

我が国における戦略的港湾運営

Strategic Measures for Betterment of Container Ports Management

Port of Antwerp

2003.5.15(Thu) 第13回研究報告会

運輸政策研究所 研究員 長瀬 友則

Tomonori NAGASE, ITPS

本日の発表内容 Contents

1 . 研究の目的と背景

Background and Objective of the study

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and direction of resolution

2 . 1 港湾政策

- Concerning the ports

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping

本日の発表内容 Contents

1 . 研究の目的と背景

Background and Objective of the study

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and direction of resolution

2 . 1 港湾政策

- Concerning the ports

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping

コンテナ化率(主要5港:金額ベース)

Ratio of containerized cargo of 5 main ports in Japan

非コンテナ

22%

7.6兆円

27.4兆円

コンテナ

78%

99年:輸出+輸入
横浜、東京、神戸、大阪、名古屋

「みなとの役割と社会経済評価」より作成

1. 研究の目的と背景

アジア主要港湾

Main ports in Asia



1. 研究の目的と背景

(C) Tomonori NAGASE, Institute for Transport Policy Studies, 2003

香港



釜山



シンガポール

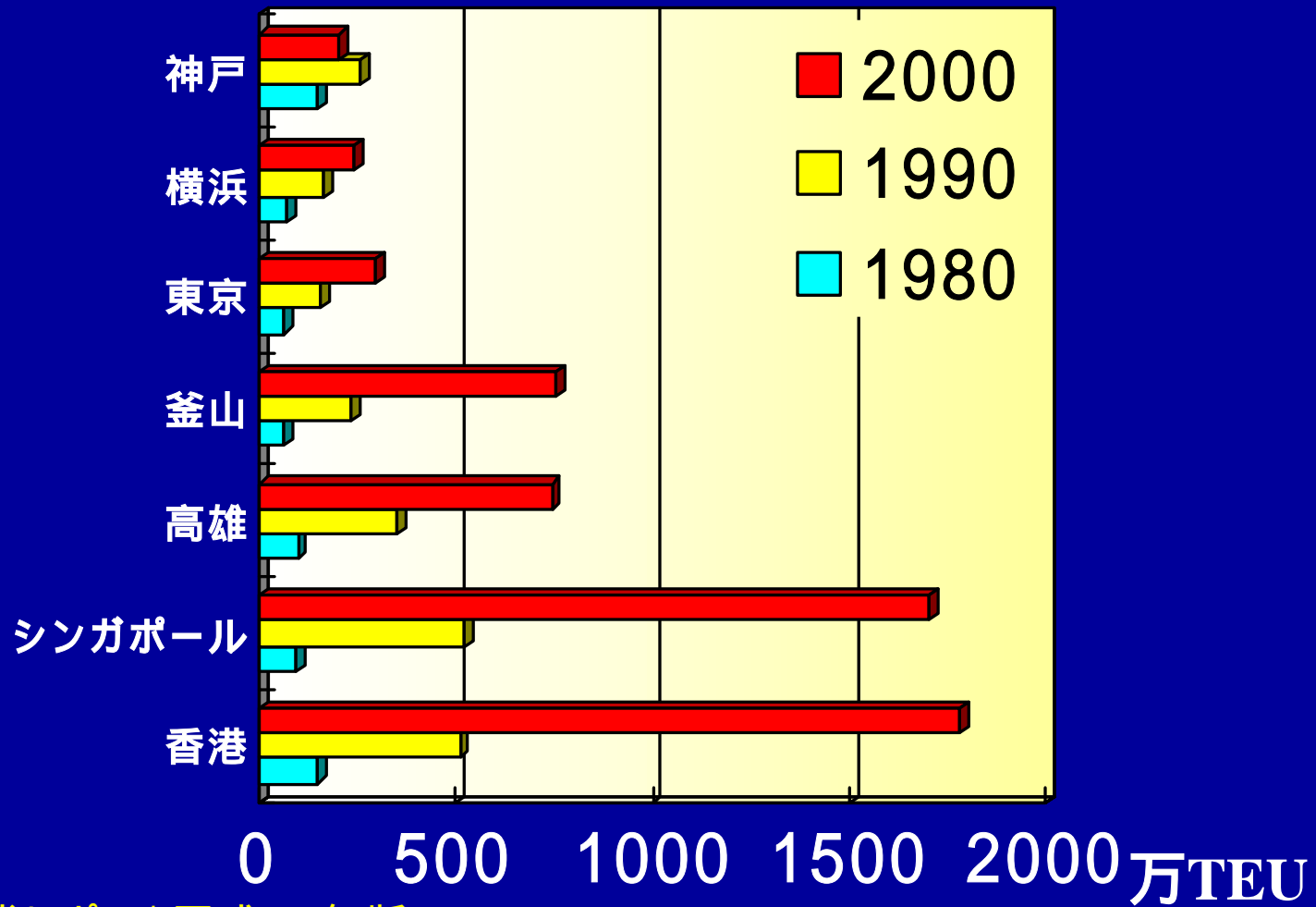


高雄



アジア諸国のコンテナ取扱量推移

Change of container throughput within Asian ports



海事産業レポート平成13年版

1. 研究の目的と背景

地位低下の背景

Backgrounds of relatively low status

荷主: リードタイムと在庫の削減
生産・販売拠点の国際化

海運業: アライアンス締結
コンテナ船の大型化



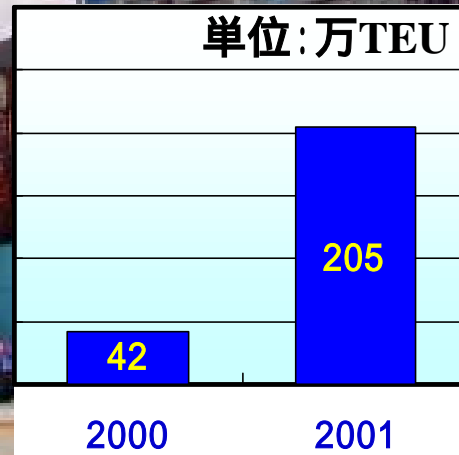
日本の港湾を使う必要性希薄

うまい

早い

安い

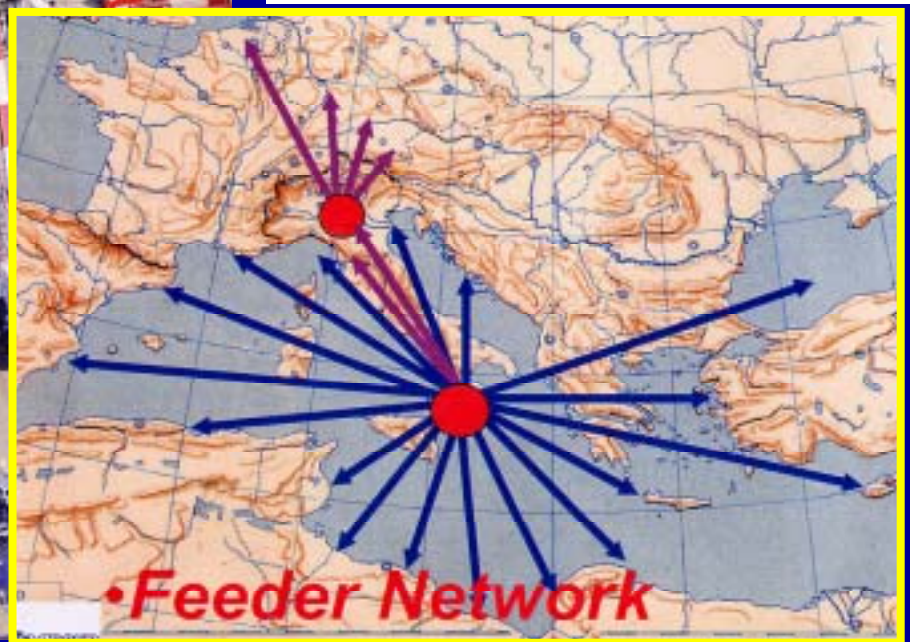
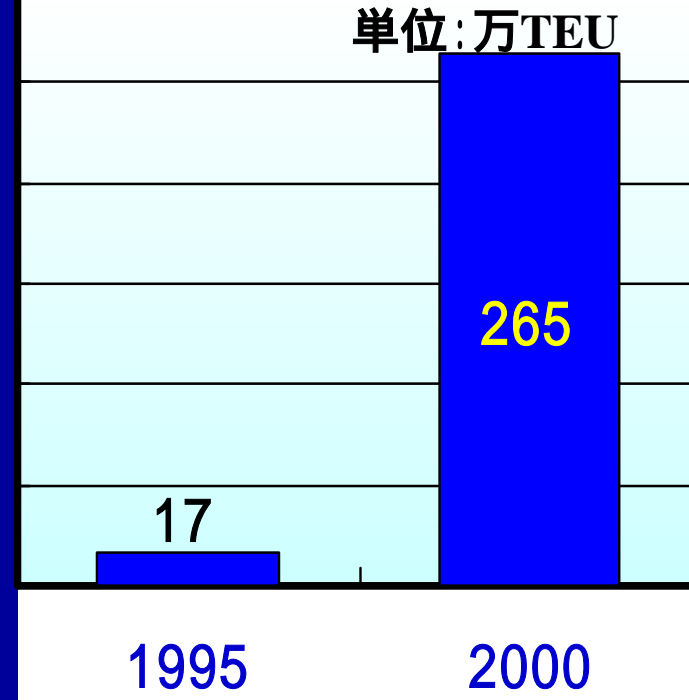
タンジュンブルパス(マレーシア) TANJUNG PELEPAS(MALAYSIA)



1999年10月開業

1. 研究の目的と背景

ジオイアタウロ (伊) GIOIA TAURO (ITARY)



