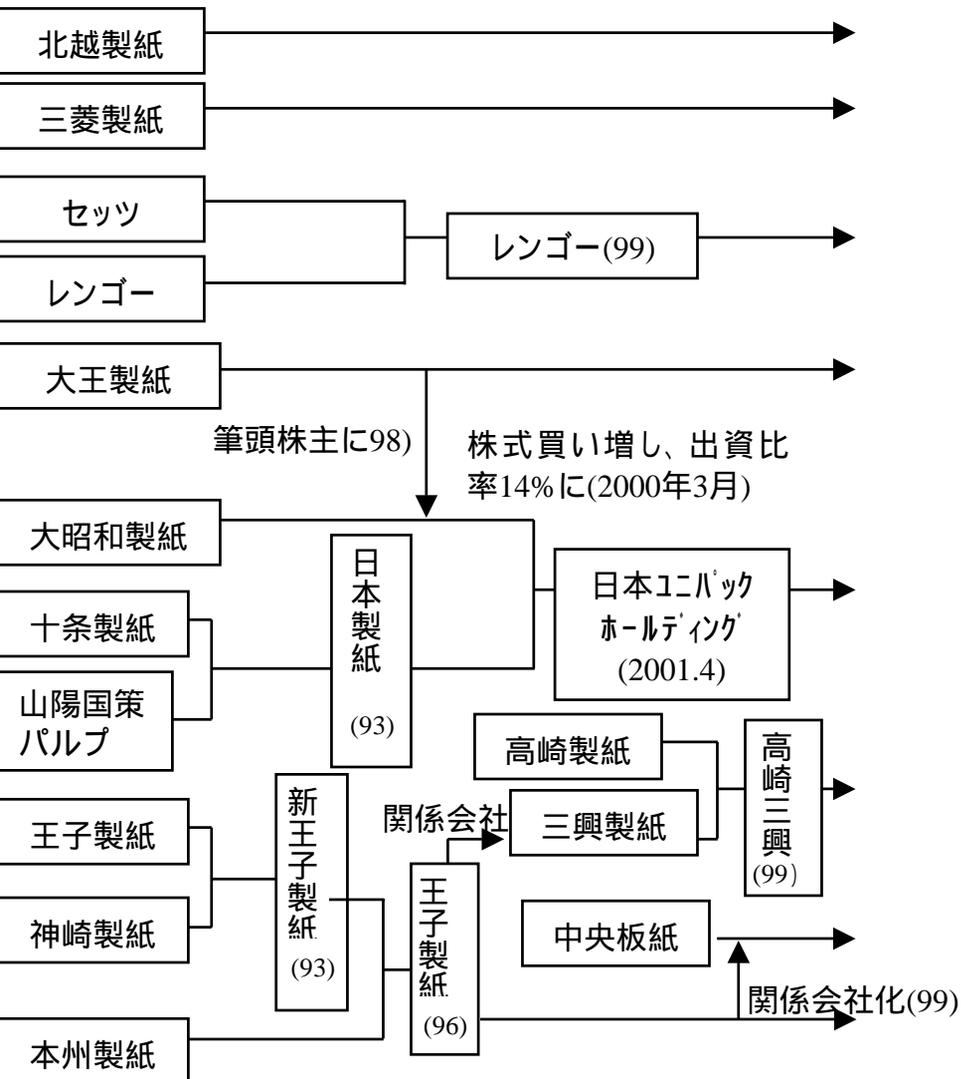
(利用方法:内貿輸送、静脈物流対応係留施設、ポートサービス船、プレジャーボートスポット、パブリックアクセスを確保した護岸等としての利用 等)

2. 臨海部立地企業の国際競争力を強化するための機能更新

老朽化等により機能が低下した生産基盤施設(臨海部立地企業が使用する航路等水域施設等)の機能更新のための公的支援を実施。

企業の再編・合理化と港湾における対応イメージ

【製紙業界の再編の流れ（90年以降）】



(注)カッコ内は合併、資本参加の実施年

【企業の再編・合理化と港湾における対応イメージ】

【 工場集約化 】

～ 効率性を求めた再編、集約による規模拡大～

船舶大型化
(輸送の効率化)

大水深で広大な用地を有する港湾施設

(イメージ)



