

規制改革会議・貿易タスク・フォース ご説明資料

1. スーパー中枢港湾プロジェクトについて

平成19年11月8日
国土交通省港湾局

スーパー中枢港湾プロジェクトの狙い

1. アジア主要港の発展

- ・中国等の経済成長に伴うアジア発着貨物の増大。
- ・アジア主要港は大規模港湾プロジェクトに集中投資し、更に発展。



2. 基幹航路船舶の動向

- ・アライアンス化、コンテナ船の大型化が進展。
- ・大型船は、大量の貨物を効率的に積み卸し、輸送することで優位性を発揮するため、基幹航路船舶は寄港地を絞り込み、貨物の少ない港はフィーダーで輸送。



3. わが国港湾の状況

- ・横浜港、神戸港等はアジア主要港と比較して相対的地位が低下。
- ・主要港であってもターミナル規模が小さく、個別バース単位での硬直的な運営ではアジア主要港並みの大量のコンテナ貨物の取扱いが困難。
- ・基幹航路船舶が寄港地を絞り込む中で、わが国港湾の基幹航路が減少し、わが国発着貨物がアジア主要港で積み替えられる割合が急増。



4. スーパー中枢港湾政策の狙い

- ・このため、わが国基幹航路の維持確保により、フィーダー化による国民経済への損失を防止。
- ・そこで、スーパー中枢港湾において基幹航路貨物を集中的に取扱う環境を整備。
 - ⇒次世代高規格コンテナターミナル(水深16m×延長1000m×奥行き500m)の形成 等
- ・併せて、スーパー中枢港湾において良質な物流サービスを提供する観点から、貨物量の増加を効率的に処理し、港湾コスト・サービス水準を向上。
 - ⇒3バース一体運営を通じたコンテナ取扱量拡大のスケールメリットにより、港湾コストを低減。

港湾コスト低減の考え方

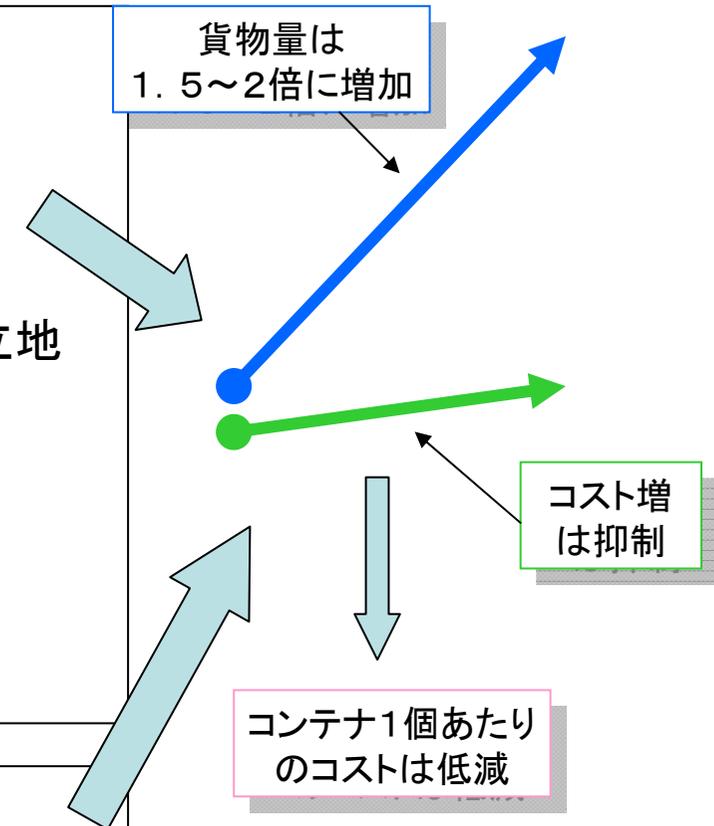
- 港湾コスト約3割低減の具体的な内訳は港によって異なるが、基本的には以下の考え方による。
- 3バース一体運営により、コンテナ貨物の取扱いを通常の1.5~2倍に増大しつつ、施設使用料の引き下げや効率的な運営の取り組みとあわせて「コンテナ1個あたりの港湾コストを約3割低減」。