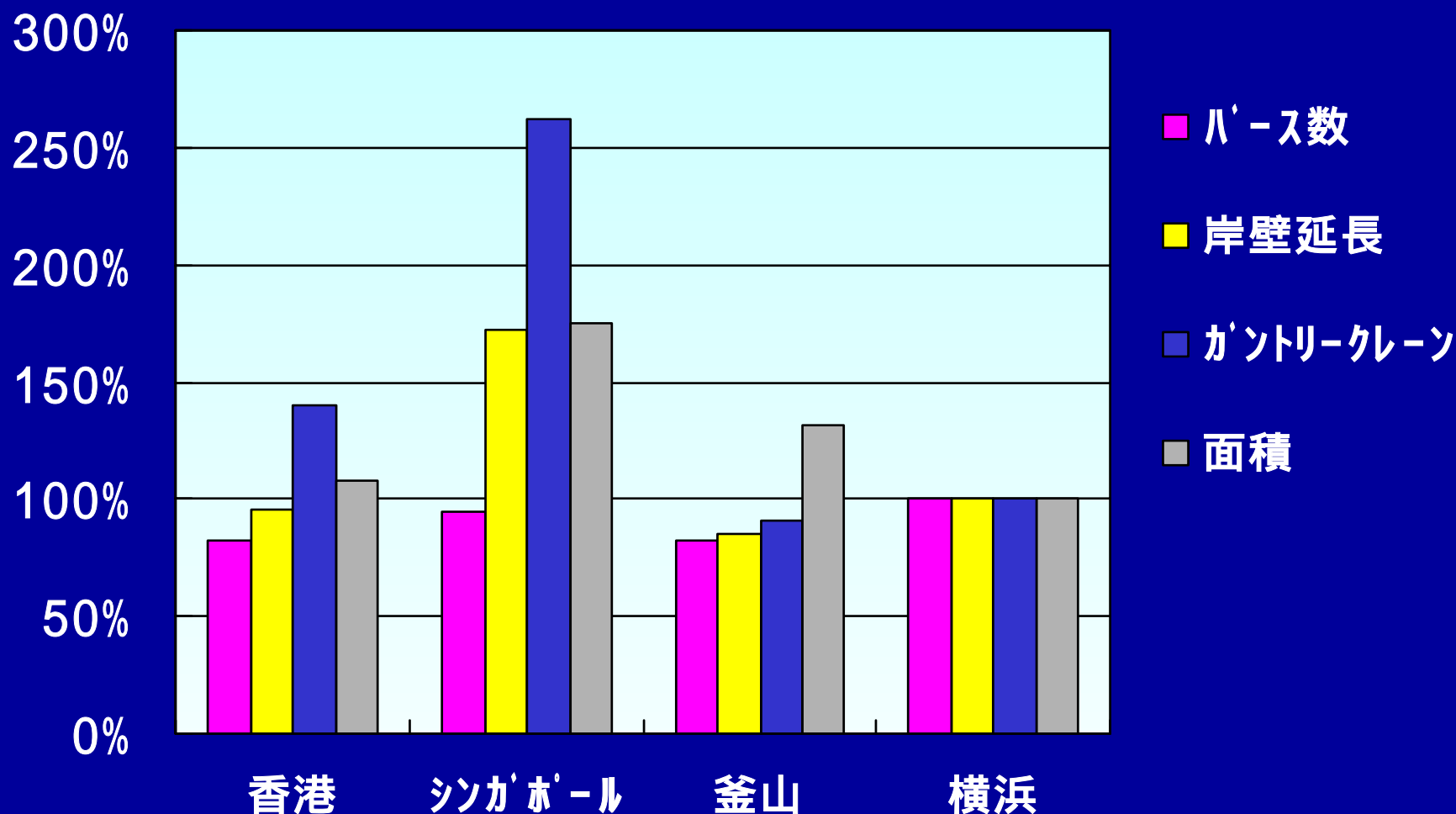
国際港湾に求められるもの

Demand for International Ports

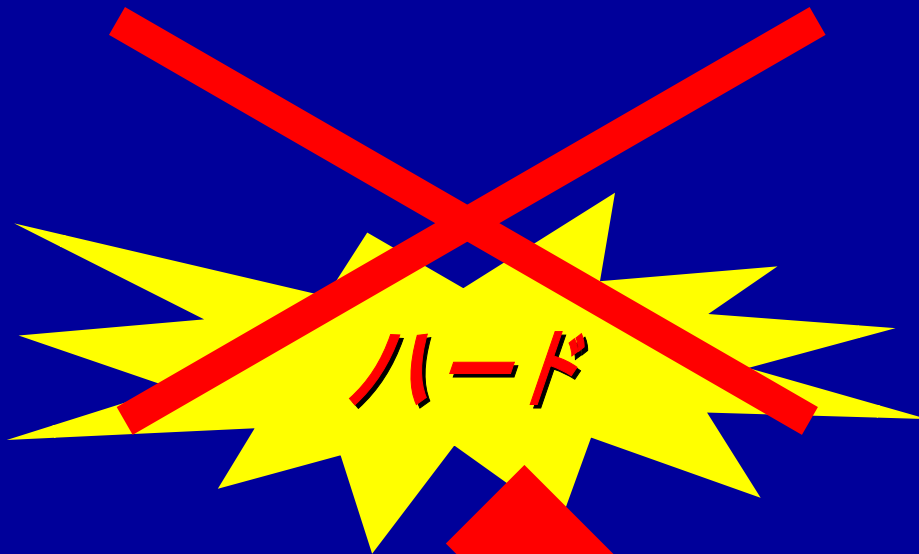


コンテナミナルの諸元比較 (横浜 = 100%)

Comparison of facilities in container terminals



国際輸送ハンドブック2002等より作成 1. 港湾をめぐる現状 (2)アジアの中での相対的地位の低下



2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 1 港湾政策

Concerning the Ports

(1)ターミナル運用の在り方

- In Operation and Management

(2)整備及び支援の在り方

- In Construction and Subsidy

(3)港湾管理者制度の在り方

- In Administration (Port Authority)

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 1 港湾政策

Concerning the Ports

(1)ターミナル運用の在り方

- In Operation and Management

(2)整備及び支援の在り方

- In Construction and Subsidy

(3)港湾管理者制度の在り方

- In Administration (Port Authority)

シンガポール Singapore



出典: PSA CORP. HP

PSA

2.1 港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

本牧埠頭

Hommoku CT

公共バース

港運

公社バース

APL
MOL
K-LINE

出典: 横浜市港湾局ホームページ



2.1 港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

合併後の銀行ATM

Operation of ATMs of the BK after merging

旧A銀行

旧B銀行

一体的運用

効率的なバースの割り当て
集中的な荷役

2.1 港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

コンテナバース整備・運営制度

Types of construction and management of container berth

< 公共方式 >

整備: 国、自治体

資金: 公的資金

公物: 専用使用不可

問題点: 利用効率低い

< 公社方式 >

整備: 公社

資金: 借入金

公物でない: 専用使用可

問題点: 諸料金高い

2.1 港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

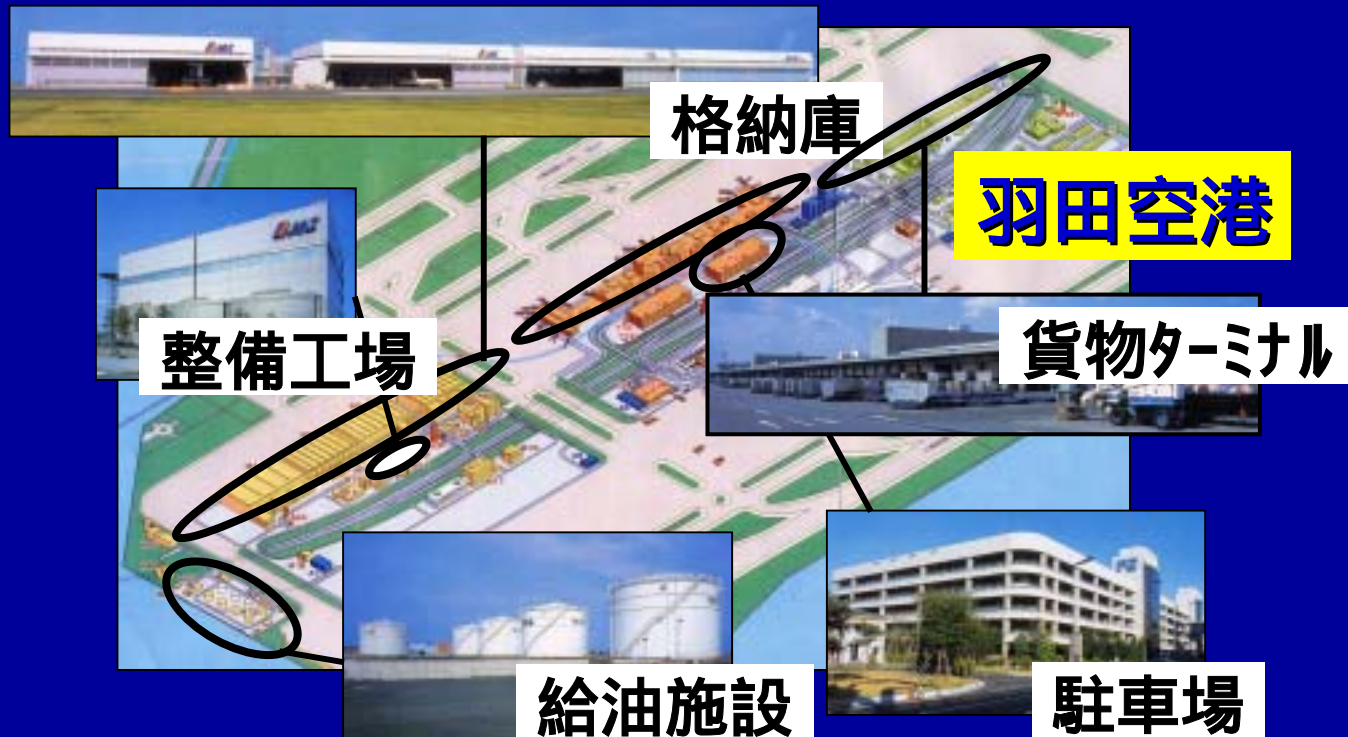
国有財産と使用収益

Using and earning licenses of government-owned property

国有財産法

私権設定の制限(§ 18)

用途又は目的を妨げない 使用収益許可(同)



3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

国有財産と使用収益

Using and earning licenses of government-owned property

国有財産法

私権設定の制限(§ 18)

用途又は目的を妨げない使用収益許可(同)



基準:財務省通達(S37)

通達1(1) 空港における給油施設、航空機整備工場
のように当該施設の使用を認めなければ、国の施設の機能
又は効用が発揮できない場合

港湾施設は基準なし

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

国有財産と使用収益

Using and earning licenses of government-owned property

国有財産法

私権設定の制限(§ 18)

用途又は目的を妨げない使用収益許可(同)



基準:財務省通達(S37)