1. 国内ネットワークの効率化の推進

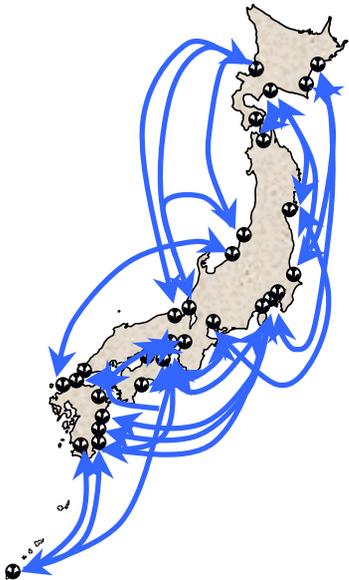
複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの適正配置

拠点配置と拠点における水域・用地・係留施設の大型化、機能充実 等

2. モーダルシフトの推進 〔政策-7〕

環境負荷の低減

都市部における交通混雑の緩和



複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルに求められるもの

定時性・安定性を高めた高質なサービスの提供

- ・稼働率の向上
- ・背後圏とのアクセスの向上(道路との連携)
- ・十分な広さのあるふ頭用地の確保

より安定した
より早い
より扱いやすい
「みなと」を目指して

離島等生活基盤(ナショナルミニマム)の確保

離島等の住民や交通弱者のための利便性・安全性

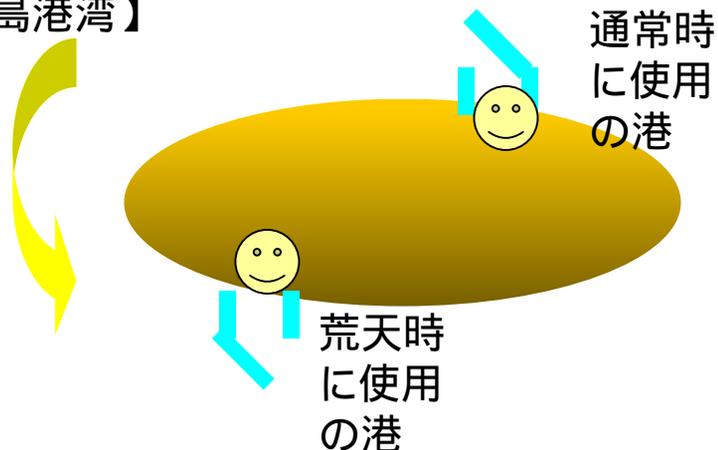
海洋により本土から隔絶され、私的交通の利用可能性が乏しい離島等における本土との生活航路については、引き続きナショナルミニマムの確保の観点から航路等の維持を図る。また、地域・辺地の生活の利便性の向上や地域経済の活性化を図るため、リダンダンシーを確保しつつ、海上輸送サービス水準の格差を是正する。

1. 離島生活航路における稼働率の向上とリダンダンシーの確保

生活物資の輸送等に不可欠な離島生活航路を常に維持・確保

離島全体で達成

【離島港湾】



2. 離島旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化推進

日常生活に不可欠な旅客船の安全で安心できる利用の確保(旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の推進)

瀬戸内海等干満差の大きい地域に位置する港湾において、潮位差による段差を解消し、高齢者等の安全な乗降を実現

ハード・ソフト施策の連携による物流の全体効率性の向上 より速く、より安く、より安全でより信頼性の高いサービスの提供

1. 港湾のフル稼働

定時性・稼働率の向上のための港内静穏度確保

行政を含めた24時間フルオープン化の推進

災害時における最低限の物流機能確保(臨海部防災拠点、耐震強化岸壁等)

セキュリティ確保

AIS(自動船舶識別装置)等ITの活用によるソフト対策

港湾における労働環境整備(福利厚生施設等)

