

我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方

答申（案）

平成20年3月 日

交通政策審議会港湾分科会

目 次

. はじめに.....	1
. わが国の産業と港湾の現状.....	2
1 . 産業を取り巻く動向.....	2
(1) 企業活動の更なるグローバル化.....	2
国際分業の進展.....	2
投資先の拡大.....	3
国際的な経済連携、立地環境競争.....	3
(2) 企業の国内立地.....	4
2 . 港湾・海上輸送を取り巻く動向.....	5
(1) 国際海上コンテナ貨物輸送.....	5
北米・欧州基幹航路における船舶の大型化等.....	5
アジア域内航路におけるコンテナ輸送の活発化等.....	5
高付加価値コンテナ貨物を取り扱うスーパー中枢港湾.....	6
全国各地の産業を支える地域の港湾.....	7
国内輸送ネットワークの進展等.....	7
臨海部における物流ニーズの拡大.....	8
(2) 臨海部産業とバルク貨物輸送.....	8
臨海部産業の活性化.....	8
バルク貨物輸送の活発化等.....	8
(3) ICTの活用・港湾関連手続の効率化.....	9
(4) 保安対策への要請.....	9
(5) 地球温暖化対策への関心の高まり.....	9
. 今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための政策の基本的方向.....	11
1 . 企業の国際・国内物流ネットワークの構築支援によるわが国産業の国際競争力強化.....	11
(1) スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保.....	11
(2) わが国各地域とアジア諸港とのダイレクト航路の充実.....	12
2 . 企業の立地促進等による臨海部産業の活性化.....	12
3 . 港湾関連手続の効率化等港湾サービスの一層の向上.....	13
4 . 港湾におけるICTの活用.....	13

5 . 港湾における保安対策の向上	13
6 . 港湾における地球温暖化対策の推進	13
. 今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための具体的施策	15
1 . スーパー中枢港湾政策の充実・深化	15
(1) スーパー中枢港湾における港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供	15
(2) スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進	15
(3) コンテナターミナル機能の強化	16
高規格コンテナターミナルの早期供用	16
ターミナルの機能向上に向けた取り組み	17
高規格コンテナターミナルと隣接する物流機能の一体的強化	17
- 1 用地・物流施設の提供	17
- 2 貨物取扱機能強化	18
- 3 規制緩和等	18
(4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続	18
内航フィーダー輸送等の利用促進によるコンテナ貨物横持ち輸送の活性化	19
広域幹線道路との連携強化	19
鉄道輸送やインランドデポとの連携強化	19
2 . 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現	19
(1) アジア域内コンテナ航路を利用した企業のサプライチェーン構築の支援	20
(2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等	21
3 . 産業・地域経済の活性化支援	21
(1) バルク貨物等に対応した多目的国際ターミナルの機能強化	21
多目的国際ターミナルの形成等	22
多目的国際ターミナルと隣接する物流機能の一体的強化	22
- 1 用地等の提供	22
- 2 貨物取扱機能強化	22
- 3 規制緩和等	23
(2) 静脈物流システムの構築	23
4 . 港湾サービスの一層の向上	23
物流シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化	24
「次世代シングルウィンドウ」の稼働および港湾管理者手続の統一化・簡素化の	

推進	24
港湾物流情報プラットフォームの構築	24
国際物流の円滑化に向けた関係国への働きかけ	25
5 . I C Tの活用による効率的な物流体系の構築	25
6 . 保安対策の向上と一体となった効率的な物流体系の構築	26
7 . 地球温暖化対策と一体となった効率的な物流体系の構築	27
産業の国際競争力強化等のための政策の推進に向けた留意事項	29
1 . 政策推進体制	29
2 . 政策推進のための期間	29
3 . 投資の重点化・効率化	29
4 . 今後の課題	30
(1) わが国港湾の広域的な連携の強化、国と地方の協働のあり方等の検討	30
(2) 民間事業者との適切な役割分担と協働体制の構築による港湾物流サービスの向上	30
(3) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等の検討	31
おわりに	32

．はじめに

国民の暮らしに不可欠な食料の6割¹、エネルギーの9割²を海外に依存するわが国においては、貿易貨物の99.7%³は、海運により運ばれている。このため、港湾は、貿易立国たるわが国の活力の源泉である産業の国際競争力を支えていくとともに、国民の生活物資の安価かつ安定的な輸送の基盤として国民生活の質の向上に貢献していくという大きな使命を担っている。また、四方を海に囲まれた海洋国家日本において、港湾は、各地の歴史や文化に根ざして発展してきており、地方行政とも連携しながら、地域振興の拠点や国民生活の基盤としての役割を果たしている。さらに港湾は、環境負荷の少ない物流体系の構築により、地球温暖化の防止や循環型社会の形成にも貢献していく必要がある。

アジア地域⁴が目覚ましく発展する中、わが国産業の国際競争力を持続的に強化するとともに、国民生活の質をさらに向上していくためには、港湾の一層の機能強化が求められる。

国土交通省港湾局においては、港湾行政の改革の基本的考え方を示した平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力強化、産業の再生、循環型社会の構築等を通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」や、平成17年の防災分野⁵、環境分野⁶、維持管理分野⁷の同審議会各答申をふまえ、着実に施策を推進してきた。

本答申は、以上の答申を継承しつつ、平成14年11月の交通政策審議会答申以降の産業・貿易構造の変化をふまえ、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上を図るため、今後5年間に緊急に実施すべき港湾政策について取りまとめたものである。

基本となる方針

港湾政策を通じ、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上に貢献する。

このため、中国等からの輸入貨物の増大や高付加価値製品の製造業等の企業の国内立地等に対応するとともに、今後さらに進むと見られるグローバルに展開する産業の高度なサプライチェーンの構築を支援する施策をスピード感を持って進める。これにより、わが国の立地企業に、諸外国との間で、貨物を安く、速く、確実に、安定的に、いつでも、直接輸出入できる港湾サービスを提供する。

・わが国の産業と港湾の現状

製品のライフサイクルが短くなり、企業自身のライフサイクルも短くなった昨今、企業の盛衰を決するのはスピードであり、“Time is Money”を通り越し、“Time is Everything”の時代になったとも言える。また、経済障壁が取り除かれ、企業のグローバル展開がますます進展する時代となり、企業は、地球全体をその活動範囲として、良質で低廉な労働力や、旺盛な消費力を抱えた市場等を求めて、常に自身のサプライチェーンの最適化を指向している。わが国の活力の源である産業が、わが国を活動の基盤としながら国際競争力を維持しつつ活動を続けていくためには、産業の血液とも言える「国際物流」を円滑にすることが重要である。

1．産業を取り巻く動向

(1) 企業活動の更なるグローバル化

国際分業の進展

近年、消費市場の細分化に伴い、製品ひとつひとつの需要量は小さくなり、技術革新の進展による新製品開発のスピードアップとあいまって、製品のライフサイクルが短くなってきている。こうした中、個々の企業が多くの製品系列を揃える「多角化」はメリットがなくなり、むしろ特定の分野に経営資源を集中するかわりに、他の分野は、各々その分野に強い企業と組んで相互補完しつつ、互いの専門性を追求する、「ネットワーク・エコノミー（連結の経済）」の時代になってきている。

情報通信技術（ICT⁸（Information & Communication Technology））の著しい進展に伴い、ネットワーク上において情報の共同利用や知的生産が可能になってきている。企業の意志決定において、地理的な隔たりはもはや意味をなさず、製造業の分野においても、“モジュール化”された個々の生産拠点をICTと物流ネットワークにより有機的に連結し、グローバルなサプライチェーンを形成することにより、各地の消費市場に最適な商品を供給するシステムが指向されている。

特定の専門分野での競争力の強化を追求する企業は、他の企業が持っている技術やノウハウと、自らの技術やノウハウとを融合することによるシナジー効果に期待し、グローバルな範囲でのM&A⁹も含めた展開を模索するようになる。結果として、企業がそれぞれの地域における独自の展開を行うようになり、現地子会社の自己資金等による現地での投資、いわゆる「再投資」も活発化する。このように、製造業等の企業においては、高度な専門化と国際分業がますます進展してきている。

投資先の拡大

製造業を中心とした企業の専門化と国際分業の進展の中で、アジア地域は、わが国を始めとする海外からの直接投資を積極的に受け入れてきている。こうした投資の受け入れによって例えば、2007年には、中国では10.0%、ASEAN¹⁰諸国でも5.2%の実質GDP成長率を示すなど、高い経済成長を実現し、その成長が更なる投資を呼び込むという好循環のメカニズムによって、「世界の成長センター」と呼ばれるような高い経済成長を実現している。こうして、世界の製造業生産に占めるアジア地域の比率は中国を中心に拡大して、「世界の工場」として大きな存在感を示している。またアジア地域は、高い経済成長が継続することにより、中産階級人口が急拡大しており、その旺盛な消費意欲とあいまって、消費市場としても急成長を始めている。

さらに、近年は、中国やASEAN諸国だけでなく、BRICsと呼ばれるブラジル、ロシア、インド等の新興工業国が、国土面積や人口の規模の大きさ、豊富な天然資源等を背景に世界経済の中で存在感を高めており、新たな世界経済の牽引役として期待されている。今後、企業の直接投資先は、今世紀最大規模の油田が発見された渤海湾や、BRICsと並んで成長が期待される中東、南アフリカ、インドネシアも含め、さらに拡大していく可能性がある。

国際的な経済連携、立地環境競争

生産拠点として、また、消費市場として有望な、アジア地域を中心とする新興地域の中で、わが国立地企業が海外市場での競争に打ち勝っていくには、良質で低廉な労働力に支えられた立地拠点の選択、ネットワーク・エコノミーを追求した企業間連携の構築、M&Aも含めた世界規模での事業再編、国際的なリスクの分散、旺盛な消費市場の獲得等、様々な観点が必要である。