通達1(1) 空港における給油施設

のように当該施設の使用を認めない
又は効用が発揮できない場合

港湾施設は基準なし

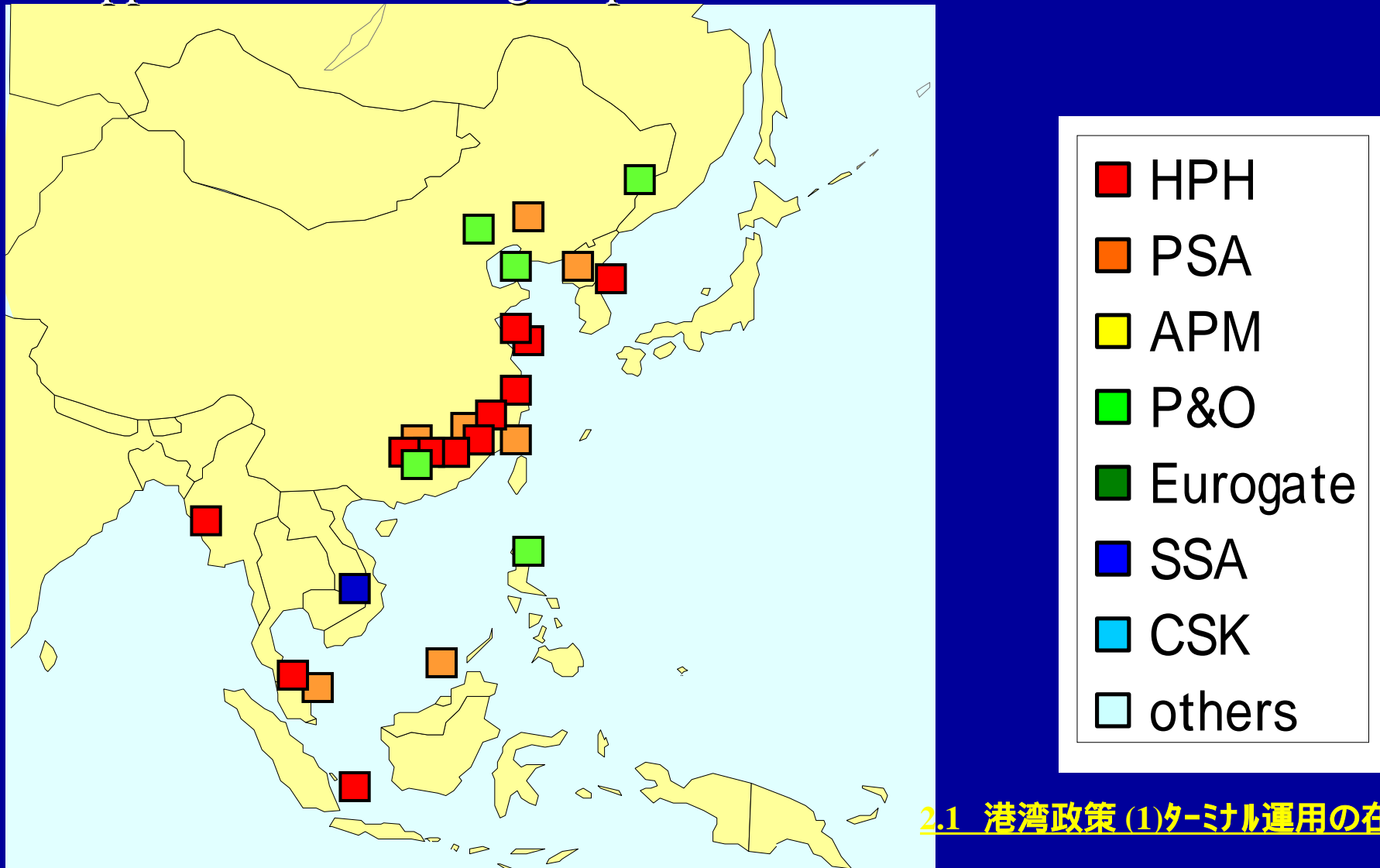
公社制度の
意義？

工場
機能

3. 問題点及び改善の方向性 (1)ターミナル運営の在り方

メガオペレーターの進出

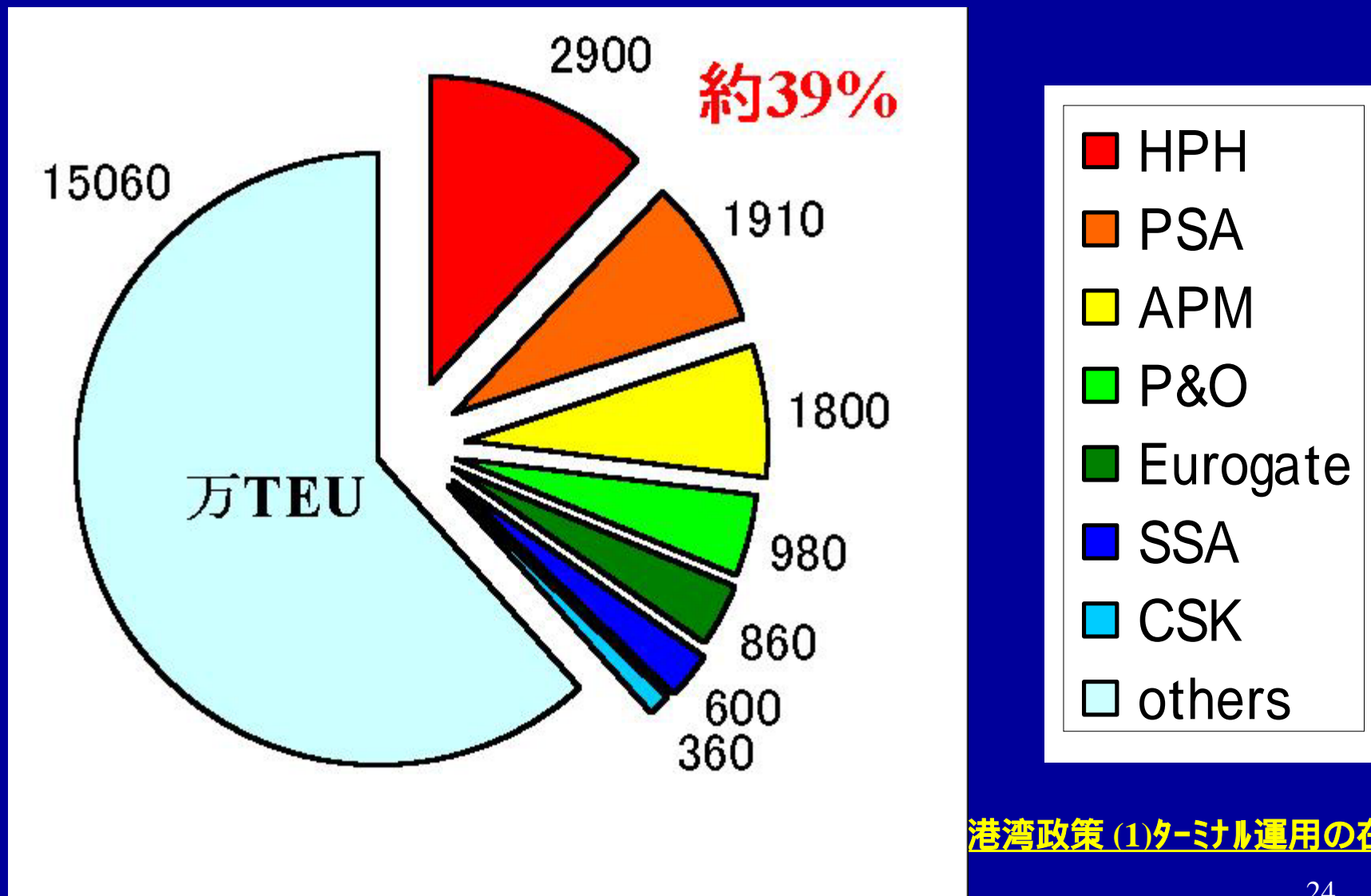
Appearance of the Mega-Operators



2.1 港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

メガオペレーターの進出

Appearance of the Mega-Operators



港湾政策 (1)ターミナル運用の在り方

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 1 港湾政策

Concerning the Ports

(1)ターミナル運用の在り方

- In Operation and Management

(2)整備及び支援の在り方

- In Construction tion and Subsidy

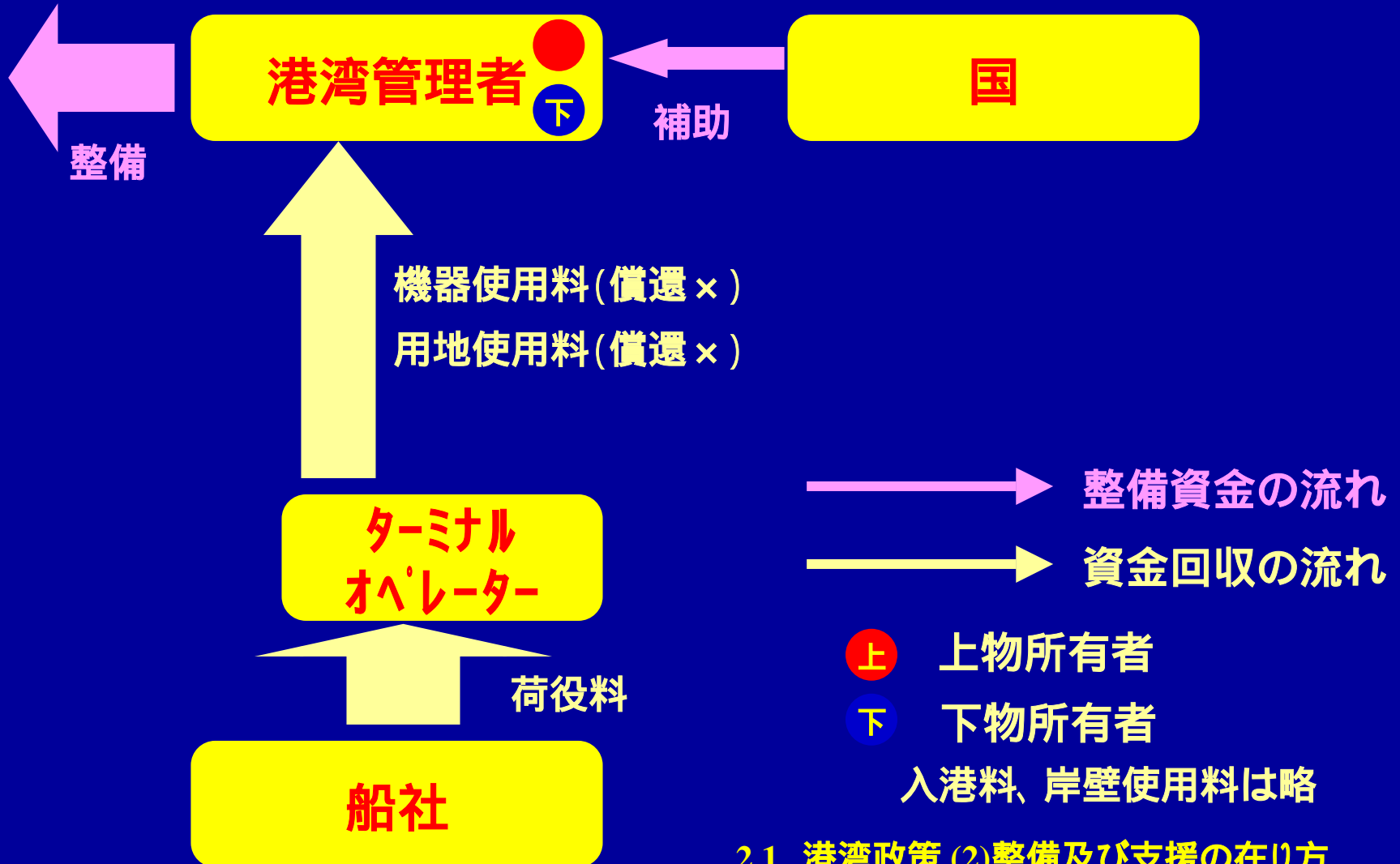
(3)港湾管理者制度の在り方

- In Administration (Port Authority)

資金の流れ(日本)

公共方式

Actors and relevant capital flow(JAPAN)



2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾管理者の財務(ロッテルダム2001)

Financial status of Port Authorities (ROTTERDAM)

P/L

	収入	支出	収支
営業収支	449	297	
営業利益			152
営業外収支	0	70	
経常利益			82
特別収支	0	11	
当期利益			71

B/S

資産の部		負債及び資本の部	
固定資産	1861	(負債) 固定負債	1446
流動資産	124	流動負債	181
		その他	0
		(資本)	
		資本金	156
		剰余金	202
		その他	0
計	1985	計	1985

(億円)
11-0 = 117円

2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類

(その1:アジア型)

Type of Infrastructure Construction and Redemption (Asian style-1)

釜山、高雄、(シンガポール)

<特徴>

- ・手厚い支援下での港湾整備
- ・ただし、上物整備など徐々に民間も活用
- ・償還型、プール型

2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類

(その2: アジア自立型)

Type of Infrastructure Construction and Redemption (Asian style-2)

香港、(シンガポール)

<特徴>

- ・入札による運営権獲得と
自立的整備、運営
- ・公的補助なし(ただし、土地所有権留保)
- ・償還型

2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾整備方式の分類

(その3:欧米型)

Type of Infrastructure Construction and Redemption(U.S and EU style)

ロッテルダム、ハンブルグ、(アントワープ)
LA、LB、NY/NJ

<特徴>

- ・上物は民間、下物は公共で整備
- ・上物への公的支援はなし
- ・償還型

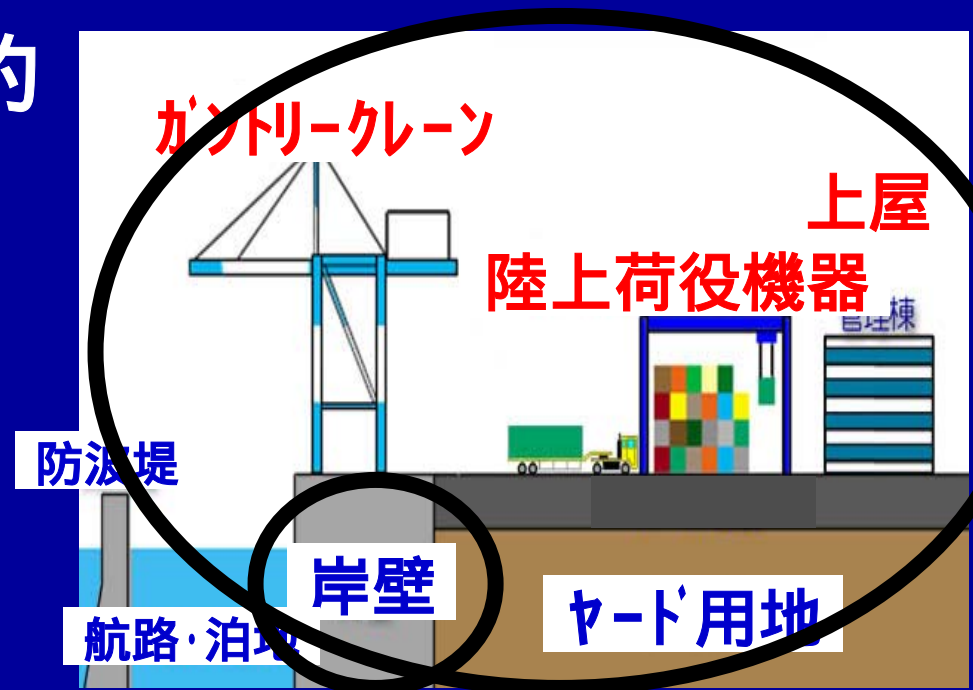
2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

日本の港湾整備の特徴

Characteristics of Infrastructure Construction and Redemption (Japan)

< 特徴 >

- ・国等の支援が限定的
- ・官民の分担不明確
- ・非償還型(公共)
償還型(公社)



2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾規模の比較 (イメージ)