2. 海と陸とのスピーディーな一貫輸送の実施

国際幹線航路等の整備によるノンストップ航行の実現

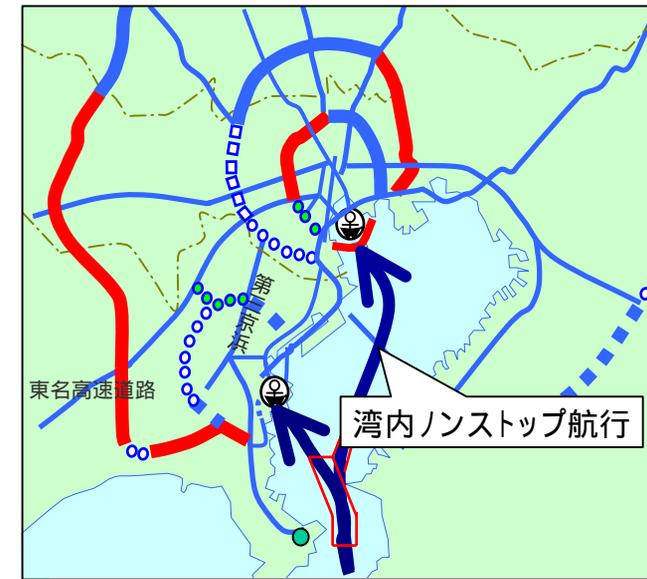
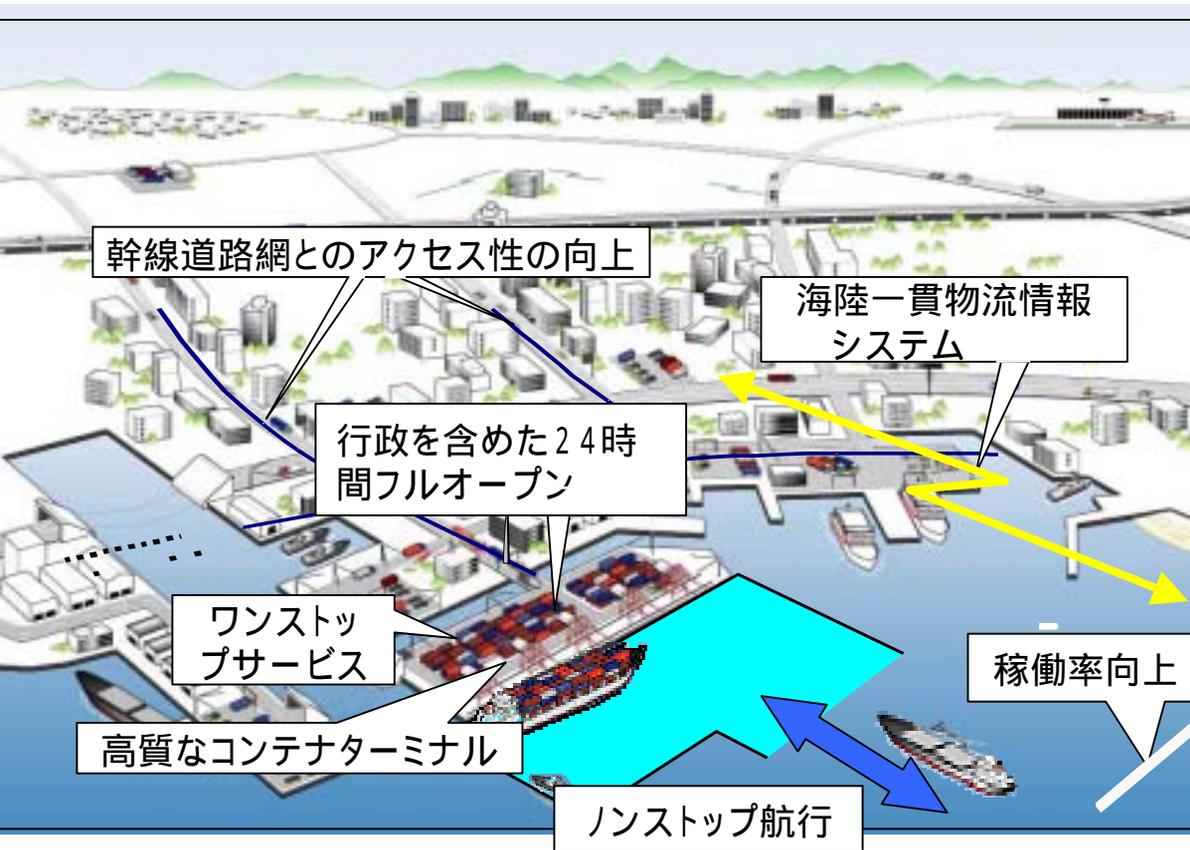
幹線道路・航路網とのアクセス性の向上

海陸一貫物流情報システムの構築

ワンストップサービスの実現

高速船等に対応した航路・係留施設・荷役機械確保

ハード・ソフト施策の連携による物流の全体効率性の向上のイメージ



ハード施策とソフト施策のワンセットではじめて機能発揮

定時性・稼働率の向上

欧米主要コンテナ港では稼働率100%が標準。欧米並にフル稼働が可能な環境づくりを行う。

長周期波等による稼働率の低下は右の12港をはじめとして多数報告。

利用したいときに利用できる
欠陥のない港づくりを目指す
(政策-9)

(長周期波による被害事例)

苫小牧港では、係留ロープの切断等により過去に2件の人身事故が発生。

小名浜港では、平成13年だけでも116隻の船が荷役の中断を余儀なくされている。

等、過去10年間に船体が破損した事例が11件、係留ロープが切断した事例が102件発生

ヒアリングによると、船側の経験・努力で回避し、顕在化していない被害事例有り。

長周期波問題が生じている
全国の主な港湾