【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による人件費、設備投資費の増大等を抑制



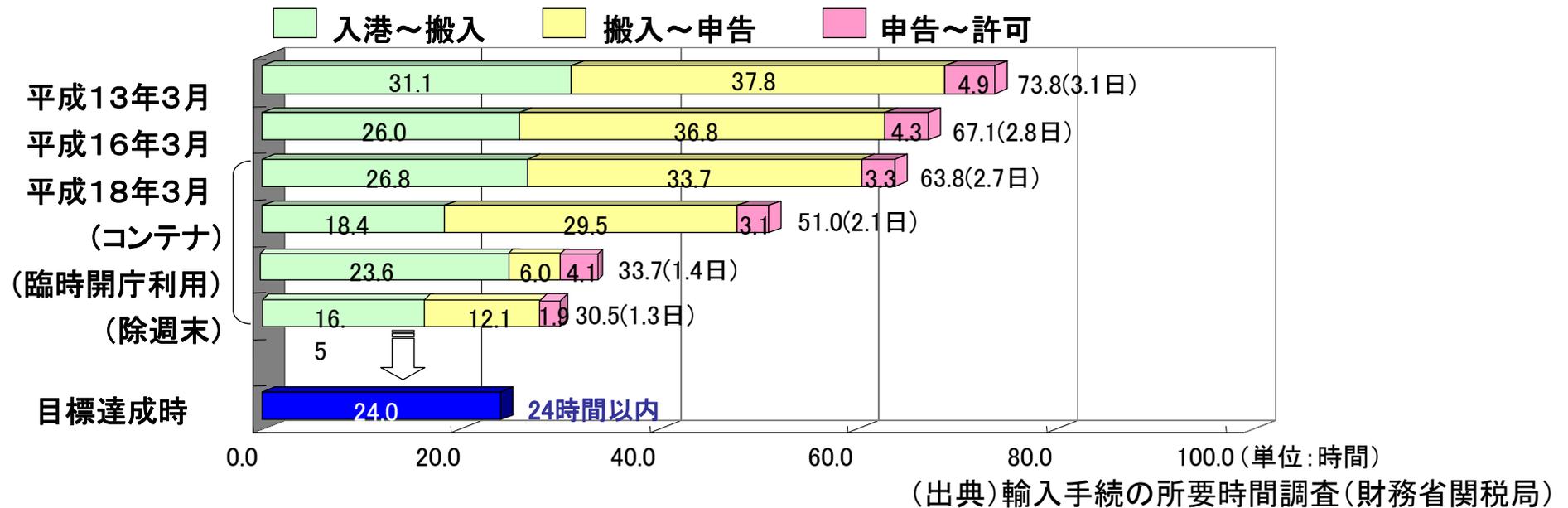
(例)

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

リードタイム短縮の考え方

【リードタイムの短縮の基本的考え方】

- メガターミナルオペレーターによる効率的な荷役機械の導入や次世代シングルウィンドウシステムの導入等手続の簡素化・共通化の取り組みを通じて、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)を短縮。
- 平成18年3月現在の状況は、コンテナ貨物については約2.1日、平日のみの取り扱い(コンテナ以外の貨物を含む)でみれば約1.3日まで短縮されている。



(施策)

(入港～搬入)