Comparison of the port scales



ロッテルダム港

10km



横浜港



大阪港

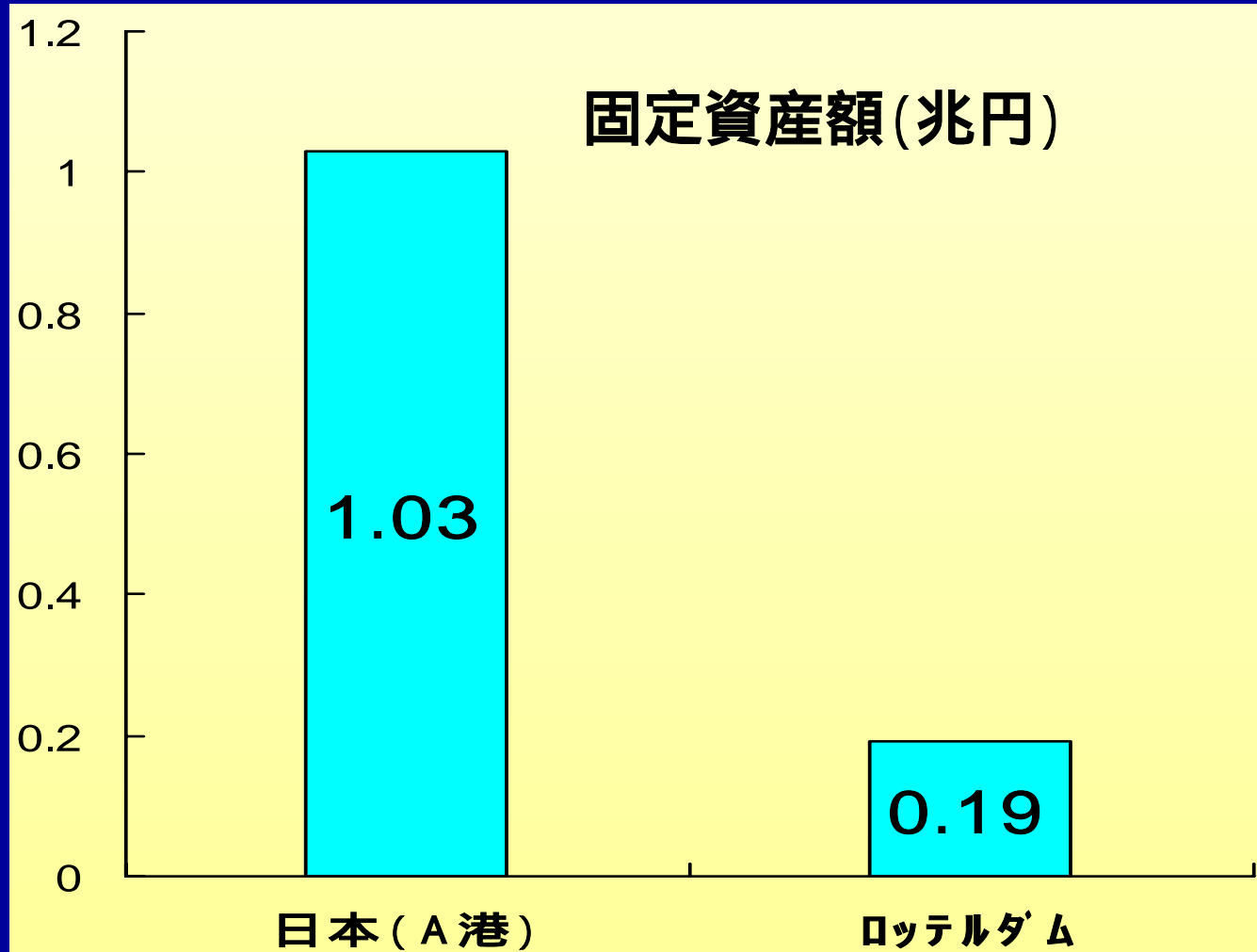


神戸港

2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

保有インフラ(固定資産額)比較

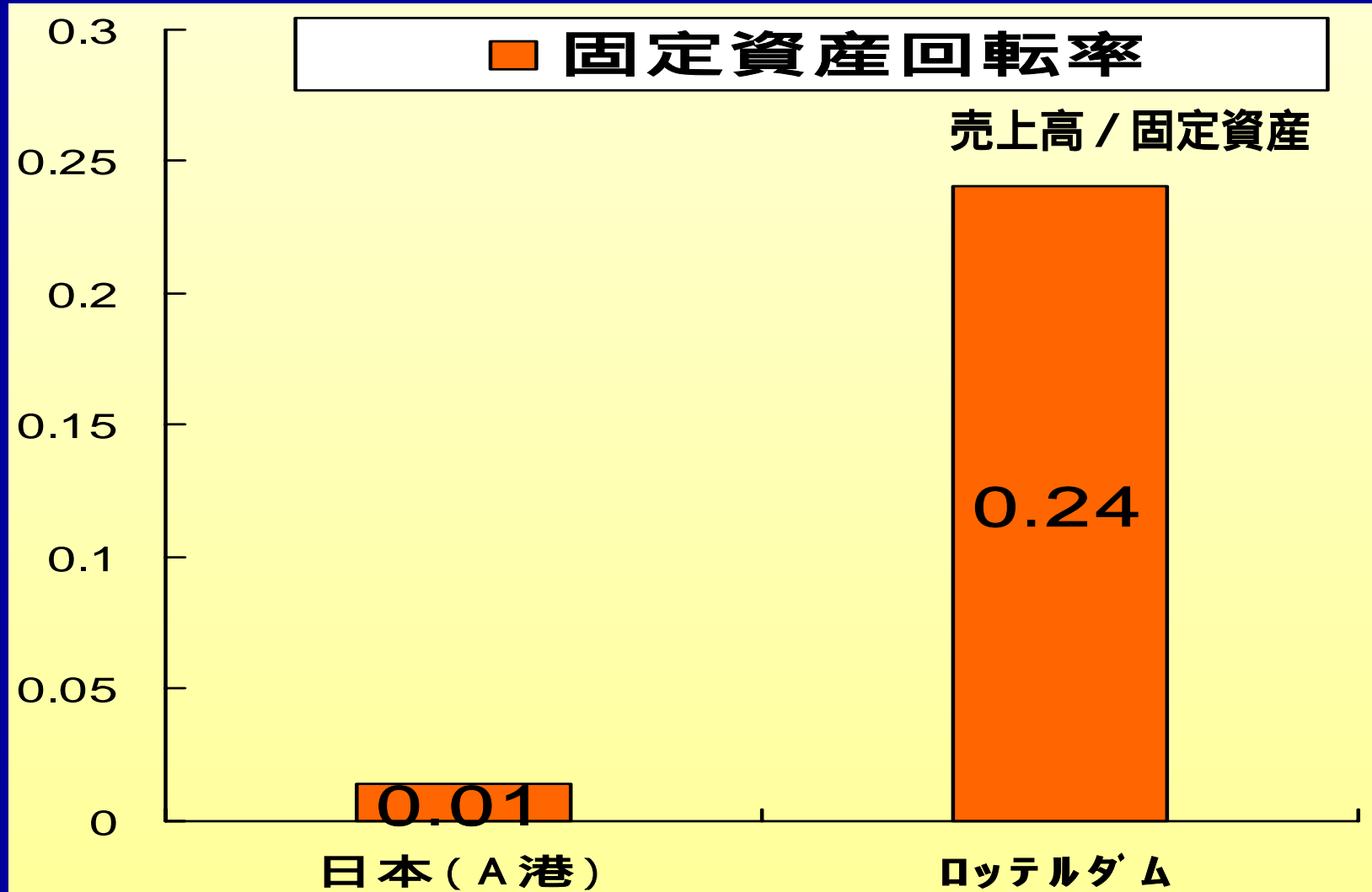
Volume of the Fixed Assets



2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

固定資産の利用効率

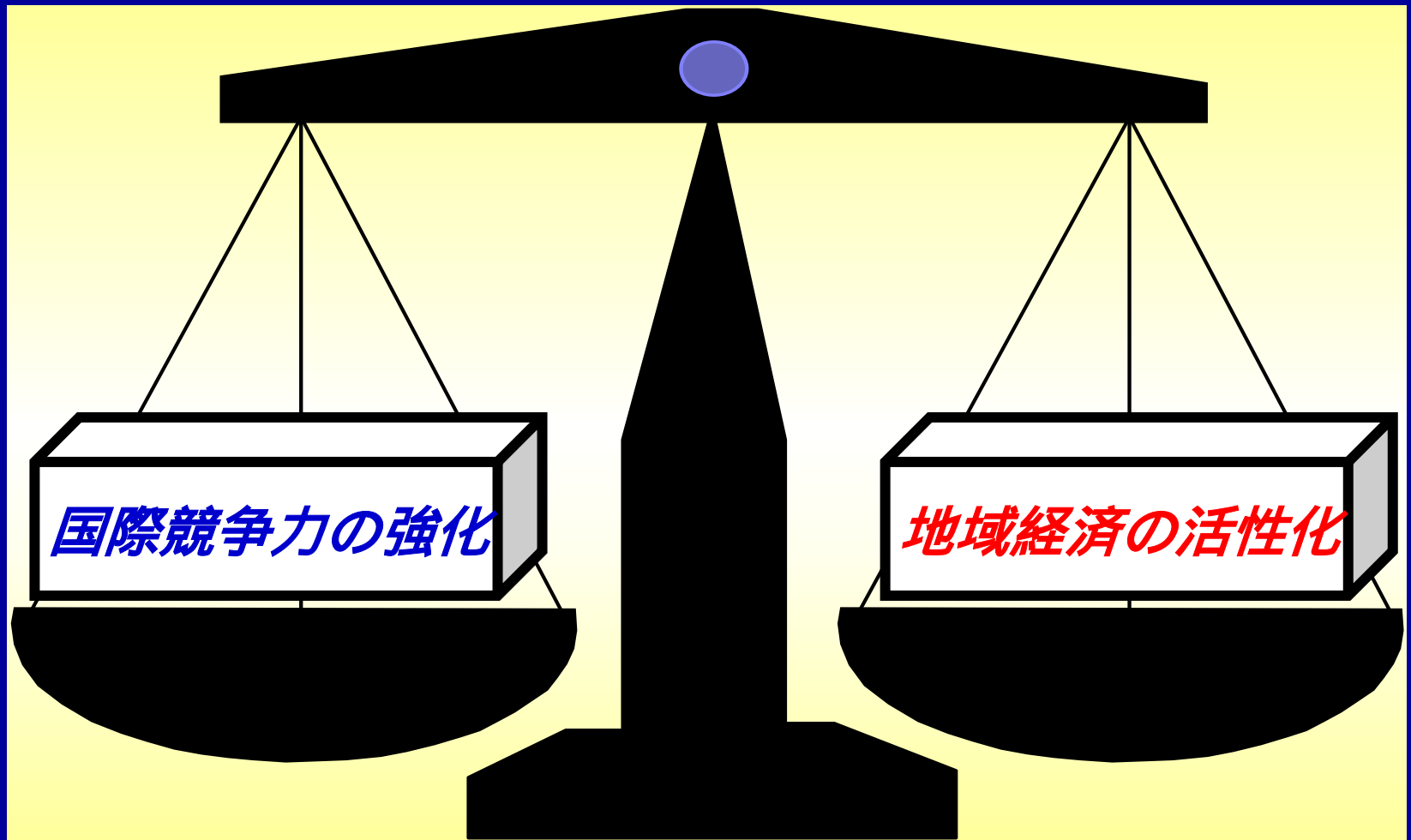
Fixed Assets Turnover



2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

港湾の整備と外部効果

External effects of Port Construction



3. 問題点及び改善の方向性 (2) 整備及び支援の在り方

重要港湾位置図

Location of significant ports in Japan

特定重要港湾(22港)

重要港湾(106港)

○ 中枢港湾

○ 中核港湾

(2001年4月1日現在)