国は、こうした企業の国際的な活動をより円滑にするため、国際水準以上の貿易・投資環境を整える責務を負っている。また、世界の企業との競合の結果、相対的に競争力を失った分野から競争力のある分野へと生産資源を円滑かつ迅速に移行できるようにするための産業構造の改革を進めていくことが求められている。企業が得意分野へと人的・物的資源を集中することにより、国際競争力を持つ分野における財・サービスの輸出や海外からのより安価な財・サービスの購入ができるようになれば、わが国全体の経済成長にもつながる。

このような観点から、FTA¹¹（自由貿易協定）やEPA¹²（経済連携協定）の締結

が進められており、2002年にわが国初となるEPAがシンガポールとの間で締結されて以来、メキシコやマレーシアとも協定締結に至るなど、一定の成果が上げられつつある。WTO¹³を中心とする多角的自由貿易体制の構築が難航する中、わが国は、FTA、EPAを、多角的自由貿易体制を補完するものとして位置付け、WTO交渉、二国間通商関係の深化等を組み合わせた重層的アプローチを行っていくこととしている。今後、二国間あるいは地域国間でのFTA、EPAの進展により、わが国とアジア地域との経済交流の拡大や、相互依存関係の深化が進むことが予想される。

以上で述べたように、企業の高度な専門化と投資先の拡大に伴い、企業が投資を活発化させながら海外展開を続け、グローバルな生産ネットワークが構築され、貿易量が増加してきている。わが国とアジア地域の貿易は、かつての材料・完成品の一方的な供給が中心であったが、アジア地域等の技術的キャッチアップに伴い、部品・加工品等の中間財についても、双方向での貿易が活発化し、貿易量が増大してきている。アジア地域は企業の立地場所としての競争相手であると同時に、企業のグローバル展開にあたっての協働相手になり、この傾向は一層強まると予想される。

(2) 企業の国内立地

わが国製造業の国内への設備投資は、2002年を境に増加に転じ、工場立地も増加傾向にある。グローバルかつ相互依存関係が進んだ社会において、企業が立地拠点を選択する際には、安価で良質な労働力の存在や消費市場への近接性といった従来からの要因に加え、高度な部品・材料の調達や熟練したものづくり基盤技術・技能を有する企業の集積、品質や価格について要求水準の高い消費者・企業に裏付けられた厳しい市場の存在、製造技術やノウハウの流出防止策の徹底等、様々な点が立地の決定要因となっていると考えられる。わが国の立地環境は、賃金水準での優位性は十分ではないものの、高度にオートメーション化が進んでいる製造業においては、製造原価に占める人件費の割合が低く、必ずしも賃金水準が企業立地の決定要因とならないケースも出てきている。また、わが国は、高度な技術や厳しい目を持った人材、模倣品被害や技術流出の懸念が少ない点等の優位性を有している。ここ数年の間に、国内の景気回復傾向や、構造不況業種とされてきた基礎素材型産業がデジタル素材産業として再生しているなどの産業再生の動きともあいまって、企業の設備投資が活発化してきている。また、建設機械等の加工組立型産業や、デジタル家電等の高付加価値製品の製造業等を中心に、企業の国内立地が、臨海部の遊休地も含め、全国的に活発化してきている。

2. 港湾・海上輸送を取り巻く動向

(1) 国際海上コンテナ貨物輸送

北米・欧州基幹航路における船舶の大型化等

世界の海上荷動量は、2002年までは年平均3%増で推移してきたものが、2003年以降では年平均6%の増となるなど、最近ますます活発化している。特に、アジア地域の経済発展に伴って、国際海上コンテナ貨物の輸送量が増大し、アジア諸港のコンテナ取扱貨物量が大きく増加している。

アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては10,000TEU¹⁴を超えるコンテナを積載できる大型船が就航するなど、輸送能力・輸送効率向上のための船舶の大型化と寄港地集約の動きが進んでいる。大型コンテナ船の就航は今後も続く傾向にあり、2012年頃には200隻近くが就航すると予想される。

このような大型コンテナ船の就航に対応し、アジア諸港では大規模港湾整備が進められている。また、2015年には、パナマ運河が拡張され、15万トン級(12,000TEU級)の船舶の通行が可能となる。こういったコンテナ船の大型化は、一寄港あたりにより多くのコンテナ貨物取扱個数を必要とするようになり、相対的にコンテナ貨物取扱個数が少ない港湾には寄港しなくなる可能性が高くなるなど、港湾間競争がますます激しくなってきた。

アジア域内発の欧米向けの国際海上コンテナ貨物輸送量において、中国(香港を含む)貨物のシェアが大幅に増大する一方で、日本発の輸送量のシェアは今や7~8%まで減少している。また、急激な船舶の大型化と寄港地集約が進む中、大規模港湾整備が進むアジア主要港においては基幹航路寄港便数が増加する一方、わが国港湾への寄港便数は減少している。さらに、日本発着の国際海上コンテナ貨物が海外諸港で積み替えられて輸送されるトランシップ¹⁵貨物のシェアが全貨物の15.5%¹⁶までに増加しており、日本の港湾のフィーダーポート¹⁷化が進み、アジア主要港へのトランシップ依存度が高まっている。

アジア域内航路におけるコンテナ輸送の活発化等

わが国では、約60の港湾に、中国・韓国定期航路が開設され、コンテナ船、ROR船等が就航している。中国・韓国の港湾とわが国との間で輸送されるコンテナ貨物の

80%以上は日中間および日韓間の貿易貨物が占めている。昨今のアジア地域の著しい経済成長に伴い日中間・日韓間の貿易量は10年前の約2倍に増えるなど、三大湾ばかりではなく、全国の産業活動において、日中間・日韓間の物流体系は不可欠なものとなっている。また、日本とアジア諸港を結ぶ航路においては、中国・韓国航路では500TEU積み程度、東南アジア航路では1,200TEU積み程度の比較的小型のコンテナ船による多頻度な航路ネットワークが形成されており、寄港港湾数、航路数も増大している。

また、企業のアジア地域との国際分業の進展や高付加価値製品の製造業等の国内立地に伴い、高付加価値製品等の日本発着の取扱貨物量が増加している。また、無振動車や活魚車等の特殊車両を利用する特殊貨物や、通常の上陸輸送より短時間での輸送が求められる貨物への需要が、絶対量は少ないものの確実に増加しており、サプライチェーンマネジメント¹⁸やジャストインタイム¹⁹輸送等の荷主ニーズに対応した国際RORO船等による高速・高品質輸送、ホットデリバリーサービス²⁰の展開等多様な海上輸送サービスが進展している。さらに、国際海上コンテナ貨物輸送と国内の鉄道コンテナ貨物輸送とを組み合わせることにより、全国を物流圏とする高速複合一貫輸送²¹サービスを行っている例もある。

しかしながら、取扱貨物量が増加する港湾がある一方で、地域産業の構造的な変化等による取扱貨物量の減少のため、航路の存続が危ぶまれているところや、さらには、航路が撤退した港湾もある。

以上のような観点に加えて、最近のロシア経済の活況に伴い復権の兆しが見えるシベリアランドブリッジ²²や、シベリアランドブリッジと比較して輸送距離が短く、近年の日中間コンテナ航路の充実によりその優位性が注目されているチャイナランドブリッジ²³等、今後、大きな潮流となっていく可能性を持つ物流ルートもある。

高付加価値コンテナ貨物を取り扱うスーパー中枢港湾

国際海上コンテナによって輸送される貨物自体の価格について比較すると、アジア域内発アメリカ向け貨物の価格は、日本発が、中国発の2～3倍、韓国・台湾発の1.5倍であるなど、わが国発のコンテナ貨物が他のアジア地域発に比べ高価である傾向にある。

わが国の各地域において生産・消費される国際海上コンテナ貨物について、それぞれの地域の港湾で取り扱われる貨物と、スーパー中枢港湾を経由して取り扱われる貨物を比較すると、スーパー中枢港湾経由の貨物の方が高価である傾向が見られ、品目毎に比較した場合でも同様の傾向である。スーパー中枢港湾では、地域の港湾に比べ、基幹航路をはじめ多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが充実してい

ることから、各地域において生産・消費される国際海上コンテナ貨物のうち運賃負担力の高い貨物が、より良い輸送サービスを求めて、スーパー中枢港湾に集荷されていることが伺える。

また、アジア諸港での貨物のトランシップについては、リードタイムの長期化や積み替え・蔵置の際の荷傷みの可能性、ストライキ等による輸送の定時性確保に対する不安といった貨物の安定輸送に対する懸念が荷主企業等から指摘されている。わが国の国際海上コンテナ貨物のうち海外諸港でトランシップされる貨物と、ダイレクトに輸送される貨物とでは、ダイレクト貨物の方が高価であることもふまえると、高価な貨物ほど、ダイレクト輸送を指向していると推察される。

全国各地の産業を支える地域の港湾

中国、韓国を相手国とする外貿コンテナ取扱貨物量は、中枢国際港湾²⁴（三大湾と北部九州の港湾）および中核国際港湾²⁵では全体の40%程度であるのに対し、それ以外の港湾においては60%を超えている。このような港湾においては港湾から20km圏内を発着地としている貨物が全体の約60%を占めて、中国、韓国航路の存在が、地域の経済を支えているとともに、産業の競争力強化やそれに伴う地域の発展にとって重要であると推察される。

