

規制改革会議
貿易タスク・フォース

スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表
(補足説明資料)

平成20年5月2日
国土交通省提出資料

(1) スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表について

1. スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表

選定港湾毎の港湾コスト低減及びリードタイムの短縮に関する工程表は別添のとおりです。また、その根拠について以下ご説明します。

2. 港湾コストの低減

(1) 目標設定の考え方

港湾コストは、港湾の入出港及びコンテナターミナルの利用にかかるコンテナ1個あたりのコストとしています。アジア主要港並みを目指し、スーパー中枢港湾において港湾コストを約3割低減することを目標として設定しました。

(2) 港湾コスト低減の考え方

港湾コスト低減は、コンテナターミナルにおける貨物の取扱について、3バース一体運営等コンテナターミナルの機能強化により取扱能力の拡大を図り、あわせてターミナル周辺における物流機能集積等のロジスティクス機能の強化や道路アクセスの強化等の国内ネットワークとの連携さらにはインセンティブ制度の導入等港湾施設使用料の引き下げ等の取り組みにより取扱増を促進し、かかるコストについて、前述の効率的な運営の取り組みや施設使用料の引き下げ等により、その抑制を図り、コンテナ1個あたりの港湾コストを約3割に低減したいと考えております。

なお、取扱能力については、海外の先進コンテナターミナルが船型の大型化への対応を考慮し、大水深、岸壁延長1,000m以上のターミナルを一体的に運営し、年間100万TEU以上を取り扱っていることをふまえ、スーパー中枢港湾の高規格コンテナターミナルにおいても、年間約100万TEU(1バースあたり約30万TEU以上)、すなわち、

これまでのわが国の主要コンテナターミナルの取り扱い（平成14年時点で1バースあたり平均約15～20万TEU）の1.5～2倍の取扱を目指すこととしました。

(3) 工程表における貨物量の増加及び港湾コストの低減の根拠

①貨物量の増加

各港湾の目標貨物量(H22)は、背後圏からの貨物需要の増加、内航フィーダー貨物の増加及び施設使用料金の引き下げ等スーパー中枢港湾施策の推進による貨物集荷増を期待して港湾管理者が設定しております。あくまでも目標値ではありますが、国土交通省において、経済成長率等をふまえて設定したわが国全体のコンテナ取扱量の見通しや各港港湾計画の目標と概ね整合しております。

(表) 各港湾の目標貨物量の設定の考え方

港湾	コンテナ取扱量(万TEU)		内 訳
	現 状	H22(目標)	
京浜港	510	700	背後圏需要の拡大 +140万TEU 内航フィーダー貨物の拡大 +10万TEU 施策推進による集荷増 +40万TEU
伊勢湾	190	330	背後圏需要の拡大 +130万TEU 施策推進による集荷増 +10万TEU
阪神港	330	420	背後圏需要の拡大 +50万TEU 内航フィーダー貨物の拡大 +20万TEU 施策推進による集荷増 +20万TEU

(注) 港湾管理者資料より

(表) 国際海上コンテナ貨物量の見通し(国土交通省)

地域	見通し(H27)	港湾計画値
東京湾	800～900	860(20年代後半)
伊勢湾	300～350	333(20年代前半)
大阪湾	500～600	590(20年代後半)
三大湾計	1,600～1,850	—

(出所) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

各港湾における各年の貨物量の増加は、個別の施策が数値的にどの程度貨物量の拡大に寄与しているかを計算して積み上げたものではなく、目標貨物量の達成に向け、それぞれ施設整備状況をふまえて、諸施策の推進により順調に増加していくものとして、想定値を内挿しています。

- (a)京浜港：17年度にコンテナターミナルが概成、港内再編が行われており、今後、目標貨物量達成に向けて諸施策の推進により順調に増加していくものとして想定。
- (b)伊勢湾：17年度にコンテナターミナルが新規供用し、更に20,21年度にコンテナターミナルが拡張予定であり、これら施設整備によるターミナル取扱能力の拡大を考慮。その上で、目標貨物量の達成に向け、諸施策の実施によりコンテナ貨物量が増加していくものと想定。
- (c)阪神港：21年にコンテナターミナルの概成及びアクセス道路が供用するまでは、貨物需要増に応じた微増分を見込み。施設供用後はターミナルの一体運営及び港内再編その他諸施策の推進により、目標貨物量の達成に向けて取扱量が増加していくものと想定。

なお、スーパー中枢港湾プロジェクトも目標年次まであと3年というところまで来ており、目標達成のためには、工程表に掲げた施策を確実に実施していくことはもちろん、関係者が連携して、取扱貨物量の拡大に資するあらゆる施策を臨機応変かつ迅速に講じていくことが重要と考えております。

②港湾コストの低減

港湾コストの約3割低減については、上述(2)に示すとおり、貨物の増加に対して、かかるコスト増を抑制するという考え方によっております。

各港湾管理者が、それぞれの目標として、3バース一体運営による生産性向上、入港料の低減、港湾施設使用料の低減等の施策を実施し、平成22年度までに約3割低減を達成することを目指しています。

また、各年のコスト低減率については、基本的に、各年の貨物量の増加等をふまえて設定しております。

(参考) 港湾コスト3割低減の根拠

- (1) 港湾コストの3割低減は、貨物量の増加に対してかかるコスト増を抑制することにより達成しようというものであり、京浜港、伊勢湾、阪神港において、目標として、それぞれ以下の通り想定されています。