2.1 港湾政策 (2)整備及び支援の在り方

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 1 港湾政策

Concerning the Ports

(1)ターミナル運用の在り方

- In Operation and Management

(2)整備及び支援の在り方

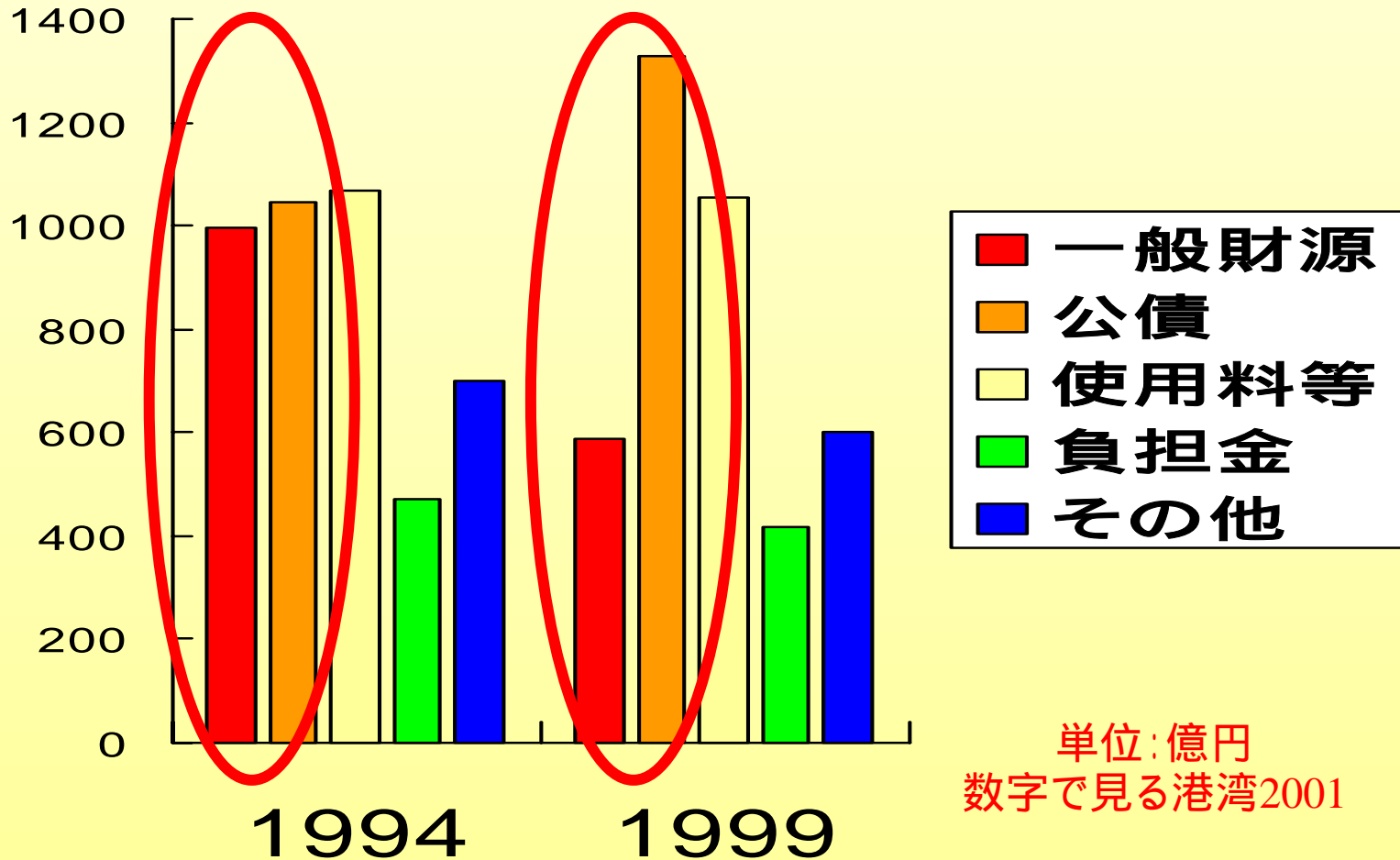
- In Construction and Subsidy

(3)港湾管理者制度の在り方

- In Administration (Port Authority)

港湾管理者(主要8港)の収入

Income of 8 main Port Authorities



2.1 港湾政策 (3) 港湾管理者制度の在り方

港湾管理者別港湾数

Numbers of each type of Port Authorities in Japan

港湾管理者	港湾数
港務局	1
都道府県	619
市町村	395
一部事務組合	5
計	1020

2001年4月1日現在 数字で見る港湾2001

3. 問題点及び改善の方向性 (3) 港湾管理者制度の在り方

ポートオーソリティ制度(特徴)

Characteristics of Port Authorities

< 特徴 >

非営利性

経済的独立性

非政治性

< 効果 >

- ・計画的に整備、運営
- ・透明性の高い経営 (B/S, P/L)

交通政策審議会答申('02.11.29)との関係

Comparison with the report of the Advisory Body on Nov. 2002

一元化と専門化(外資も視野)
整備方式ごとに異なる運用方式を改善
国有財産法等の柔軟な解釈
公社制度の見直し

国による支援の強化(特に資産保有リスク軽減)
港湾の性格分けと支援の重点化
整備に当たり民間部門の活用

最低限財務を透明化(B/S, P/L作成公表ルール)
財務改善と港務局制度活用

交通政策審議会答申('02.11.29)との関係

Comparison with the report of the Advisory Body on Nov. 2002

一元化と専門化(外資も視野)
整備方式ごとに異なる運用方式を改善
国有財産法等の柔軟な解釈
公社制度の見直し

国による支援の強化(特に資産保有リスク軽減)
港湾の性格分けと支援の重点化
整備に当たり民間部門の活用

最低限財務を透明化(B/S, P/L作成公表ルール)
財務改善と港務局制度活用

スーパー中枢港湾の指定

Designation of Super-Pivotal Ports

’02.10 選定委員会発足

12 基準策定、公募

’03.1 応募締切

港湾管理者が育成プログラムを作成中

東京港 + 横浜港

神戸港 + 大阪港

北九州港

福岡港

’04.3 締切
未定 指定

スーパー中枢港湾の指定

Designation of Super-Pivotal Ports

’02.10 選定委員会発足

12 基準策定 公募

’03.1 応募締切

港湾管理者が作成中

国の支援内容
法的な位置づけ
不明確

’04.3
未定 締切
指定

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping (tentative)

(1)港湾政策との連携強化

Relations between Port Policy and Coastal Shipping Policy

(2)活性化阻害要因の除去(中間報告)

Removal of the inhibiting causes of revitalization of coastal shipping (tentative)

内航バース運用の改善

内航コンテナ船供給の円滑化

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping (tentative)

(1)港湾政策との連携強化

Relations between Port Policy and Coastal Shipping Policy

(2)活性化阻害要因の除去(中間報告)

Removal of the inhibiting causes of revitalization of coastal shipping (tentative)

内航バース運用の改善

内航コンテナ船供給の円滑化

これまでの提言(港湾政策)

Previous Resolutions (Port Policy)



(1)ターミナル運営の在り方

(2)整備及び支援の在り方

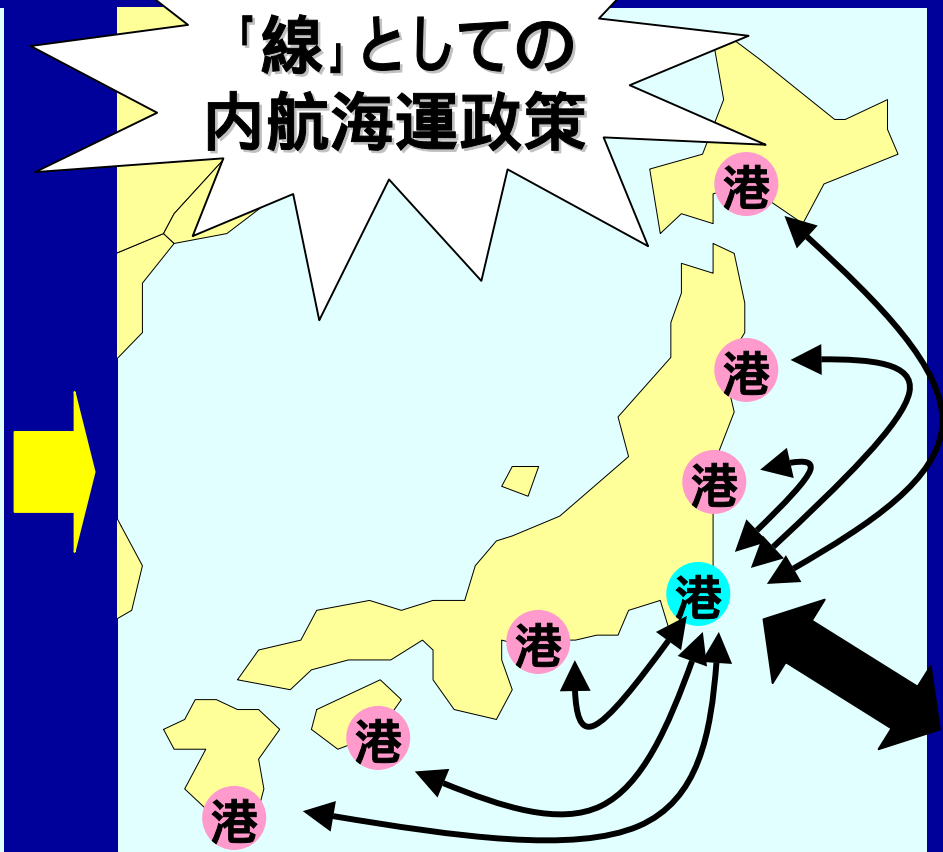
(3)港湾管理者制度の在り方



2.2 内航海運政策 (1)港湾政策との連携強化

内航海運政策の重要性

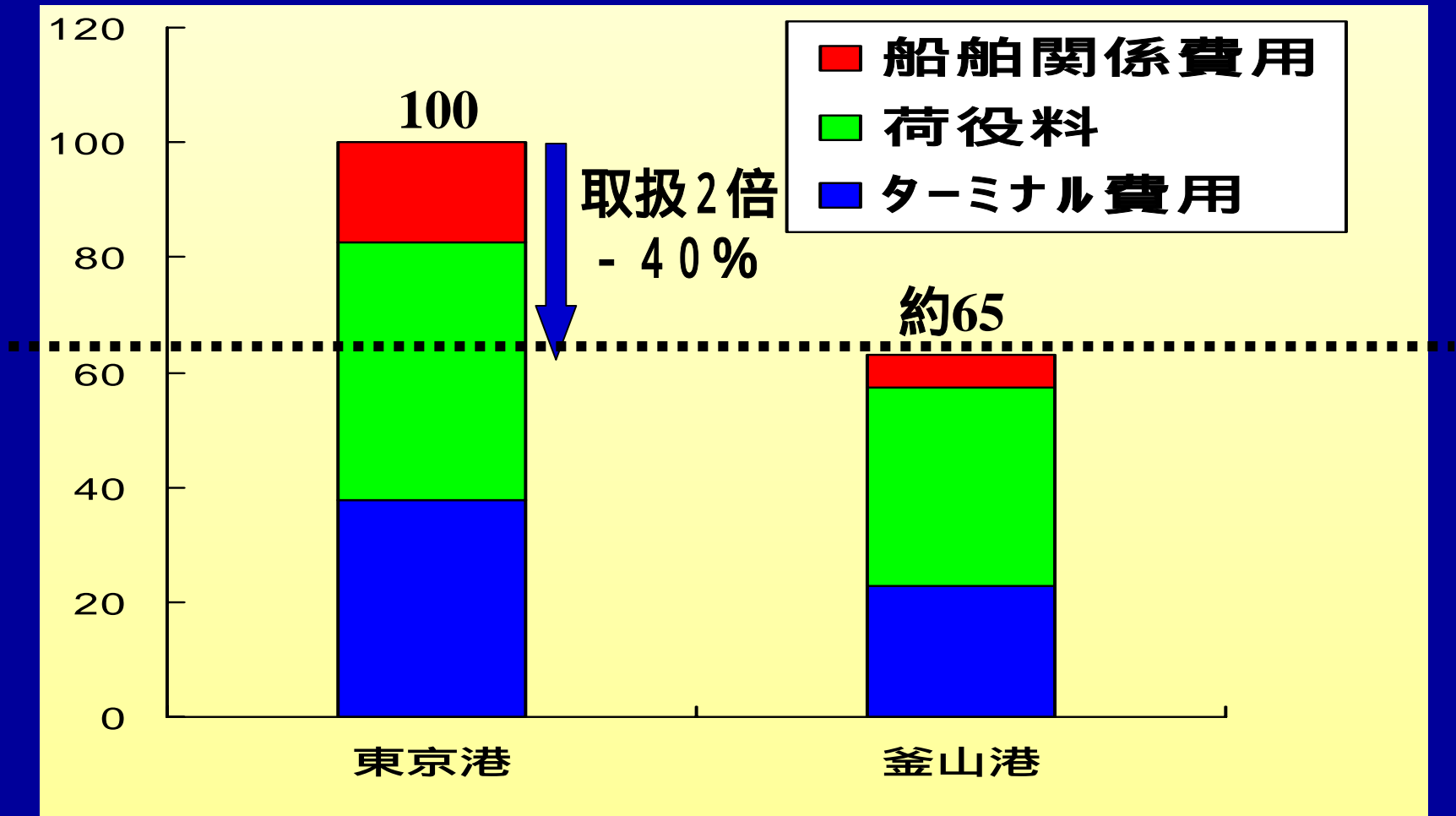
Significance of Coastal Shipping Policy



2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

コンテナ取扱総料金の国際比較

Comparison of Dues and Fees of the Container Handling



東京=100

(財) 国際臨海開発研究センター調査結果(平成14年3月)