積み卸し時間の短縮

- ・高規格荷役機械の導入(コンテナの2個吊りによる処理能力の向上)
- ・3バースー体運営を活かしたガントリークレーンの集中投入

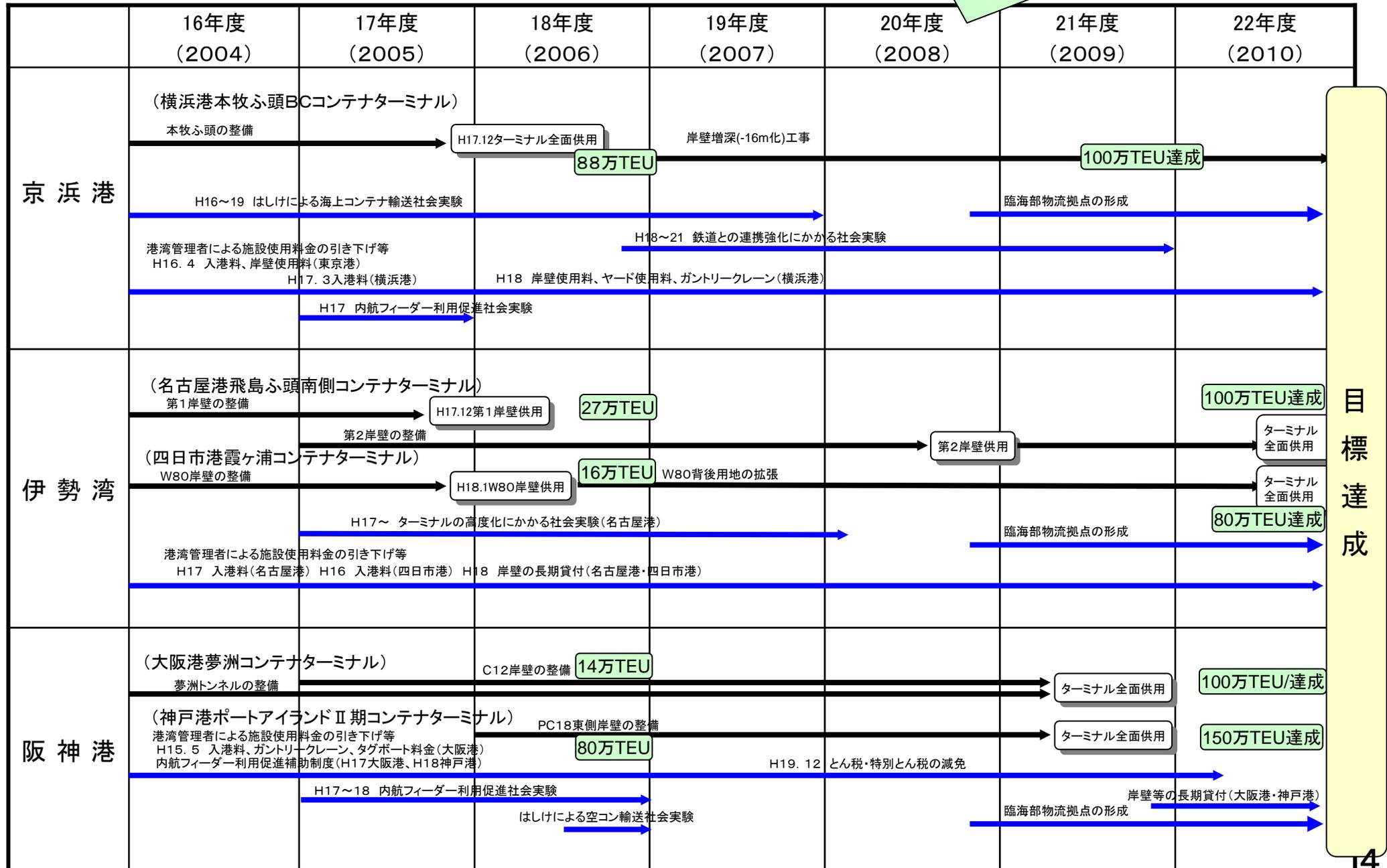
(搬入～申告、申告～許可)