また、スーパー中枢港湾以外の港湾における中国、韓国航路に関し、航路数、取扱貨物量が安定している港湾をみると、寄港便数が概ね週5便以上、取扱貨物量が概ね3万TEU以上である傾向が見られる。このような港湾の中には、一寄港あたりの取扱貨物量が少ない割に高頻度で500TEU積み程度のコンテナ船が寄港している場合や、ヤードへのコンテナ蔵置期間が相対的に長い傾向が見られる。

国内輸送ネットワークの進展等

企業においては、サプライチェーン全体での物流コストの削減が重要であることから、港湾におけるターミナル機能の充実はもとより、内航フィーダー航路やアクセス道路の国内輸送ネットワーク充実が重要である。また、インランドデポや港湾に近接したロジスティクスセンターの活用等サプライチェーン全体での効率化、合理化が重要である。こうした中、広域幹線道路ネットワークの充実により港湾の物流圏の拡大や質の変化等が生じた事例が見られる。また、内航フィーダー航路や鉄道コンテナ貨物輸送の更なる活用に向けて、様々な取り組みが進められている。

臨海部における物流ニーズの拡大

世界的なコンテナ物流の進展の中で、コンテナターミナルにおいては、船舶の大型化等によるコンテナ取扱貨物量の増加・集中により、ターミナル内の混雑が激化しつつある。また、物流事業者においても、物流全般にわたるコストを削減するため、物流施設の大規模化、高度化および運営形態の多様化等を進めるとともに、臨海部等の交通結節点への立地を志向してきている。

このような中、大都市地域の臨海部においては、埋立による新たな物流空間の確保が困難となりつつある一方で、老朽化した倉庫等の再編が進んでいないところも見られる。

アジア主要港のコンテナターミナルを見てみると、ターミナルに隣接して大規模な用地を確保し、各種の優遇措置を設定するなど物流拠点形成を戦略的に推進している。

(2) 臨海部産業とバルク貨物²⁶輸送

臨海部産業の活性化

わが国の臨海部の産業については、港湾との近接による海上輸送の利便性、大規模用地確保の容易性、関連企業への近接性といった臨海部の優位性を活かして、企業の国内立地が、全国的に活発化してきている。臨海部における工場立地面積は、バブル崩壊以降減少し、年間 100ha から 200ha で推移していたが、2002 年を境に増加に転じ、2005 年には 500ha に達するまでに増加している。

これに伴い、臨海部産業に起因する貨物が増加しつつあるが、同時に立地企業においては、国際競争力の強化を図るため、物流コスト削減のニーズが極めて大きくなってきている。

また、立地にあたり、企業によっては物流の観点に加え、従業員の公共交通機関での通勤手段や、さらには経営者・技術者の長距離移動手段の確保のため、空港や新幹線駅への近接性を重視する場合が見られる。

一方、1950 年代半ばから 1960 年代半ばまでに整備された臨海工業地帯においては、港湾施設が近年の船舶の大型化に十分に対応しておらず、また老朽化も進行しつつある。さらに、臨海部と内陸部との交通アクセスについても、都市内の交通混雑等により非効率になっているなど、厳しい国際競争にさらされている企業が立地する環境としては、必ずしも満足できる状態とはなっていない。

バルク貨物輸送の活発化等

わが国では、基幹産業に不可欠なエネルギー、原材料を輸入し、完成自動車やハイテ

ク機器、鋼材等の製品や半製品を輸出する構造となっており、コンテナ貨物のみならずバルク貨物の輸出入も非常に重要な役割を担っている。こうしたバルク貨物輸送についても船舶の大型化等による原材料輸送の一層の効率化が進展しており、取扱貨物量も増加している。また、近年では、循環資源について、鉄スクラップや古紙、廃プラスチック等の原材料や、中古自動車等の輸出が増大しているとともに、国内海上輸送量も急増している。

(3) ICTの活用・港湾関連手続の効率化

国際分業が進展している製造業を中心とした企業や流通業においては、効率的な国際物流ネットワークの構築により、高度なサプライチェーンを形成することが不可欠である。

このため、電子タグによるトレーサビリティの向上や、共通メッセージの開発による情報の共有化等、ICTの活用による物流体系全体の効率化が求められている。

また、輸出入および港湾関連手続の効率化が国際競争力の強化のため、極めて重要な課題と認識されており、港湾関連手続に係る手続書式の統一化・簡素化が進められている。さらに、関係6省²⁷では、輸出入および港湾関連手続の7システムの電子申請窓口を統一し、真のワンストップ化を実現する「次世代シングルウィンドウ²⁸」の2008年10月の稼働に向けた取り組みが進められている。

(4) 保安対策への要請

2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機とした米国および国際機関におけるセキュリティ強化の取り組み等と協調し、港湾および物流体系における保安対策の強化が重要である。海上人命安全条約(SOLAS条約²⁹)等で義務づけられた港湾の保安対策を確実に実施しつつ、ICTの活用等により保安のレベルを下げることなく物流の迅速性・効率性を向上させることが求められている。

(5) 地球温暖化対策への関心の高まり

地球温暖化対策は全世界が一体となって取り組まなければいけない喫緊の課題である。2007年12月にインドネシア・バリにおいて開催された気候変動枠組条約第13回締約国会合(COP13)において、京都議定書第一次約束期間(2008~2012年)後における更なる温室効果ガス削減に向けた検討の場が設けられることとなったほか、国際海事機関(IMO³⁰)においても、海運および港湾における温室効果ガスの削減方針に

ついて、議論が進められている。

今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための政策の基本的方向

「わが国の産業と港湾の現状」で示した状況変化をふまえ、次に示す方針に沿って、概ね5年以内に成果を得ることを目指して、産業の国際競争力強化等のための具体的な施策を進めていくことが必要である。

なお、これらの方針は、相互に補完的な関係にあることに留意することが必要である。

1. 企業の国際・国内物流ネットワークの構築支援によるわが国産業の国際競争力強化

近年の企業の国際分業の進展や、BRICsや中東等への直接投資の著しい拡大、さらにはFTA、EPAといった国際的な経済連携の更なる拡大に伴い、世界の貿易量は急激に増大しており、企業の国際物流への依存度も高くなってきている。また、急激な船舶の大型化とそれに伴う寄港地の集約の中、アジア諸港の機能強化が進んでおり、国際的な港湾間の航路獲得競争が激しくなっている。さらに、地球温暖化問題への対応の必要性も、急速に高まってきている。

こうした中、貿易立国たるわが国の活力の源泉である産業の国際競争力を支えていくため、スーパー中枢港湾を頂点とするわが国の港湾全体において、わが国発着の国際海上コンテナ貨物のダイレクト航路サービスをできるだけ多方面・多頻度で確保するなど効率的な国際海上コンテナ物流ネットワークを構築し、わが国港湾全体として、企業の高度なサプライチェーンの確保や、国内陸上輸送距離の短縮による物流コストや環境負荷の低減への貢献といった役割を果たしていくことが必要である。

(1) スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保

前回答申においては、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を目指し、スーパー中枢港湾政策を打ち出し、北米・欧州基幹航路の維持・確保の観点から、取り組みが進められている。その間、北米・欧州基幹航路におけるコンテナ船の更なる大型化とそれに伴うわが国への寄港便数の減少はさらに進行し、三大湾の中でも、北米・欧州基幹航路それぞれについて、デイリーサービスが確保出来ないケースが出てきている。

その中で、スーパー中枢港湾は、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが、地域の港湾に比べ充実しており、世界に通ずるわが国のコンテナ貨物取扱拠点港としての役割を果たしている。このため、スーパー中枢港湾においては、内航フィーダー輸送等の多様な国内アクセスネットワークを充実させるとともに、運賃負担力の高い貨物の輸送に適している点を活かしつつ、あらゆる貨物に対応できるよう、多様な港湾サービスを引き続き確保し、欧米基幹航路をはじめと

する多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保する。

また、特に輸入貨物の増大に対応し、スーパー中枢港湾等における拠点機能を強化するため、コンテナターミナルと一体となった物流拠点を形成し、輸出入機能を強化する。物流拠点の形成にあたっては既存用地の高度利用や老朽化した倉庫等の再開発等を進める。

(2) わが国各地域とアジア諸港とのダイレクト航路の充実

近年、企業の国際分業の進展に伴い、中国、韓国を中心とするアジア地域との双方向貿易量が全国的に急増しているが、特に地域の港湾においては、アジア地域との貿易の重要性が相対的に高く、また、港湾に近い荷主の貨物の割合が多いことから、各地の産業と密着した国際海上コンテナ物流が行われている。また、アジア航路は、各地域の企業のアジア地域でのグローバルな活動にあわせ全国に展開しており、地域の企業による最寄りの港湾を利用したダイレクト航路は、国内陸上輸送距離の短縮による物流コストの低減やCO₂排出量削減等の観点から優位性がある。さらに、国際RORO船航路等の活用や国内各輸送モードとの組み合わせによる高速コンテナ貨物輸送等も増加してきている。

このため、地域の港湾においては、スーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、わが国産業にとって最も効率的な物流体系を日本全体として構築するため、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速コンテナ貨物輸送等の多様なニーズに対応した、効率的で円滑な物流体系を構築する。

2. 企業の立地促進等による臨海部産業の活性化

前回答申では、グローバル化の進展に伴い、製造業を中心とする企業が生産の効率性を求めて国や地域を選ぶ時代になり、産業の空洞化、国際競争力の低下が進んでいるとの認識であった。しかし、近年、企業の国際分業の進展、国内の景気回復や海外への技術流出の防止等に対応し、高付加価値製品の製造業を中心に、様々な業種において、企業の国内立地や国内設備の増設等が全国的に進展している。特に臨海部においては、原材料・素材・自動車等の専用船による輸送、産業機械・輸送機械等のRORO船による輸送、製品等のコンテナ船による輸送といった様々な形態の海上輸送に連動し、企業の立地や設備投資の動きが活発である。