(年間20万TEU)

2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

コンテナ取扱量ランキング(2000年)

Port/Country ranking in Container throughput

< 港湾別 >

1	香港	1800
2	シンガポール	1700
3	釜山	750
4	高雄	740
5	ロッテルダム	630
6	上海	560
7	ロサンゼルス	490
8	ロングビーチ	460
9	ハンブルク	420
10	アントワープ	410
18	東京	260
21	横浜	230
23	神戸	220

< 国別 >

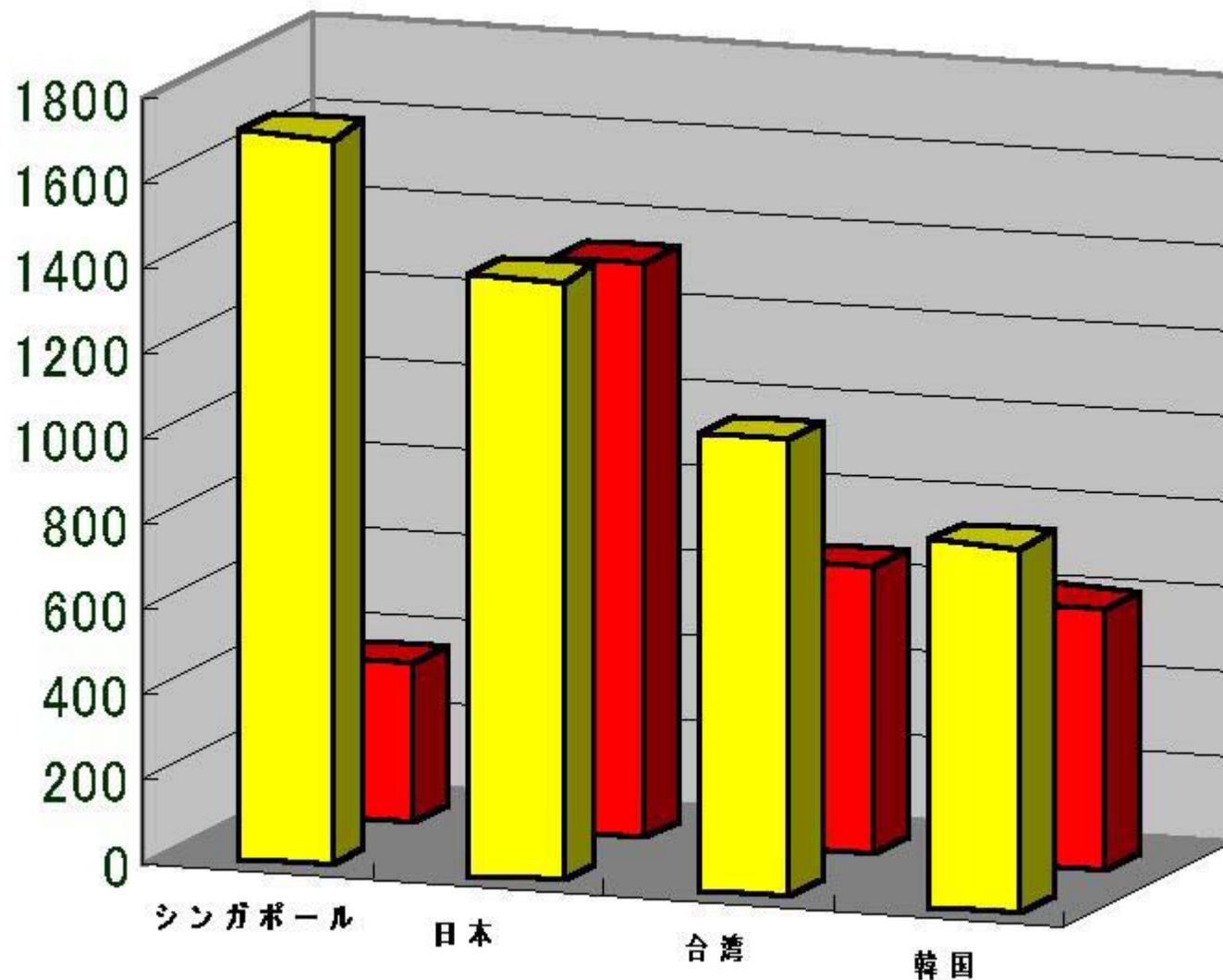
1	中国	3500
2	USA	2700
3	シンガポール	1700
4	日本	1400
5	台湾	1050
6	韓国	850

単位: 万TEU

2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

自国発着コンテナ貨物量(推計)

Container throughput originated from/arrived at each country



2.2 内航海運政策 (1)港湾政策との連携強化

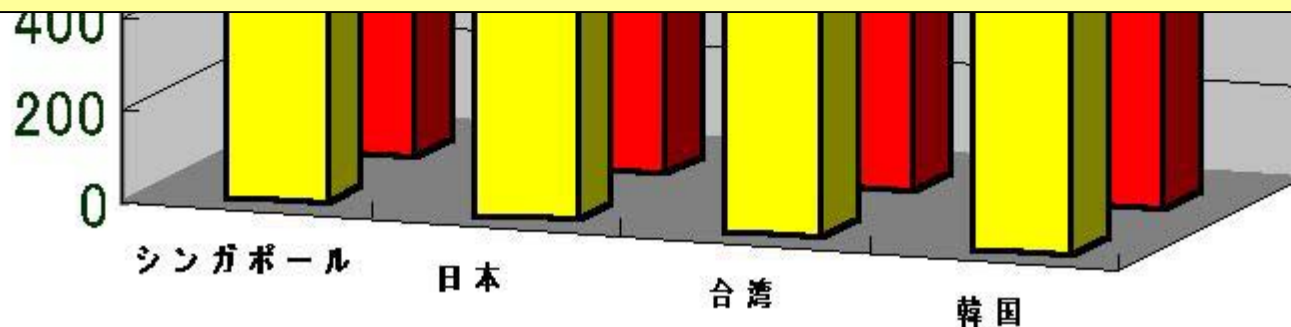
自国発着コンテナ貨物量(推計)

Container throughput originated from/arrived at each country



まず国内発着コンテナ集中

による競争力強化

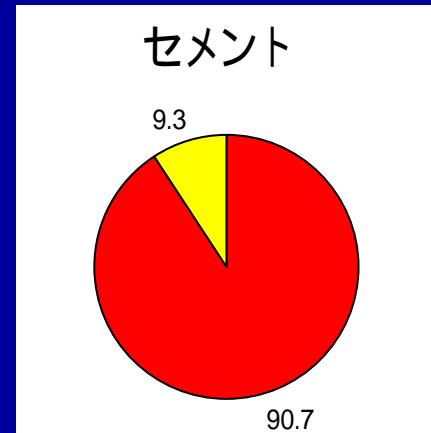
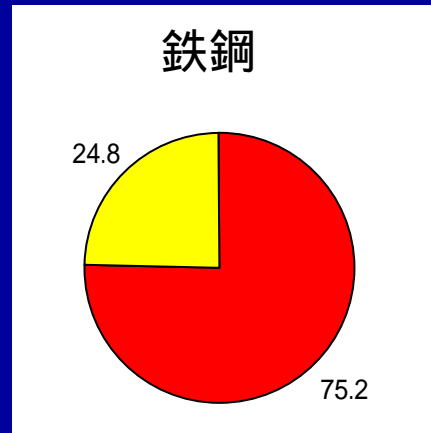
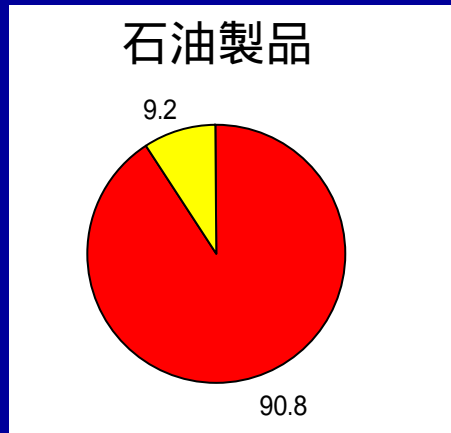


2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

品目別分担率(トンベース)

Transport Share of Marine cargo in each item of goods

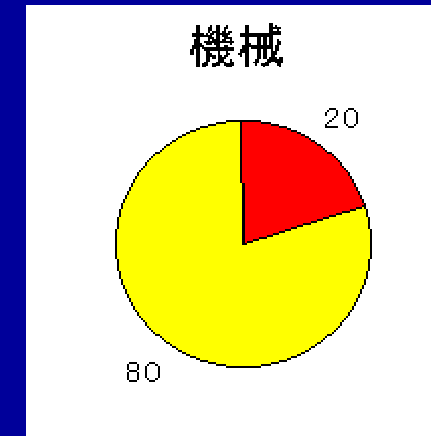
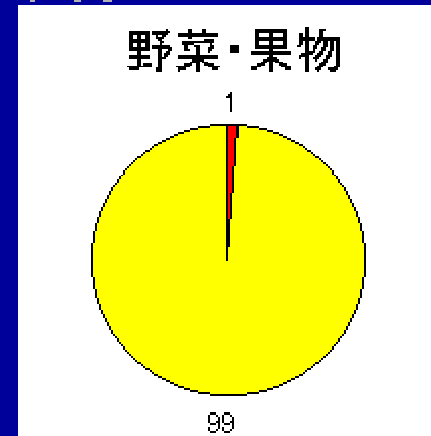
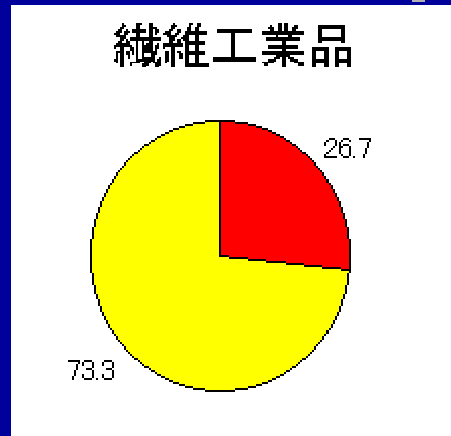
<産業基礎物資>