CIQ等手続き時間の短縮

- ・次世代シングルウィンドウシステムの導入
- ・到着即時輸入許可制度の利用促進

スーパー中枢港湾の工程表

次世代シングルウィンドウシステムの導入

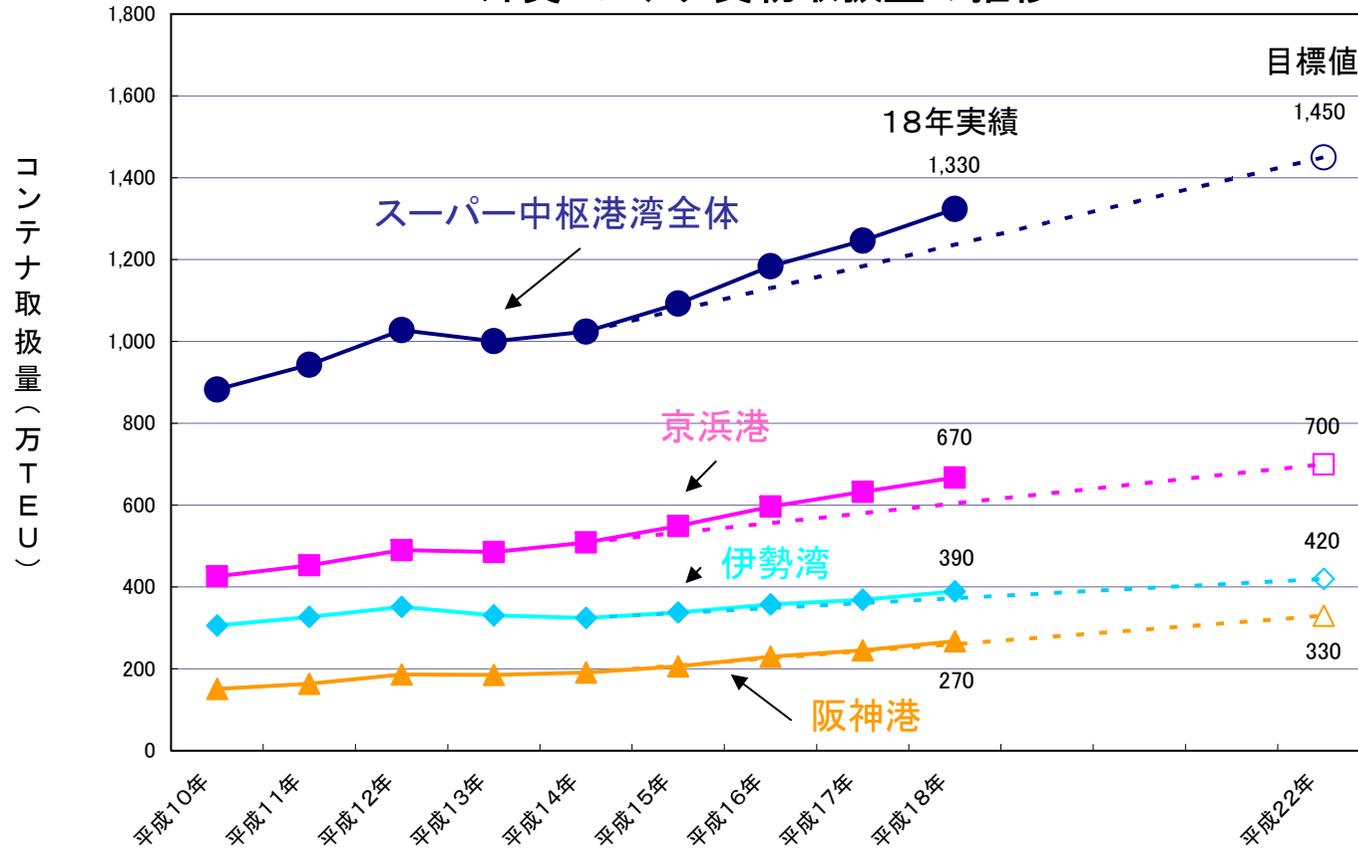


目標達成

コンテナ取扱量の見通し

- 各スーパー中枢港湾の取扱貨物量の目標は、それぞれ京浜港約700万TEU、伊勢湾約330万TEU、阪神港約420万TEU、合計1450万TEU。
- 各港目標値は、それぞれの港湾管理者が、背後圏需要の増加傾向をふまえ、個別に設定している。
- 目標取扱量の設定にあたっては、地方からスーパー中枢港湾への貨物の集約化については、具体的には想定されていない。