表 目標達成時のコスト低減率の考え方

	京浜港	伊勢湾	阪神港
①貨物の増加	約1.7倍	約1.5倍	約1.6倍
②コストの増加	約1.2倍	約1.1倍	約1.0倍
③コンテナ1個あたりのコスト低減率 (1-②/①)	約3割減	約3割減	約3割減

(2) 上記に示す各港のコストの増加は、目標値として設定されており、定量的試算に基づくものではありませんが、それぞれコスト増抑制の内訳と要因を概ね以下のように見積もっています。

①京浜港：約1.2倍⇒2割増分の内訳

- a) 入港料等の船舶の入出港関係のコスト 約1割増分
(要因) 入港料にかかる大口割引制度等の料金引き下げ、1船あたりの揚積量増大によりコスト増を抑制
- b) 施設関係コスト 微増
(要因) 大口割引制度、固定料金制の導入によりコスト増を抑制
- c) ターミナルの運営に関するコスト 約1割増分
(要因) 貨物量が増大しつつも、一体運営による生産性向上によりコスト増を抑制

②伊勢湾：約1.05倍⇒0.5割増分の内訳

- a) 入港料等の船舶の入出港関係のコスト 約0.5割増分
(要因) 入港料にかかる大口割引制度等の料金引き下げ、1船あたりの揚積量増大によりコスト増を抑制
- b) 施設関係コスト 微増
(要因) 固定料金制の導入によりコスト増を抑制
- c) ターミナルの運営に関するコスト 微増
(要因) 貨物量が増大しつつも、一体運営及び自動化による生産性向上によりコスト増を抑制

③阪神港：約1.00倍⇒微増分の内訳

- a) 入港料等の船舶の入出港関係のコスト 微増
(要因) 入港料にかかる大口割引制度等の料金引き下げ、1船あたりの揚積量増大によりコスト増を抑制
- b) 施設関係コスト 約0.5割減分
(要因) より低廉な固定料金制の導入によりコストを抑制
- c) ターミナルの運営に関するコスト 約0.5割増分
(要因) 貨物量が増大しつつも、一体運営による生産性向上によりコスト増を抑制

(4) また、途中年度は、目標達成時を基準に、各年の貨物量の増加及び施設整備状況を勘案して設定しています。

3. リードタイムの短縮

(1) 目標設定の考え方

リードタイムは、スーパー中枢港湾検討開始時、わが国港湾が約3~4日であるのに対して、シンガポール港（海外主要港のなかでトップクラス）が24時間以内であったことから、スーパー中枢港湾においてリードタイムを1日程度に短縮することを目標として設定しました。

(注) わが国港湾のリードタイムは「輸入手続きの所要時間調査」（財務省関税局）、海外主要港は「ITと国際物流に関する懇談会第8回資料」（財務省関税局）を参照。

(2) リードタイム短縮の考え方

リードタイムについて、①高性能の荷役機械の導入、荷役機械の増強、連続バースにおける荷役機械の効率的な運用などにより荷役時間の短縮を図るとともに、②次世代シングルウィンドウシステムの導入など輸出入及び港湾関連手続きの簡素化・迅速化の取り組みや臨時開庁手数料の廃止などの効果により、合計して1日以内に短縮を目指したいと考えております。

(3) 工程表におけるリードタイム短縮の根拠

①現状

平成 19 年度に国土交通省において調査したところ、スーパー中樞港湾のリードタイムは平均約 2.1 日、このうち急がない貨物を除いた場合のリードタイムは各港とも約 1.5 日（推定値）まで短縮されております。当該調査における選定港湾別のリードタイムは次表のとおりです。

(注) 急がない貨物とは、荷主等が、貨物の引き取りを急がない貨物であり、アンケートにより 45%程度とした。なお、コンテナターミナルにおいては、通常、搬入後 7 日間の無料蔵置期間（フリータイム）が設定されている。

表 選定港湾毎のリードタイム（平成 19 年調査）

	京浜港	伊勢湾	阪神港
全平均	53.9 時間 (2.2 日)	49.1 時間 (2.0 日)	47.3 時間 (2.0 日)
急がない貨物を除く	37.1 時間 (1.5 日)	31.4 時間 (1.3 日)	29.1 時間 (1.2 日)

②リードタイム短縮時間の見込み

今後、急がない貨物を除くリードタイムの短縮時間について、以下の効果を見込んでおり、これらは平成 20 年度に概ね達成されるものと想定しています。

表 選定港湾毎のリードタイム短縮時間の内訳（時間）

	京浜港	伊勢湾	阪神港
積み降ろし時間の短縮	2	1	1
輸出入・港湾関連手続きの簡素化・迅速化 等	10	7	10
合計	12	8	11
短縮後のリードタイム（急がない貨物を除く）	約 1.0 日	約 1.0 日	約 1.0 日

(注) 1. 積み降ろし時間の短縮：荷役機械の増強による荷役時間の短縮を見込み。

2. 輸出入・港湾関連手続きの簡素化・迅速化等：これまでの実績を参考に、予備審査制の利用拡大や次世代シングルウィンドウシステムの導入、その他臨時開庁手数料廃止に伴う時間短縮を見込み。

③参考：ホットデリバリーサービスについて

急ぐ貨物については、船社等が、ホットデリバリーサービス（定曜日・定時でスケジュールを固定し、通関業務等も最優先で行い、本船荷役開始後 2～3 時間で貨物の引き渡しを可能とするサービス）を実施中。

(以上)