■ 内航

■ 自動車

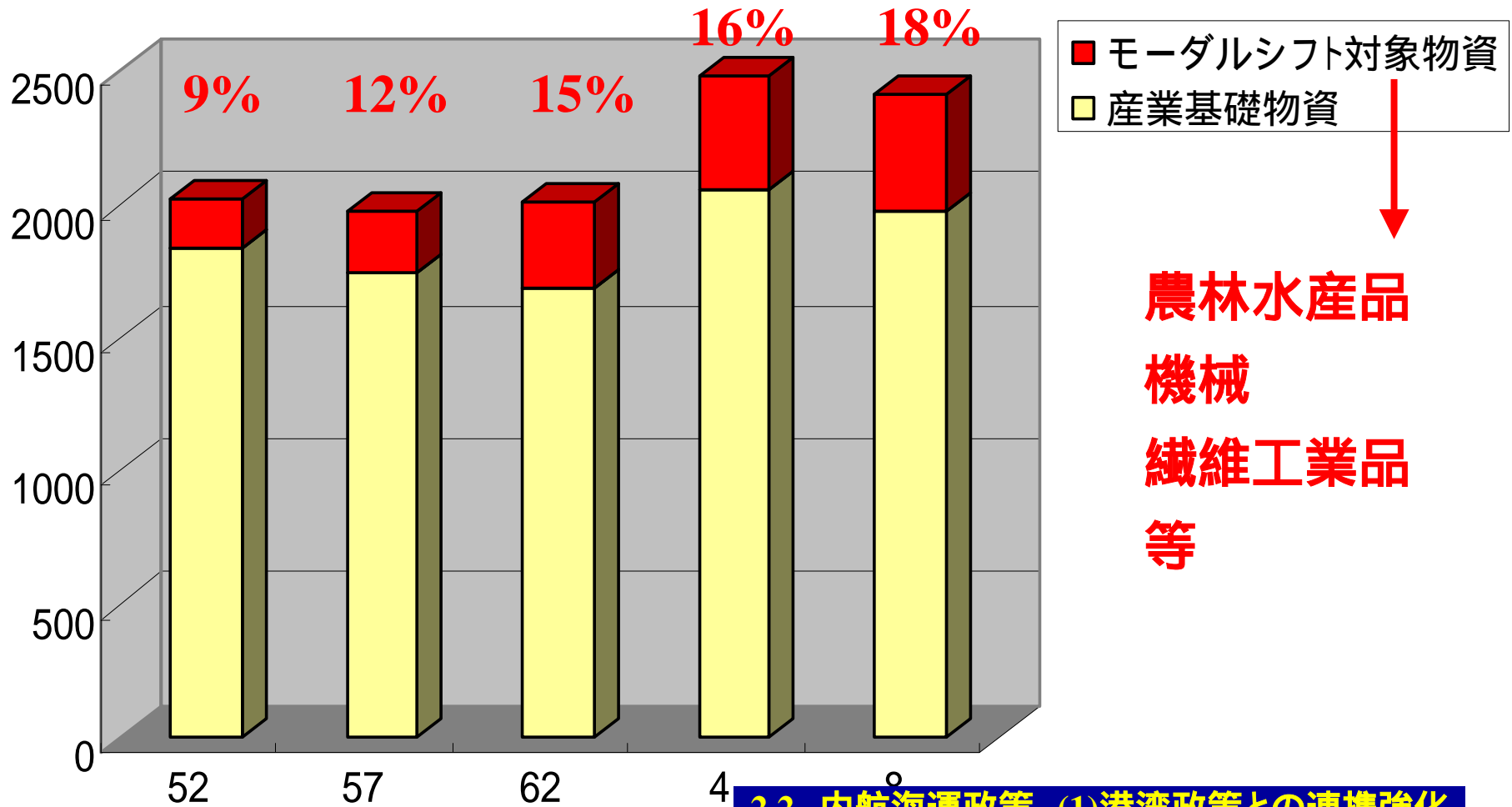
<モーダルシフト対象貨物>



2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

モーダルシフト対象物資輸送量推移(トンキロ)

Change of the share in Intermodal cargoes – Ton kilometers based



2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

諸外国の行政組織(海運・港湾)

Administrative organization in other countries

(韓国) 海洋水産部

(中国) 交通部水運司

(シンガポール) 運輸情報通信省

海事港湾庁(MPA)

(ドイツ) 交通建設住宅省

航空・海運局第2部

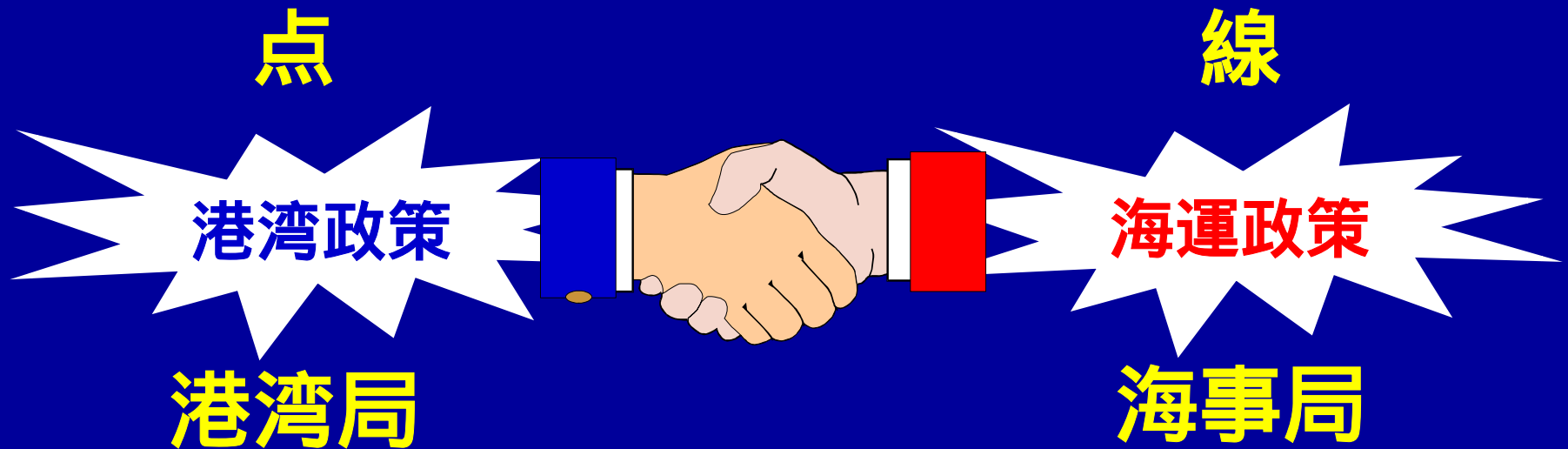
(フランス) 設備・運輸・住宅省

海運・港湾・沿岸局

2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

国際港湾の競争力向上

To promote the international competitiveness of Japanese ports



2.2 内航海運政策 (1) 港湾政策との連携強化

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping (tentative)

(1) 港湾政策との連携強化

Relations between Port Policy and Coastal Shipping Policy

(2) 活性化阻害要因の除去 (中間報告)

Removal of the inhibiting causes of revitalization of coastal shipping (tentative)

内航バース運用の改善

内航コンテナ船供給の円滑化

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping (tentative)

(1) 港湾政策との連携強化

Relations between Port Policy and Coastal Shipping Policy

(2) 活性化阻害要因の除去 (中間報告)

Removal of the inhibiting causes of revitalization of coastal shipping (tentative)