こうした状況をふまえ、臨海部の産業を活性化するとともに、企業立地を促進するた

め、各地域において、原材料等の輸入機能、製品等の輸出機能を強化するとともに、臨海部における用地の活用、利用環境の整備を進める。

3．港湾関連手続の効率化等港湾サービスの一層の向上

わが国港湾におけるリードタイムを短縮するための諸施策を推進する。特に、港湾関連の行政手続については、各港共通で入力情報の利活用の効果が高い手続について様式を統一した上で「次世代シングルウィンドウ」に一元化し、電子化を推進する。併せて、民間手続についても、情報共有可能なプラットフォームを構築し、手続全体の効率化を実現する。また、海外のシステムとの連携についても検討を進める。

4．港湾におけるICTの活用

サプライチェーンの拡大、高度化が進む今日にあっては、物流体系全体としての効率化が不可欠であり、港湾においてもオペレーションの効率化のみならず、これにかかる手配等のプロセス、情報伝達等についての高度化・効率化が必要となっている。

このため、自動認識技術の活用によるゲートの高度化や荷役機械の高度化に加え、電子タグやAIS³¹を活用した貨物・船舶のトレーサビリティの向上、共通メッセージの開発による情報共有の円滑化やこれらの標準化等、ICTの活用について、世界標準を視野に入れ、基礎技術の開発や実証実験等を民間事業者と協働で推進し、早期に実用化する。

5．港湾における保安対策の向上

2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機とした保安対策の強化に対応しつつ、より効率的な物流体系の構築が重要である。

このため、国際的な貨物セキュリティ強化の動きに対応した取り組みや、海上人命安全条約（SOLAS条約）等で義務づけられた保安対策の確実な実施を推進するとともに、ICTの活用等により保安のレベルを下げることなく物流の迅速性・効率性を向上させる取り組みを進める。また、港湾保安対策の先進国として、国際機関等を通じ、諸外国に対し、積極的な貢献を行う。

6．港湾における地球温暖化対策の推進

地球温暖化対策は全世界が一体となって取り組まなければならない喫緊の課題であり、港湾においても、京都議定書の目標達成に資する地球温暖化対策をさらに強力に推

進していく必要がある。

このため、港湾において効率的な物流体系を構築することが、地球温暖化対策の観点から重要であることを十分に認識した上で、港湾機能の適切な配置や、貨物自動車よりも二酸化炭素の排出（原単位）が圧倒的に小さい海運・鉄道輸送への利用転換等による物流の効率化等により、環境負荷が低減される新たな物流体系の構築を先導する。また、先進的な技術等を積極的に導入することにより、港湾とその周辺地域から排出される温室効果ガスを低減する“低炭素港湾づくり”を進める。

・今後推進すべき産業の国際競争力強化等のための具体的施策

1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化

わが国の外貿コンテナ取扱貨物量の約8割³²を取り扱い、欧米・アジア諸港への航路が就航しているスーパー中枢港湾において、引き続き、わが国国際海上コンテナ物流施策の先導的・実験的取り組みを推進するとともに、スーパー中枢港湾政策の更なる充実・深化を、時機を失することなく迅速かつ強力に進める。

具体的には、以下に示す施策の推進により、スーパー中枢港湾における取扱貨物量の拡大を図ること等により、概ね2010年までに港湾コスト³³の3割低減およびリードタイムの1日程度までの短縮の実現を目指すとともに、ターミナル周辺の渋滞の解消等によるスムーズなターミナル搬出入の実現や集荷力の強化による様々な港湾物流サービスの向上を進める。

(1) スーパー中枢港湾における港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供

三大湾等の国際海上コンテナ物流においては、内陸部への国内輸送の圏域が広大であるとともに、港頭地区におけるターミナル相互間、さらには一自治体の範囲を超えるような横持ち輸送が行われている。一方、就航している基幹航路便数については、船舶の大型化とそれに伴う一寄港あたりのコンテナ貨物取扱個数の増加に伴い、徐々に減少してきている。このため、効率的な国内物流ネットワークを形成するとともに、例えば湾単位でのコンテナ航路サービスを一定水準以上確保する観点から、特に三大湾等においては、湾域全体の港湾サービスの一体的運用が必要である。このため、スーパー中枢港湾を中心とした地域の港湾群について、一つの港のように機能し、また利用される港湾サービスを実現するなど、戦略的な運営を行い、利用者のニーズにあったサービスを提供する。

施策の内容

- a) 港湾連携による入港料やトン税等の入港コストの低減に資する諸施策の検討・実施
- b) 港湾管理者手続の申請書式の統一化・簡素化
- c) 三大湾内諸港の共通ポータル構築
- d) 三大湾における港湾連携推進協議会等の活用による利用者ニーズにあった連携施策の検討・実施
- e) 湾内の横持ちコストの低減

(2) スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進

スーパー中枢港湾政策は、2004年度に京浜港、伊勢湾（名古屋港および四日市港）

阪神港(大阪港および神戸港)をスーパー中樞港湾として指定して以来、港湾活性化法³⁴および海上物流基盤強化法³⁵の制定等の制度改正や、それらに基づく具体的な施策の実施を通じ、着実に進められてきている。

コンテナ貨物1個当たりの港湾コストは、2002年度と比較して約3割の低減を目標としているのに対して、国土交通省の試算によれば、取扱貨物量の増大や港湾管理者による入港料・施設使用料等のインセンティブ制度等の効果により、2006年度時点で13%低減したとの試算結果が得られており、輸入貨物のリードタイムについては、財務省関税局の調査によれば、2006年3月時点では、約2.1日(平日では1.1日)にまで短縮したとの調査結果が公表されている。

今後とも、港湾をめぐる最近の動向や社会実験等による施策の評価をふまえつつ、随時、施策の進捗状況等の管理、検証等を行うとともに、わが国とアジア地域の産業・貿易構造の著しい変化を的確にとらえ、必要に応じて新たな政策目標を設定するなど、スピード感のある有効な施策を、引き続き実施していく必要がある。

(3) コンテナターミナル機能の強化

埠頭公社の民営化によるコンテナターミナルの管理運営の効率化等既存施設を含めたターミナルの機能強化に資する取り組みについて、メガターミナルオペレーター³⁶等民間事業者による港湾物流サービスの向上の取り組みと連携して推進する。また、コンテナ取扱貨物量の増大によるコンテナターミナルの混雑の発生、さらには臨海部での用地不足に起因する物流拠点の内陸部への立地とこれによる非効率な輸送の発生等に対応するため、コンテナターミナルに隣接してターミナルの機能を強化する「臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)」を形成する。

高規格コンテナターミナルの早期供用

船会社の投資動向を的確に捉え、低廉で良質な大水深の高規格コンテナターミナルを早期に供用する。また、メガターミナルオペレーターによる高能率一体運営を行い、スーパー中樞港湾のコスト・サービス水準を向上し、目標を早期に実現する。

施策の内容

- a) 国による広域的観点からの重点投資による大水深の高規格コンテナターミナルの早期供用と機能発揮、既存のコンテナターミナルの高規格化
- b) 国によるメガターミナルオペレーターへのコンテナターミナルの直接一体貸付や、メガターミナルオペレーターによるターミナルの一体的な運営の促進によるターミナルコストの更なる低減

- c) ボリュームインセンティブの導入による集荷の促進
- d) 特定国際コンテナ埠頭の耐震機能強化等による安定的なサービスの提供および利用協定等の災害時に備えた取り組みの推進
- e) 効率的なターミナル運営環境を実現するためのメガターミナルオペレーターの育成支援や埠頭公社の民営化および運営の改革によるターミナル運営の効率化
- f) 水先料金等の各種港湾料金の低減
- g) 国際幹線航路等の拡幅、必要水深の確保・維持等の保全・管理の強化
- h) 特定国際コンテナ埠頭がスケールメリットを活かした効率的な運営を早期に実現するため、埠頭の再編・利用転換の促進

ターミナルの機能向上に向けた取り組み

スーパー中枢港湾内において、コンテナターミナルのゲート前および周辺道路の渋滞緩和を目的とした出入管理システムを構築するとともに、港湾の深夜早朝利用の推進や周辺物流機能の充実を進める。

施策の内容

- a) トラック事業者やターミナル運営者等へのターミナル周辺の渋滞情報や本船動静の提供による関係事業者の業務の効率化・適正化支援
- b) 夜間検査業務を可能とするための24時間フルオープン支援施設や共同デポ、空バンパールの整備、コンテナターミナルゲートやバンパール、シャープールの適切な時間帯のオープン等によるコンテナターミナル周辺等の物流機能の強化
- c) 共通化・標準化された出入管理システムの構築（全国レベルの情報処理システム、共通IDカードの導入等）
- d) 港湾物流情報プラットフォーム³⁷の構築、ゲートチェックの電子化、電子タグの活用・導入等先進的な情報化の推進
- e) 技術革新の積極的な施策への反映
- f) スーパー中枢港湾内におけるコンテナ貨物横持ち輸送の効率化（共同デポ³⁸（オフドックヤード）の設置等）
- g) インランドデポのストックヤード機能活用

高規格コンテナターミナルと隣接する物流機能の一体的強化

スーパー中枢港湾において、物流施設の集積によりコンテナターミナル機能を一層強化するため、大規模コンテナターミナルと一体的に、高度で大規模な「臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）」を形成し、用地・物流施設の提供、貨物取扱機能の強化、規制緩和等をスピード感を持って実施する。