外貿コンテナ貨物取扱量の推移

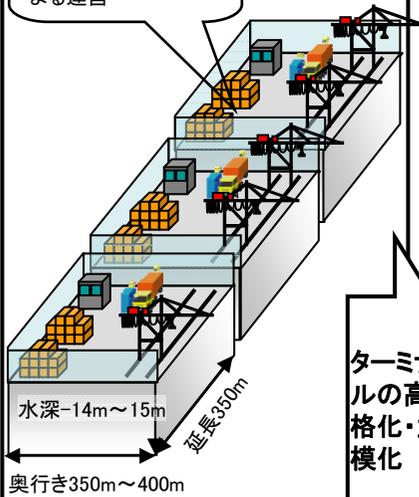


スーパー中枢港湾プロジェクトの推進(ソフト施策)

次世代高規格コンテナターミナル

現行ターミナル

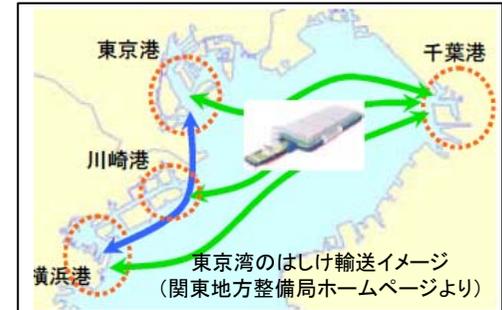
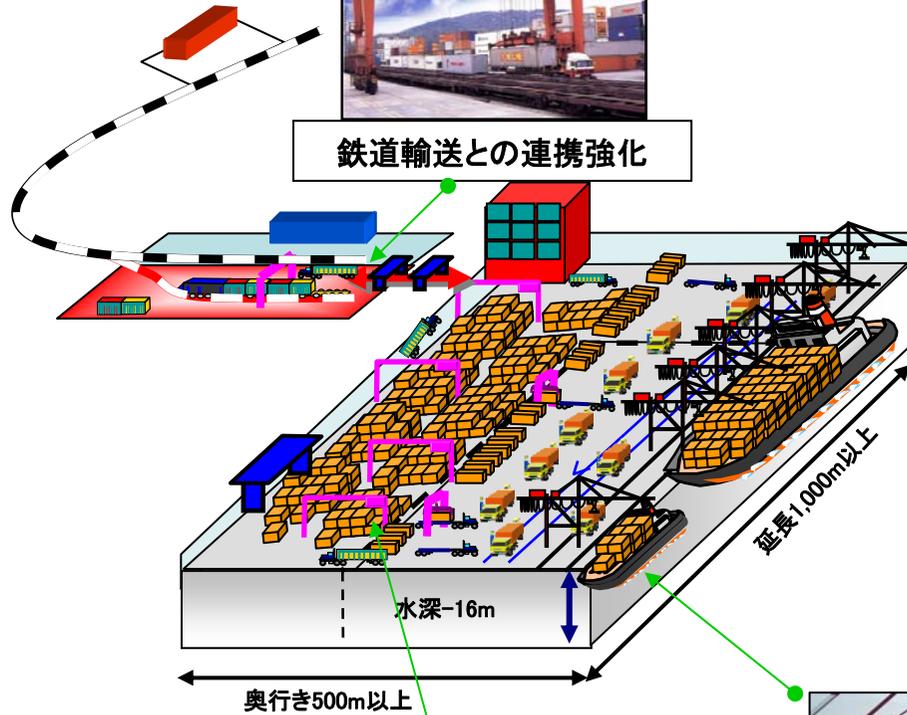
個別の施設及びオペレーションシステムによる運営



ターミナルの高規格化・大規模化



鉄道輸送との連携強化



空コンテナ物流の効率化
(バージ輸送による港間輸送)



臨海部物流拠点の形成



高規格荷役機械の導入



内航フィーダー利用促進