- 1 用地・物流施設の提供

臨海部物流拠点の形成に必要となる用地・物流施設の提供や再開発を促進するため、民間事業者へのインセンティブを付与するとともに、拠点形成にあたって、更

なる民間資金やノウハウの活用方策等を進める。

施策の内容

- a) 迅速な集配送機能や流通加工機能を有する物流施設の集積を図るとともに、老朽倉庫の再開発を促進するため、民間事業者への出融資制度等の支援策を充実
- b) 臨海部における物流機能の向上の要請に対応するため、官民の関係者による遊休地等に関する情報交換のあり方に関する検討、所要のインフラの整備、官民の協力等による臨海部の再編、有効活用を促進
- c) 用地および物流施設の迅速な整備や、再開発を促進するため、民間資金とノウハウをさらに有効に活用するなど整備促進・再開発のための手法の開発

- 2 貨物取扱機能強化

長大コンテナ車、特殊シャーシ等の輸送需要に対応して、臨海部物流拠点において、コンテナターミナルと、それに隣接する物流拠点の間の一体的運用を可能とするための措置を導入する。

施策の内容

- a) 長大コンテナ車、特殊シャーシ等のコンテナターミナル等との一体的運用を可能とするため、対応する臨港道路を確保
- b) 長大コンテナ車、特殊シャーシ等の安全かつ安定した走行を確保するための臨港道路の計画的配置や適切な管理

- 3 規制緩和等

従前の「所有」中心の土地利用のみならず、賃貸、事業用定期借地等、土地利用形態が多様化していること等をふまえ、臨海部の土地の有効活用を図るための所要の規制緩和等について検討する。

施策の内容

- a) 臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制のあり方等の検討
- b) 臨海部における交通アクセス等の改善による就労環境の向上
- c) 魅力ある臨海部の形成を図るための方策の検討

(4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続

スーパー中枢港湾に貨物を集約し、スケールメリットを活かしたコスト低減を図るため、スーパー中枢港湾を核として、貨物の特性に応じた多様な国内アクセスネットワークを充実させることにより、スーパー中枢港湾への集荷・配送機能を強化する。また、ターミナルにおけるコンテナ貨物の円滑な搬出入を促進するため、港湾間の横持ち輸送の効率化やゲート・周辺道路の混雑解消等を進める。

内航フィーダー輸送等の利用促進によるコンテナ貨物横持ち輸送の活性化

環境負荷の小さい海上輸送を活用したスーパー中枢港湾への貨物の集約をさらに進めるため、内航フィーダー輸送やバージ³⁹の一層の利用促進を進めるとともに、港湾間の横持ち輸送の効率化に資するバージ輸送の活用を進める。

施策の内容

- a) 内航船の外貿バースへの直付けの推進
- b) コンテナターミナルに隣接した内貿ターミナルやフィーダー船専用ターミナルの配置による外内貿ターミナルの一体的運用
- c) 地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化（荷役機械等）
- d) 幹線道路ネットワークやインランドデポ等と連携したはしけ輸送ネットワークの構築
- e) バージバース併設オフドックコンテナターミナルの設置
- f) 既存コンテナターミナルの内航・はしけ輸送機能の強化と隣接ターミナルの共同荷役

広域幹線道路との連携強化

高規格コンテナターミナルと内陸部とのアクセスネットワークを充実させるため、広域幹線道路との円滑な接続を進める。

施策の内容

- a) 高規格コンテナターミナルと広域幹線道路との円滑な接続や、港湾や埠頭間を繋ぐ臨港道路の整備によるアクセス性の向上
- b) 長大コンテナ通行上のボトルネック解消
- c) 道路の料金設定との連携による物流効率化

鉄道輸送やインランドデポとの連携強化

温室効果ガス削減の観点から、鉄道コンテナ貨物輸送を活用した内陸輸送の効率化およびインランドデポを活用した非効率輸送の解消を推進する。

施策の内容

- a) 臨海部物流拠点等における鉄道積替施設の整備やヤードシャーシ⁴⁰輸送を活用した鉄道輸送との連携強化によるショートドレイジの解消
- b) 共同シャーシプールや優先入場制度を活用したコンテナターミナルと鉄道駅のショートドレイジの解消
- c) インランドデポ等との連携による片荷輸送・空荷輸送の解消
- d) 海上輸送と航空輸送の連携（Sea & Air）強化に向けた係留施設や積替施設等の効果的配置

2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現

アジア地域の著しい経済成長に伴い、三大湾以外の地域の企業活動においても、アジ

ア地域との間、特に日中間・日韓間の物流体系は不可欠なものとなっており、航路の維持は、国際分業が進む地域の企業や廉価な消費財に支えられている地域経済にとって重要な要素となっている。このため、三大湾以外の地域においても、既存ストックを最大限に活用することを前提に、アジア地域との交流拡大をふまえた、多様な荷主ニーズに対応したアジア物流ネットワークの実現により産業・経済活動の支援を進める。

具体的には、以下に示す施策の推進により、アジア方面に対し、いつでも、どこへでも、確実かつ迅速な貨物の輸送を可能とするため、ダイレクト航路充実に向けて、地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量を増大させるとともに、製品・半製品等のコンテナ貨物輸送における国内の産業活動の的確な支援のため、滞船の解消等による海上貨物の輸送コストを低減する。

(1) アジア域内コンテナ航路を利用した企業のサプライチェーン構築の支援

地域の港湾(スーパー中枢港湾以外の港湾)における高頻度でのコンテナ船の寄港や、ヤードへの長期間のコンテナ蔵置に対応するため、十分なバースウィンドウの確保や荷役機械の高度化による荷役の効率化を図るとともに、ヤードのコンテナ蔵置能力向上やコンテナターミナルの機能を強化するための臨海部物流拠点の形成および低コストでのコンテナ蔵置のための支援策等多様な港湾サービスの展開を図る。

また、アジア諸港への近接性という地理的優位性を活かし、国際RORO船航路等の活性化を図り、アジア諸港との高速輸送を推進する。

なお、これらの取り組みを進めるにあたっては、幹線道路、鉄道、航空等国内各輸送モードと連携し、全体としてシームレスな物流体系を確保する。

これらにより、多様な荷主のニーズに対応し、企業のサプライチェーンの構築を支援する。

施策の内容

- a) 十分なバースウィンドウを有するターミナル計画による高頻度船舶寄港への対応
- b) 民間の提案・資金の活用等による荷役機械等のサービス提供のスピードアップ
- c) ヤードのコンテナ蔵置能力向上等フレキシブルな港湾サービスの展開
- d) 国際・国内のRORO船等の一層の活用によるスピーディーな貨物輸送の支援
- e) 地域特性を活かした複数港共同によるポートセールス等の取り組み・支援
- f) 外貿コンテナ取扱拠点港との内航航路ネットワーク等の強化
- g) 小口貨物積替デポの設置等、LCL(小口混載)貨物輸出入サービスの利用拡大方策の推進
- h) 鉄道輸送と海上輸送を組み合わせた、効率的な貨物輸送(Sea & Rail構想)の実現
- i) 民間の創意工夫による埠頭の一体的・効率的運営の展開

(2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等

中国・韓国を相手国とする国際海上コンテナ貨物については、三大湾以外の各地域では、三大湾に比べ、それぞれの地元の港湾を経由する貨物の割合が低いうえ、地元の港湾を利用している場合でも、海外諸港でトランシップされる貨物の割合が高い傾向にある。これは、わが国の地域の企業が取引を行う海外企業が、中国大陸沿岸域を中心に中国・韓国の全域に展開しているにもかかわらず、地域の港湾が個々に有する航路の寄港地のバリエーションが限られていることが一因と考えられる。今後、こうした問題点を改善し、企業のニーズにあったアジア諸港等とのダイレクト航路を確保するためには、それぞれの航路の貨物量を一定量確保する必要がある。このため、地域の港湾においても、特にアジア地域を見据えた港湾の拠点化や、国内近隣港湾同士の連携を図るといった取り組みを模索することが考えられる。

なお、地域の港湾における施策展開について、スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等をふまえつつ、今後、引き続き検討を深める。

3. 産業・地域経済の活性化支援

昨今の臨海部における全国的な企業立地の展開とそれによる新たな民間需要や雇用の創出をさらに促進するとともに、物流コストの削減や荷役作業の効率化といった企業のニーズに対応するため、港湾機能の向上と臨海部の産業活性化・企業の立地促進を一体として推進する。

具体的には、以下に示す施策の推進により、原材料等のバルク貨物等の輸送における国内の産業活動の的確な支援のため、大型船舶の寄港を可能とすること等により海上貨物の輸送コストを低減する。また、増大する循環型資源の臨海部における円滑な取り扱いのため、リサイクルポート⁴¹への企業立地数増大を目指す。

(1) バルク貨物等に対応した多目的国際ターミナルの機能強化

わが国各地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、バルク貨物輸送船の大型化に対応した多目的国際ターミナルの形成を図る。また、臨海部の産業の活性化・企業の立地促進の観点から、民間による一体的な埠頭運営を行うとともに、隣接する臨海部産業との連携の強化を図り、効率的な産業物流が実現する「臨海部産業エリア」を形成し、企業の緊急的な進出意向に対応した用地の提供、貨物取扱機能の強化等を進める。

多目的国際ターミナルの形成等

わが国各地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、バルク貨物輸送船の大型化に対応するとともに、現在では短期的・部分的な利用となっているバルクターミナルについて、民間による一体的な運営により効率性を向上することにより、ユーザーの多様なニーズに対応したターミナルの形成を図る。

施策の内容

- a) バルク貨物輸送船の大型化に対応した大水深の国際バルクターミナルの拠点的整備による効率的な原材料等の海上物流の確保
- b) 国際バルクターミナルの民間による一体的な運営等による効率性向上
- c) 民間資金を活用したストックヤードや荷役機械の整備
- d) バルク貨物輸送船の大型化に対応した開発保全航路等航路ネットワークの見直しおよび航路整備による効率的な原材料等の海上物流の確保
- e) 老朽化した施設の機能回復等適切な機能維持の実施

多目的国際ターミナルと隣接する物流機能の一体的強化

臨海部産業エリア等においては、バルク貨物等を取り扱う多目的国際ターミナルと隣接する物流機能の一層の強化を図るため、以下の施策をスピード感を持って実施する。

- 1 用地等の提供

企業の国際分業の進展等を背景に増加する臨海部への企業立地に対応するため、臨海部の有効活用・再編を進めるとともに、必要となる用地の提供を促進する。

施策の内容

- a) 臨海部における工場の立地、拡張への要請に対応するため、官民の関係者による遊休地等に関する情報交換のあり方に関する検討、所要のインフラの整備、官民の協力等による臨海部の再編、有効活用を促進【再掲】
- b) 特に、埠頭隣接地における企業の土地所有形態や区画規模の多様化に対応し、区画に応じた用地・道路等の迅速な整備・提供
- c) 利用が低下した既存港湾施設の利用転換
- d) 臨海部における工場から国内の国際空港まで海上輸送した後に、国外へ航空輸送する Sea & Air 輸送形態に適した用地の提供

- 2 貨物取扱機能強化

企業の工場立地、増設等の設備投資は意思決定から完成まで非常に短期間で行われ、関連する公共インフラの整備が追いつかないことも多いことから、企業活動の

スピードに対応したインフラ整備のスピードアップを図るとともに、大型特殊貨物等の輸送需要に対応して、ターミナル隣接地において、これらの貨物を円滑に輸送するための措置を導入する。

施策の内容

- a) 大型特殊貨物輸送車に対応する臨港道路の確保【再掲】
- b) 大型特殊貨物輸送車の安全かつ安定した走行を確保するための臨港道路の適切な管理【再掲】

- 3 規制緩和等

従前の「所有」中心の土地利用のみならず、賃貸、事業用定期借地等、土地利用形態が多様化していること等をふまえ、臨海部の土地の有効活用を図るための所要の規制緩和等について検討する。

施策の内容

- a) 臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制のあり方等の検討【再掲】
- b) 臨海部における交通アクセス等の改善による就労環境の向上【再掲】

(2) 静脈物流システムの構築

循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、リサイクル産業の拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。

施策の内容

- a) 循環資源の海上輸送の円滑化を図るため、港湾管理者、環境部局等と連携し循環資源の取り扱いルールの具体化、海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム（企業連合）⁴²方式によるリサイクルチェーンの構築等を検討
- b) 循環資源を取り扱う公共埠頭等や、循環資源の蔵置、保管等を行う積替保管施設（循環資源取扱支援施設）の整備による循環資源輸送の円滑化
- c) 静脈物流システムの構築（官民連携のための情報交換の場の充実等）

4. 港湾サービスの一層の向上

前述の「1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化」や「2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現」、「3. 産業・地域経済の活性化支援」と一体となって、わが国の物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上を図るため、マーケティング機能の強化、港湾管理者手続の統一化・簡素化等を推進するなど、港湾サービスの一層の向上に向けた総合的な取り組みを進める。

物流シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化

国内外の企業のシーズ・ニーズを的確に把握し、これに対応した政策展開を図るため、官民一体となったマーケティングや関係者による情報交換を戦略的に行う。

施策の内容

- a) 官（国・港湾管理者・地方自治体）民が一体となった「国際物流戦略チーム」や「スーパー中枢港湾連携推進協議会」の活用等による国際物流のシーズ・ニーズの戦略的・広域的取り込み
- b) 各港における企業、港湾関係事業者、港湾管理者等からなる「港湾利用振興委員会（仮称）」の設置による関係者間の物流シーズ・ニーズの相互情報交換
- c) 官民が一体となったマーケティングの推進

「次世代シングルウィンドウ」の稼働および港湾管理者手続の統一化・簡素化の推進

地域の港湾も含めて、港湾利用者にとって使いやすい港を実現するため、2008年10月に関係省庁と連携し、「次世代シングルウィンドウ」を稼働させる。

港湾関連手続については、2005年11月のFAL条約⁴³対応の一部を除き港湾管理者手続の申請書式が統一されていないことから、その統一化・簡素化を進め、「次世代シングルウィンドウ」への一元化を進める。

なお、各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の推進にあたっては、進捗状況を定期的に調査・公表するとともに、3年間（2007～2009年度）の重点改革期間での達成を目指す。また、2008年10月の「次世代シングルウィンドウ」稼働から1年程度で一定の成果が得られるよう取り組みを進める。

施策の内容

- a) 2008年10月の「次世代シングルウィンドウ」の稼働
- b) 2007年8月に国が作成した船舶関係および港湾施設使用関係手続に係る統一モデル様式について、港湾管理者に継続的に使用するよう要請
- c) 2008年10月の「次世代シングルウィンドウ」稼働後できるだけ早期に、統一モデル様式の「次世代シングルウィンドウ」への機能追加
- d) 必要性が低下している申請項目の統合・撤廃を行い、港湾管理者手続の簡素化を推進

港湾物流情報プラットフォームの構築

港湾における多様で高度な物流関連サービスの展開を可能とするため、港湾物流に関係する全ての主体が必要な情報を電子的に共有するための港湾物流情報プラットフォームの構築を目指す。

さらに、アセアン・シングルウィンドウ⁴⁴への対応等国际的なシステム連携にも配慮する。

施策の内容

- a) 港湾物流情報プラットフォームの中核となる基幹システムを構築(関係6省7システムの一体運営による「次世代シングルウィンドウ」の稼働)
- b) 多様な港湾物流の関係者の参加・接続を促進するためのシステム開発や接続環境整備(「次世代シングルウィンドウ」を中心とした情報共有基盤の構築等)
- c) 官民共通のプラットフォーム構築にむけた、メッセージ・通信方法等の共通ルールの明確化(国際標準化、E D I F A C T⁴⁵メッセージ利用促進等)
- d) アセアン・シングルウィンドウへの対応等国际的なシステム連携にも配慮

国際物流の円滑化に向けた関係国への働きかけ

日中韓物流大臣会合⁴⁶や北東アジア港湾局長会議⁴⁷等を活用し、関係省庁と連携しながら、わが国と諸外国との間の国際物流の円滑化を相手国に働きかける。

具体的には、世界の国際海上コンテナ貨物の約5割が日本を含むアジア域内の港湾で取り扱われていることにも鑑み、わが国の情報化技術も活かしながら、コンテナ物流統計に関する情報のデータベース化、標準化に向けた検討を行う。

また、ASEAN諸国やインド等との貿易拡大が見込まれる中、これらの国において不足する港湾インフラの整備や効率的な港湾管理運営のため、積極的な情報収集や技術協力を推進する。

さらに、「次世代シングルウィンドウ」の普及・啓発等による地方の国際化への支援を行うとともに、地域の港湾が広域的に連携することでより効率的かつ効果的な航路誘致を行えるよう、港湾の広域連携の推進と歩調をあわせ国と各港湾管理者とが連携してポートセールスを行うなど、地域の港湾の機能向上や連携強化のため、国が必要に応じてイニシアティブをとる。

施策の内容

- a) 諸外国との間の国際物流の円滑化に向けた関係国への働きかけ
- b) コンテナ物流統計に関する情報のデータベース化、標準化(「アジアコンテナ物流統計情報データベース(仮称)」の構築)に向けた検討
- c) 発展途上国における港湾開発、効率的な港湾管理運営のための技術協力
- d) 「次世代シングルウィンドウ」の普及・啓発等による地方の国際化への支援
- e) 国、港湾管理者が連携した広域的なポートセールス

5. ICTの活用による効率的な物流体系の構築

高度化する物流体系に対応し、サプライチェーン全体を通じた効率化を実現するため、リアルタイムでの貨物情報の把握等ICTの活用による物流体系全体の効率化・見える化を推進する。

具体的には、自動認識技術を活用したゲートシステムの高度化等によるオペレーションの効率化を図るとともに、電子タグの活用によるリアルタイムかつきめ細かい貨物情報の補足やA I Sやターミナルカメラによる船舶、車両等の関連情報の自動把握・提供による物流の効率化を目指す。また、関連する多元的な情報を一元的に集約し効果的、自動的に提供可能となる情報通信基盤の形成を実現する。

施策の内容
a) 電子タグの活用による貨物情報のリアルタイム・詳細な把握
b) 電子タグ、OCR ⁴⁸ 等の自動認識技術の活用によるゲートの高度化
c) 共通化・標準化された出入管理システムの構築(全国レベルの情報処理システム、共通IDカードの導入等)【再掲】
d) A I Sの活用によるリアルタイムの船舶情報の自動把握
e) 交通混雑に関する画像情報の自動把握
f) 把握した情報の適時・効果的な提供技術の開発
g) 関連情報を一元的に集約、自動的に提供する情報通信基盤の形成
h) 荷役機械の高度化
i) 大規模災害時のBCP ⁴⁹ に基づく活動の円滑な実施のための情報共有システムの開発

6. 保安対策の向上と一体となった効率的な物流体系の構築

ターミナルの効率的な利用を推進し、円滑な物流体系を構築していくとともに、港湾保安対策の先進国としての責務を果たしていくため、産業の国際競争力強化の観点から、保安のレベルを下げることなく物流の円滑化を図るため、全国共通の出入管理システムの構築を行う。また、核物質等の不法な輸出入の阻止および港湾の安全を確保する観点から、メガポート・イニシアティブのパイロットプロジェクトを、関係省庁や港湾管理者、利用者と連携して行う。

また、事業者のコンプライアンスと自主管理を基本としながら、国際動向に対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し、保安対策を推進する。

さらに、IMO(国際海事機関)、G8⁵⁰(主要国首脳会議)、APEC⁵¹(アジア太平洋経済協力)等において、わが国が世界の港湾保安をリードすべく積極的な貢献を行う。

施策の内容
a) 全国各地の出入管理システムの構築(全国レベルの情報処理システム、共通IDカードの導入等)【再掲】
b) メガポート・イニシアティブのパイロットプロジェクトの実施(コンテナゲートに放射性物質検知施設を設置し、輸出入コンテナ貨物の放射性物質検知のための検知方法、運

- 用体制の検討を実施)
- c) 電子タグ等ICTを活用したコンテナ貨物のトレーサビリティの確保等によるサプライチェーン全体でのコンテナ貨物セキュリティ管理体制を構築
 - d) 発展途上国に対する港湾保安キャパシティビルディング^{5 2}の実施
 - e) 港湾保安委員会等を活用した関係機関の連携強化
 - f) 低コスト・省力化保安システムの開発・導入
 - g) 国際港湾施設の保安体制の維持、強化（港湾保安に関する人材育成等）
 - h) 内航フェリーターミナルにおける保安の強化
 - i) 各関係機関との合同・テロ対策訓練の実施
 - j) AEO制度^{5 3}の活用等による安全かつ効率的な物流体系の構築

7. 地球温暖化対策と一体となった効率的な物流体系の構築

港湾における地球温暖化対策をさらに強力に推進するためには、港湾を取り巻く効率的な物流体系の構築を通じた温室効果ガスの排出削減が重要であることを十分に認識した上で、温暖化対策上の費用対効果の高い施策から順次優先的に取り組んでいく必要がある。

このため、2008年度中に港湾とその周辺区域における温室効果ガスの発生構造を把握するとともに、施策毎の温室効果ガス削減効果を検証する。その後、我が国産業の国際競争力強化および温室効果ガス削減効果の2つの観点を勘案しつつ、総合的な温室効果ガス削減計画を策定する。

さらに、社会実験の実施、施設整備等を通じて、港湾における温暖化対策を先導していく取り組みに対する支援を行う。

こういった取り組みにより、「CO₂6%削減の政府取り組み」に貢献するとともに、「低炭素港湾」を実現する。

なお、温暖化対策は、地球規模で行うことが重要であることから、国内港湾における対策に加え、今後、貨物量の増加が見込まれる発展途上国の港湾において、温室効果ガス排出削減のための技術協力を推進する。

- 施策の内容
- <総合的な施策>
- a) 港湾における温室効果ガス削減計画の作成
 - b) 温暖化対策を先導する港湾に対するフィージビリティスタディーの実施等支援の実施
- <環境負荷が小さい効率的な物流体系の構築>
- c) スーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送やバージ輸送を活用したコンテナ貨物の海上輸送への転換

- d) 鉄道輸送の積極的な活用による温室効果ガスの削減
- e) 港湾内の自動車交通の渋滞緩和
- f) 貨物情報のリアルタイムでの把握による輸送の最適化と温室効果ガスの削減
- g) 燃料資源の節約となる船舶大型化に対応した高規格ターミナルの整備(内貿ターミナルの機能強化)
- h) 内航の集荷圏を拡大し港湾への良好なアクセスを可能とする国内道路ネットワークの形成
- i) 内航の活性化のための諸制度の改革

< 港湾施設における省エネルギー設備・技術の導入 >

- j) コンテナターミナルにおける冷蔵コンテナの省エネルギー化の推進
- k) 低環境負荷の荷役機械導入
- l) 陸上電力供給施設の設置(停泊中船舶や荷役機械のアイドリングストップに向けた取り組み等)
- m) 二酸化炭素削減のための港湾関連技術開発の推進
- n) 風力発電等自然エネルギーの積極的な導入

< 温室効果ガスの吸収源対策 >

- o) 温室効果ガス吸収源となる港湾緑地の整備

< 地球規模の温室効果ガス削減に貢献するための国際協力の実施 >

- p) 発展途上国の港湾における温暖化ガス排出削減のための技術協力の実施

・産業の国際競争力強化等のための政策の推進に向けた留意事項

1．政策推進体制

わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上に加え、保安対策の高度化、地球温暖化対策等の多様な観点からの港湾政策の推進にあたっては、国際的かつ広域的視野からの港湾の整備、管理・運営が必要であることに加え、各地域の特色、独自性を活かした地域の産業活動等への支援が重要である。また、港湾においては、公的セクターのみならず、民間の創意工夫や柔軟かつ迅速な企業活動への支援も必要である。

このため、本港湾政策は、C I Q⁵⁴業務を担務している関係省庁や経済界等と一体となって、国と地方とが適切な役割分担を図りつつ、整合性を持って推進していくことが必要である。また、民間事業者との連携や問題意識の共有等による民間ノウハウの活用や、民間と協働した施策の推進が必要である。

2．政策推進のための期間

一般の企業において、最近では、2～3年先を目標期とした中期事業計画を立案し、実績と事業環境の変化に応じ柔軟に見直し（ローリング）を行うことが一般的である。港湾サービスは、このような企業を顧客として提供されることから、本港湾政策の推進にあたっては、早急に実施すべき施策は直ちに実施し、概ね5年以内をめどに政策の成果が得られるよう、可能な限り施策毎に具体的な目標実現年次を明示したうえで、スピード感と整合性を持って進めていくことが必要である。また、工程表を作成し進捗管理を行うとともに、施策の成果の達成状況の随時の検証を行うとともに、必要に応じ、施策の充実・深化を図っていくことも重要である。

3．投資の重点化・効率化

わが国の公共投資額は、「構造改革と経済財政の中期展望（平成14年1月25日閣議決定）」に従い削減が行われてきており、約10年前から見て、年間の投資額は半減している。

このように投資が抑制される中、今後も必要な港湾サービスを提供し、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上といった本港湾政策の目的を実現するためには、これまでに引き続き、選択と集中を図りつつ、投資効果を早期に発現させるなど、効率

的・効果的に、施策を実施していく必要がある。

また、これまでに蓄積され、わが国の基礎を支えてきた社会資本ストックの老朽化が、今後、急速に進むことが予想される中、港湾施策の展開には、安全で経済的な港湾施設の機能確保を前提とした計画的かつ適切な港湾施設の維持管理が重要である。このため、建設から維持・補修さらには改良・更新に至る全体費用の最小化に向け、戦略的投資・維持管理計画を策定し、港湾施設の計画的な維持管理を推進することが必要である。

4．今後の課題

(1) わが国港湾の広域的な連携の強化、国と地方の協働のあり方等の検討

港湾は、わが国産業の国際競争力や国民生活の質の向上を支えるとともに、各地の振興の拠点、国民生活の基盤として、極めて重要な使命を担っている。

また、躍進するアジア諸港との激しい競争にさらされる国際海上コンテナ物流の分野や、逼迫する廃棄物処分への対応、災害時の国民生活の維持や持続的な企業活動の確保に向けた広域的な防災対策等、地方自治体の管轄区域を越えた広域的視点が必要な行政分野でもある。

最近では、社団法人日本経済団体連合会や日本商工会議所といった経済界から、国際競争力強化の観点からみた、港湾行政の中での国が果たすべき役割・権限や、国として最適な港湾の整備・運営計画の策定等に関する提言がなされている。また、政府の「地方分権改革推進委員会」や「規制改革会議」においても、行政改革に関する検討が進められている。

このため、国と地方あるいは官と民との役割分担を整理し、国と地方の協働のあり方や、国が主体となって果たすべき役割を明確化する。さらにわが国港湾の広域的な連携の強化等の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方について、直ちに検討に着手する必要がある。

(2) 民間事業者との適切な役割分担と協働体制の構築による港湾物流サービスの向上

これまで、港湾の効率的運営を促進するため、スーパー中枢港湾におけるメガターミナルオペレーターによる高規格コンテナターミナルの一体運営や外貿埠頭公社の民営化の他、全国の港湾においても、特定埠頭運営事業やPFI事業等民間事業者による公共埠頭の運営等の、より柔軟かつ効率的な諸制度の充実に努めてきた。

しかし、運営効率化等による港湾物流サービスの向上は、国、港湾管理者等の行政機

関の取り組みだけで実現できるものではなく、船会社、港湾運送事業者、陸上運送事業者、通関業者等の港湾物流に関わる多様な関係者との協働が不可欠である。

今後、民間事業者との適切な役割分担をふまえ、経営自由度の拡大、民間の経営手法の導入による利用者ニーズに則したサービスの提供や対応の迅速化等を一層推進していくとともに、各地域において、官民関係者が連携して、港湾物流サービスの向上に向けた協働体制の構築を図っていくことが必要である。

(3) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等の検討

日中間・日韓間の物流体系が、昨今のアジア地域の著しい経済成長に伴い不可欠となっていることで、地域の港湾が地域経済に果たす役割がますます増大してきている。

このため、災害時における太平洋側と日本海側の港湾の連携に代表されるような地域の港湾間の相互補完や、例えば新潟港・伏木富山港等に見られるような道路ネットワークの伸展に伴う国内物流圏の広域化による港勢の拡大を受けた港湾のあり方等、スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等のわが国港湾のあり方について、直ちに検討を深める必要がある。

・おわりに

効率的な国際物流ネットワークの構築にあたっては、諸外国の貿易関係手続の急激な変更等のカントリーリスクによるわが国への影響を最小限に抑えられるような物流システムの構築や、BCPの策定による大規模地震時における企業の継続的なサプライチェーンの確保、極端な船舶の大型化や急激な技術革新等の環境の変化への対応といった観点も重要である。

本港湾政策の推進にあたっては、わが国港湾の基本的使命・役割を果たすべく、戦略的かつ着実に各施策を実施していく。また、20年、30年先を大局的に見据えた国家戦略について、今後、引き続き検討していく必要がある。

なお、各施策の進捗については随時フォローアップを行い、国際物流を取り巻く世界の情勢や社会経済の激変、港湾・海上輸送を巡る環境の変化に柔軟に対応していく。

(用語解説)

- 1 食料の6割：熱量ベース
- 2 エネルギーの9割：熱量ベース
- 3 貿易貨物の99.7%：重量ベース
- 4 アジア地域：日本以外のアジアの国および地域を指す。
- 5 防災分野の答申：平成17年3月22日交通政策審議会「地震に強い港湾のあり方（答申）」
- 6 環境分野の答申：平成17年3月29日交通政策審議会「今後の港湾環境政策の基本的な方向について（答申）」
- 7 維持管理分野の答申：平成18年12月26日交通政策審議会「安全で経済的な港湾施策の整備・維持管理システムのあり方について（答申）」
- 8 ICT (Information and Communication Technology)：情報通信技術。情報（コンピュータ）・通信の工学及びその社会的応用分野の技術の総称。今日では各種情報の収集・加工・発信などに不可欠なものとなっている。
- 9 M & A (Merger and Acquisition)：企業の合併・買収。企業の多角化、競争力の強化、最新技術の獲得などを目的とする企業戦略。
- 10 ASEAN (Association of Southeast Asian Nations)：東南アジア諸国連合のこと。加盟国はインドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジアの10カ国。
- 11 FTA (Free Trade Agreement)：自由貿易協定のこと。物品の関税及びその他の制限的通商規則等の撤廃を内容とする協定。
- 12 EPA (Economic Partnership Agreement)：経済連携協定のこと。FTAの要素＋市場制度や経済活動の一体化のための取組も含む対象分野の幅広い協定。
- 13 WTO (World Trade Organization) 世界貿易機関のこと。モノの貿易だけでなく、サービスや知的所有権を含めた世界の貿易を統括する機能を持つ。
- 14 TEU (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。
- 15 トランシップ：積荷港から荷卸港まで、同一船舶で輸送されずに、途中港で積み替えられること。
- 16 15.5%：平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より
- 17 フィーダーポート：輸送効率向上のため、北米航路など基幹航路に投入されているコンテナ船は主要港にのみ寄港し、主要港以外の貨物は主要港まで運ばれて別便に積

み替えられてから輸送されることがあり、この主要港以外の港を指す。

- 1 8 サプライチェーンマネジメント：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。
- 1 9 ジャストインタイム：「必要なものを、必要なときに、必要なだけ」生産（供給）するという生産管理手法。
- 2 0 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、通関業務なども最優先で行い、本船荷役開始後 2 ～ 3 時間で貨物の引渡しを可能にするサービス。
- 2 1 複合一貫輸送：特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる 2 つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送（combined transport）というが、この場合、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けることをいい、コンテナの普及により普遍化した。
- 2 2 シベリアランドブリッジ：極東と欧州・中東との間のコンテナ輸送をシベリア鉄道経由で行うもの。
- 2 3 チャイナランドブリッジ：極東と欧州・中東との間のコンテナ輸送を中国横断鉄道経由で行うもの。
- 2 4 中枢国際港湾：国際海上コンテナ輸送において、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナの大部分の輸送を担う港湾で、東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の 4 地域に配置されている。
- 2 5 中核国際港湾：国際海上コンテナ輸送において、中枢国際港湾を補完し、地域ブロック程度に広がる背後圏の需要を担う港湾で、北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の 8 地域に配置されている。
- 2 6 バルク貨物：穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま梱包せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう。
- 2 7 関係 6 省：法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省
- 2 8 次世代シングルウィンドウ：1 回の入力・送信で関係省庁に対する全ての必要な輸出入・港湾関連手続を行うことを可能とするシステム。
- 2 9 SOLAS（海上人命安全）条約（International Convention for the Safety of

Life at Sea): 海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備などの技術的要件や、検査の実施等について定めている。

- 3 0 IMO (International Maritime Organization): 国際海事機関のこと。船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関。加盟国は 166 カ国、準加盟国は 3 カ国。(2006 年 3 月現在)
- 3 1 AIS (船舶自動識別装置: Automatic Identification System): 船舶間において、船舶の船名、位置、速力、目的地等の情報を自動的に交換する装置で、国際航海に従事する旅客船と 300 トン以上の船舶は既に搭載が完了し、国際航海に従事しない 500 トン以上の船舶は平成 20 年 7 月までに搭載が義務付けられている。
- 3 2 約 8 割: TEU ベース
- 3 3 港湾コスト: 船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ 1 個あたりのコスト。
- 3 4 港湾活性化法: 「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」(平成 17 年法律第 45 号) のこと。港湾の運営の効率化による国際競争力の強化及び規制の見直しによる利便性の向上を通じて港湾の活性化を促進するため、特定国際コンテナ埠頭の機能の高度化、入出港届の様式の統一、港湾運送事業の規制緩和等所要の措置を講じたもの。
- 3 5 海上物流基盤強化法: 「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」(平成 18 年法律第 38 号) のこと。海上物流の基盤強化のため、港湾における物流拠点施設の整備及び構造改革特別区域における特例措置の全国展開等による港湾機能の強化、特定外貿埠頭の管理運営主体の株式会社化による管理運営の効率化等所要の措置を講じたもの。
- 3 6 メガターミナルオペレーター: 港湾法第 50 条の 4 に基づき、スーパー中樞港湾の特定国際コンテナ埠頭の一体的な運営を港湾管理者から認められた民間事業者(認定運営者) のこと。
- 3 7 港湾物流情報プラットフォーム: 港湾物流に関わる主体(全ての主体の参加が理想) 間で電子情報の共有、自由な交換が可能な情報インフラ。
- 3 8 共同デポ: 複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置、保管する施設。広域港湾のコンテナ埠頭間において、コンテナを必要に応じて効率的に出し入れすることにより、港湾間の連携を促進し、物流を円滑化する。
- 3 9 バージ: 「はしけ」のこと。大型船と陸との間などの比較的短い区間を往復して一

般雑貨や鋼材、コンテナなどを運ぶ小舟。

- 4 0 ヤードシャーシ：コンテナヤード内において、海上コンテナを載せて運搬するセミトレーラ。
- 4 1 リサイクルポート：循環型社会の形成に向け、生産活動や社会活動において一度使用等された物品等のうち再利用や再資源化が可能なものを集積・運搬し、広域的なりサイクルを促進するための拠点となる港湾。
- 4 2 コンソーシアム(企業連合)：循環資源の広域的な流動を促進していくため、大量で長距離の輸送に適した海上輸送に関わる海上輸送関係事業者や循環資源の再利用事業者・排出事業者などで構成する連合体。
- 4 3 F A L条約(Convention on Facilitation for International Maritime Traffic)：1965年に政府間海事協議機関(現I M O：国際海事機関)で採択され、1967年に発効。海運をより円滑なものとするため、外航船舶の入出港、税関、入管、検疫等の諸手続及び必要書類の簡素化を図ることを目的としている。日本は2005年9月に締結した。
- 4 4 アセアン・シングルウィンドウ：2003年のアセアン・サミットにおいて、アセアン経済統合H L T F(High Level Task Force)が通関処理の円滑化のために行った提案の1つで、各国レベル及び域内国際レベルでの貿易関連書類電子化をシングルウィンドウ・アプローチによって推進しようというもの。輸出手続の迅速化を目的としており、通関のための、提出データ、データ処理、判断の一元化を実現する。
- 4 5 E D I F A C T(Electronic Document Interchange For Administration, Commerce and Transportation)：現在貿易手続をはじめとしてビジネス全般に亘って幅広く使用されている国連(U N)の管理する電子データ交換(E D I)のための汎用国際基準。
- 4 6 日中韓物流大臣会合：日中韓三国の国際物流に関する情報交換、物流分野における課題に対する意見交換を通じ、北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現を推進することを目的として、三国の物流担当大臣が集う会合。
- 4 7 北東アジア港湾局長会議：日韓中三ヶ国の港湾発展のため港湾行政全般にわたる意見交換を行うとともに三ヶ国の港湾関係者の友好関係増進に資することを目的とし、三ヶ国の港湾局長が集う会議。
- 4 8 O C R(Optical Character Recognition)：光学式文字認識のこと。手書き又は印刷した文字を光学的に読み取り認識する技術。
- 4 9 B C P(Business Continuity Plan)：事業継続計画のこと。企業が自然災害、大

火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

- 5 0 G 8 (Group of Eight) : 首脳会議に参加する 8 か国 (日本、米国、英国、ドイツ、フランス、イタリア、カナダ、ロシア) の総称。
- 5 1 A P E C (Asia-Pacific Economic Cooperation) : アジア太平洋経済協力 ことで、アジア太平洋地域の持続的発展に向けた地域協力の枠組みであり、現在 21 カ国・地域が参加する経済連携となっている。
- 5 2 キャパシティビルディング : 研修やセミナーなどを通じて教育や訓練を行い、人材の育成及び組織能力の向上を図ること。
- 5 3 A E O 制度 (Authorized Economic Operators) : 2001 年 9 月に発生した米国における同時多発テロ以降の国際貿易の安全確保と円滑化に向けた国際的な取組みを受け導入されている、コンプライアンスの優れた事業者に対し通関手続の簡素化や迅速な通関等のベネフィットを与える制度。
- 5 4 C I Q (customs, immigration and quarantine) : 税関、出入国管理、検疫。国境を越える交通および物流において必須の手続き。