内航バース運用の改善

内航コンテナ船供給の円滑化

Multiple Terminal Usage for Ocean Vessels and Coastal Vessels



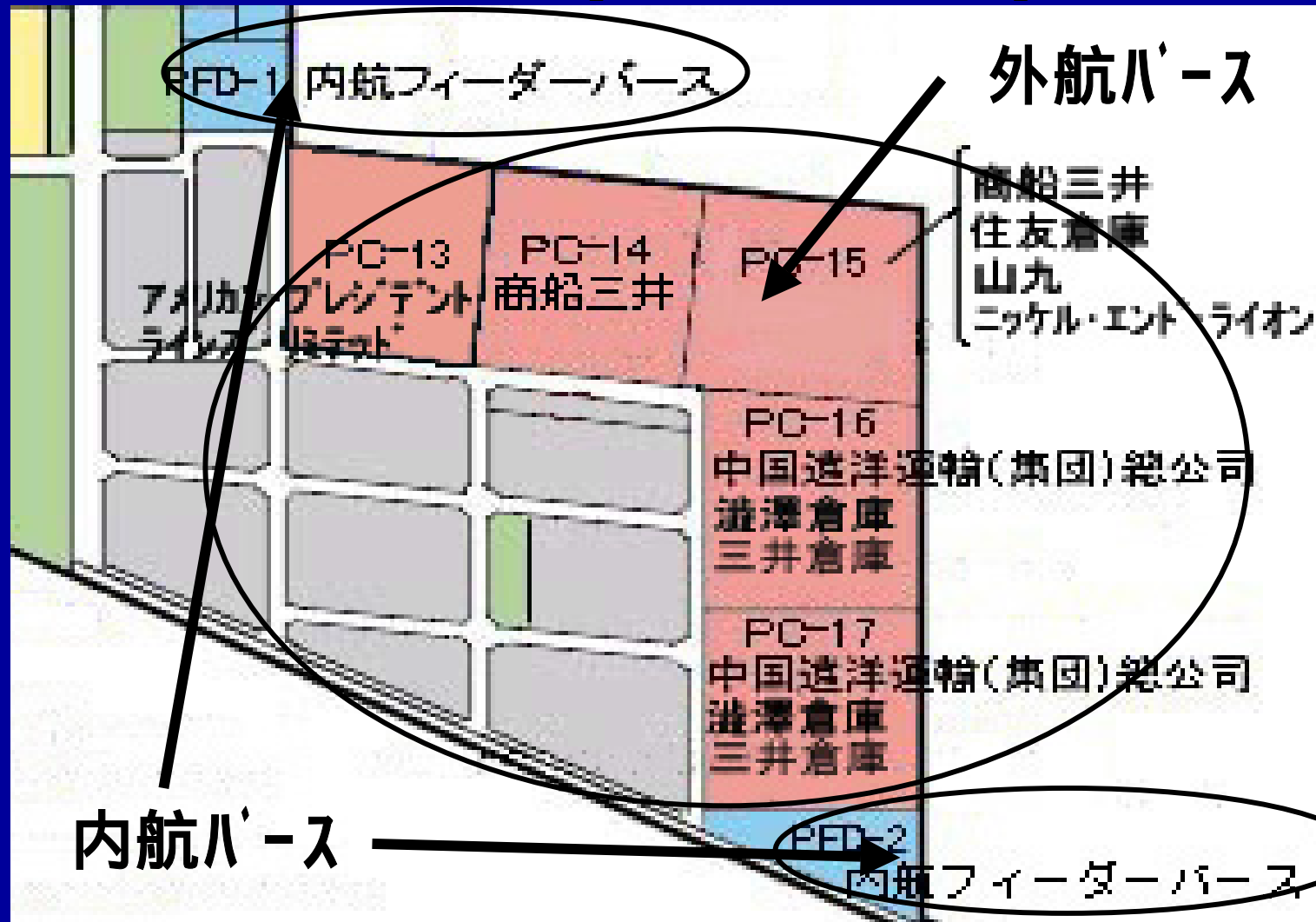
外航バース

2.2 内航海運政策 (2)活性化阻害要因の除去

59

日本の内外バースレイアウト例

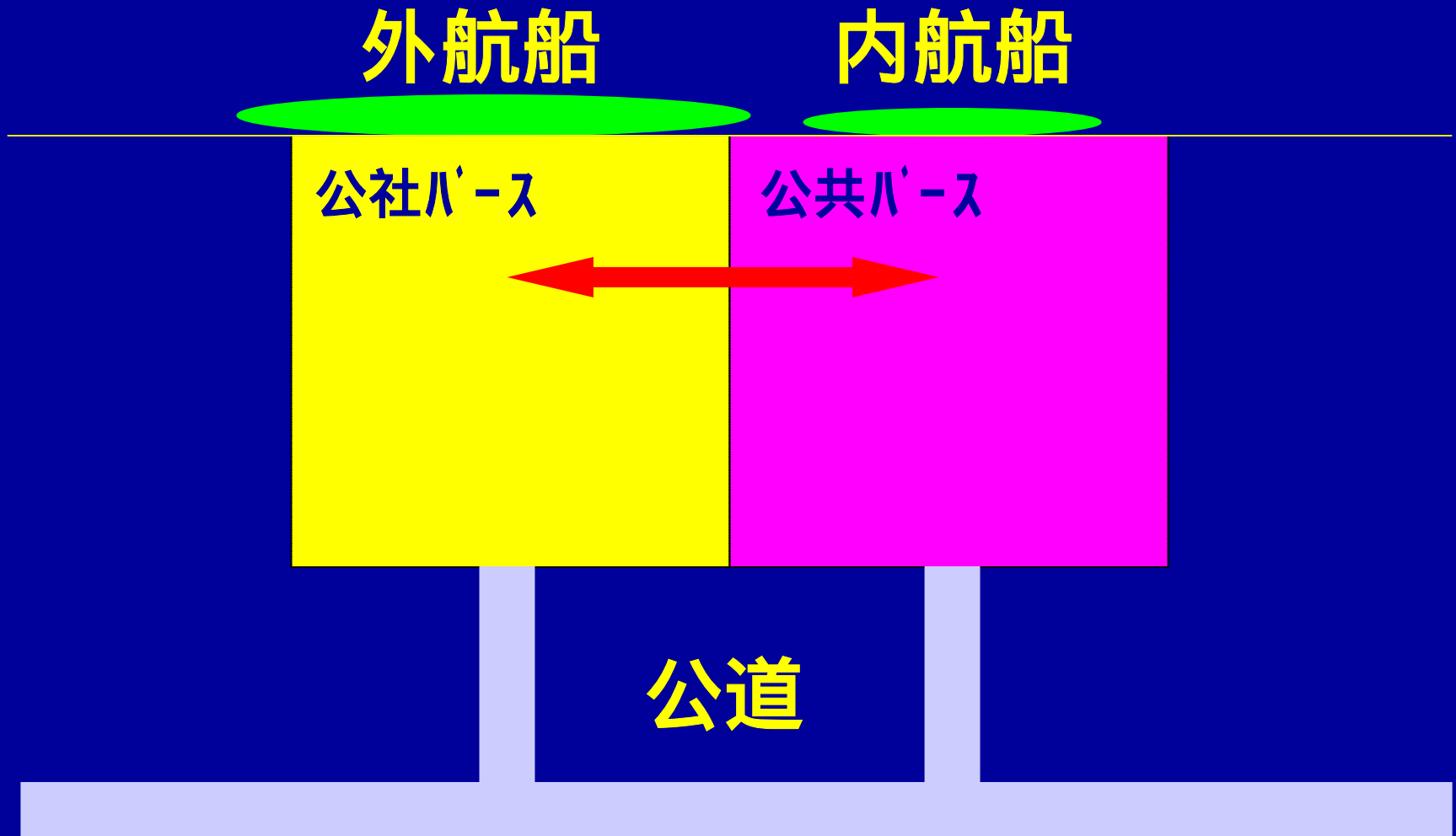
Mock Multiple Terminals in Japan



2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

バースの縦割り問題

Sectionalism among Container Terminal Businesses



2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

バースの縦割り問題

Sectionalism among Container Terminal Businesses

外航船

内航船

公社バス

公共バス

公道



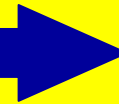
2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去

バースの縦割り問題

Sectionalism among Container Terminal Businesses

外航船

内航船



ストラドルキャリア



トランスター

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去

公社バースの利用

The Case that Ocean Terminals are Used by Coastal Vessels

内航船

公社バース

公共バース

目的外使用許可(公社等)

申請 許可 タイムラグ

船名、スケジュール等確定の要

内陸からのコンテナ積み原則不可

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

まとめ Summary

(1) バース運用

一元化、業界慣行の見直し
内部規制等の見直し
(公社バース目的外使用)

➡ スーパー中枢港湾指定

2 . 問題点及び改善の方向性

Issues to be solved and Direction of Resolution

2 . 2 内航海運政策

- Concerning the coastal shipping (tentative)

(1) 港湾政策との連携強化

Relations between Port Policy and Coastal Shipping Policy

(2) 活性化阻害要因の除去 (中間報告)

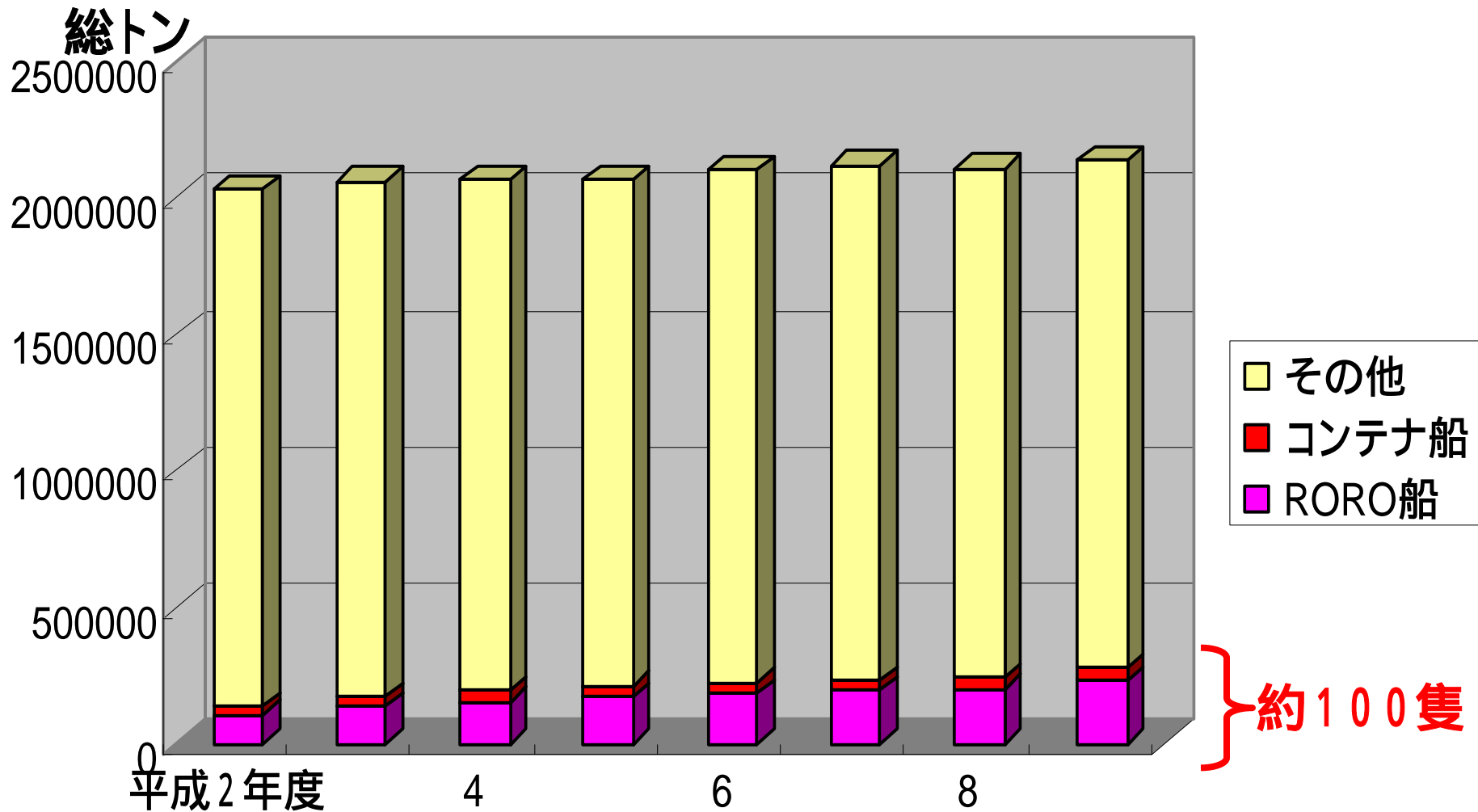
Removal of the inhibiting causes of revitalization of coastal shipping (tentative)

内航バース運用の改善

内航コンテナ船供給の円滑化

貨物船に占めるモーダルシフト対象船

The rate of Container and RO/RO Vessels



2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

船腹調整制度の背景

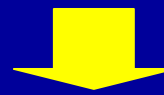
Background of the Tonnage Coordination System

50～60年代前半

石炭 石油

朝鮮戦争特需

中小企業乱立
船腹供給過剰
企業経営不振



船腹調整事業(内航総連)

1 建造当たり解撤率設定

例(H8); 一般貨物船、油送船等

1 : 1.2

コンテナ船、自動車専用船等

1 : 0.5

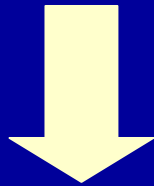
(4000D/W未満)

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

船腹調整事業の解消と暫定措置事業

Introduction of New Tonnage Coordination System

秩序維持と安定的輸送サービスの提供



競争原理の活用による輸送サービスの高度化

~~船腹調整事業~~

新規参入、規模拡大を阻害

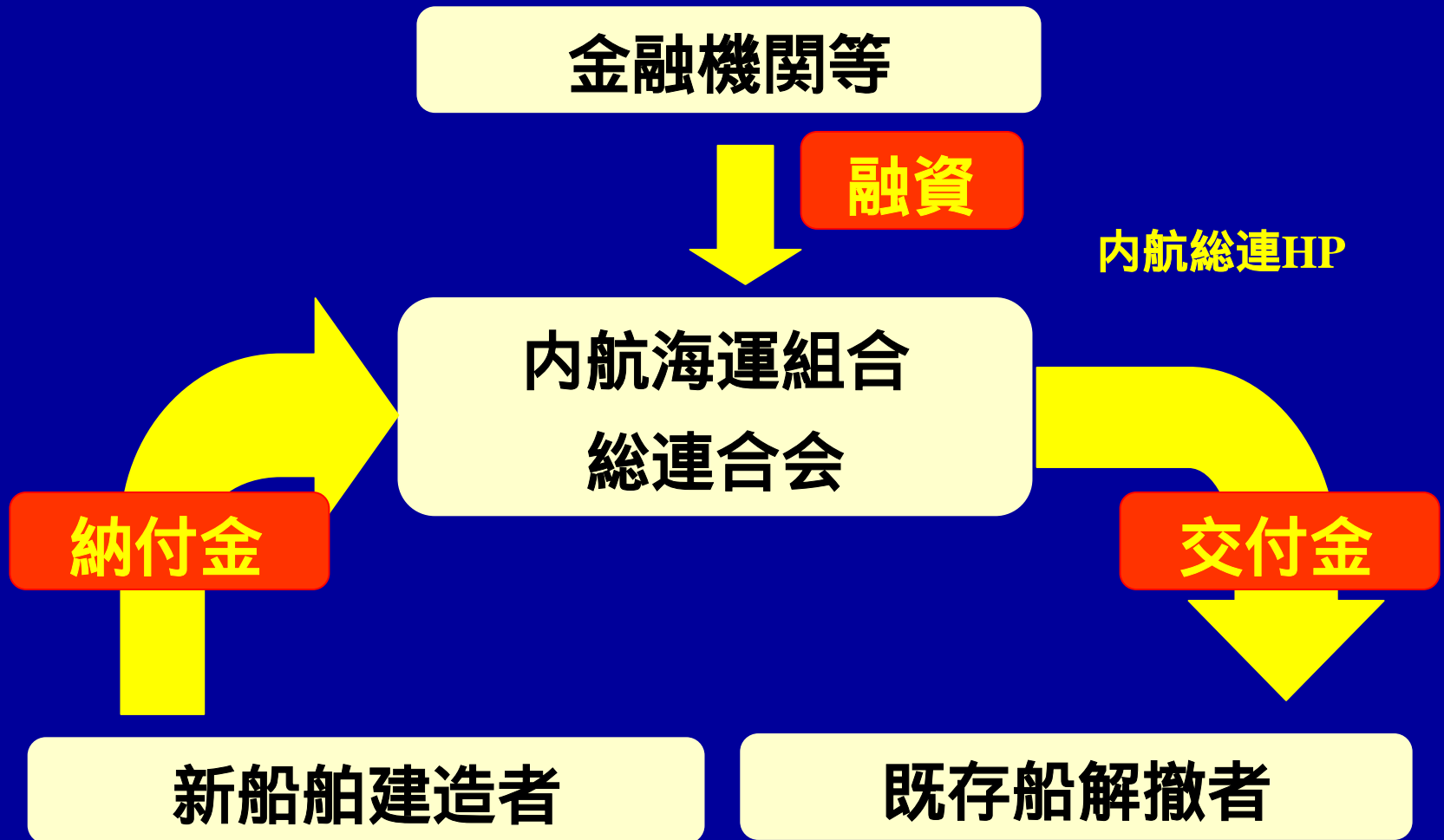


内航海運暫定措置事業

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

内航海運暫定措置事業

New Tonnage coordination system



2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

モーダルシフト船へのインセンティブ

Incentives to Intermodal Promoting

船腹調整対象外
↑

D/W	納付金率(コンテナ船)	特徴
6000 ~	モーダルシフト船A 20000円 / トン	寄港地数制限 距離制限 (500km以上)
4000 ~ 6000	モーダルシフト船B 55000円/トン	対象隻数少
~ 4000	65000円/トン	約90%

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

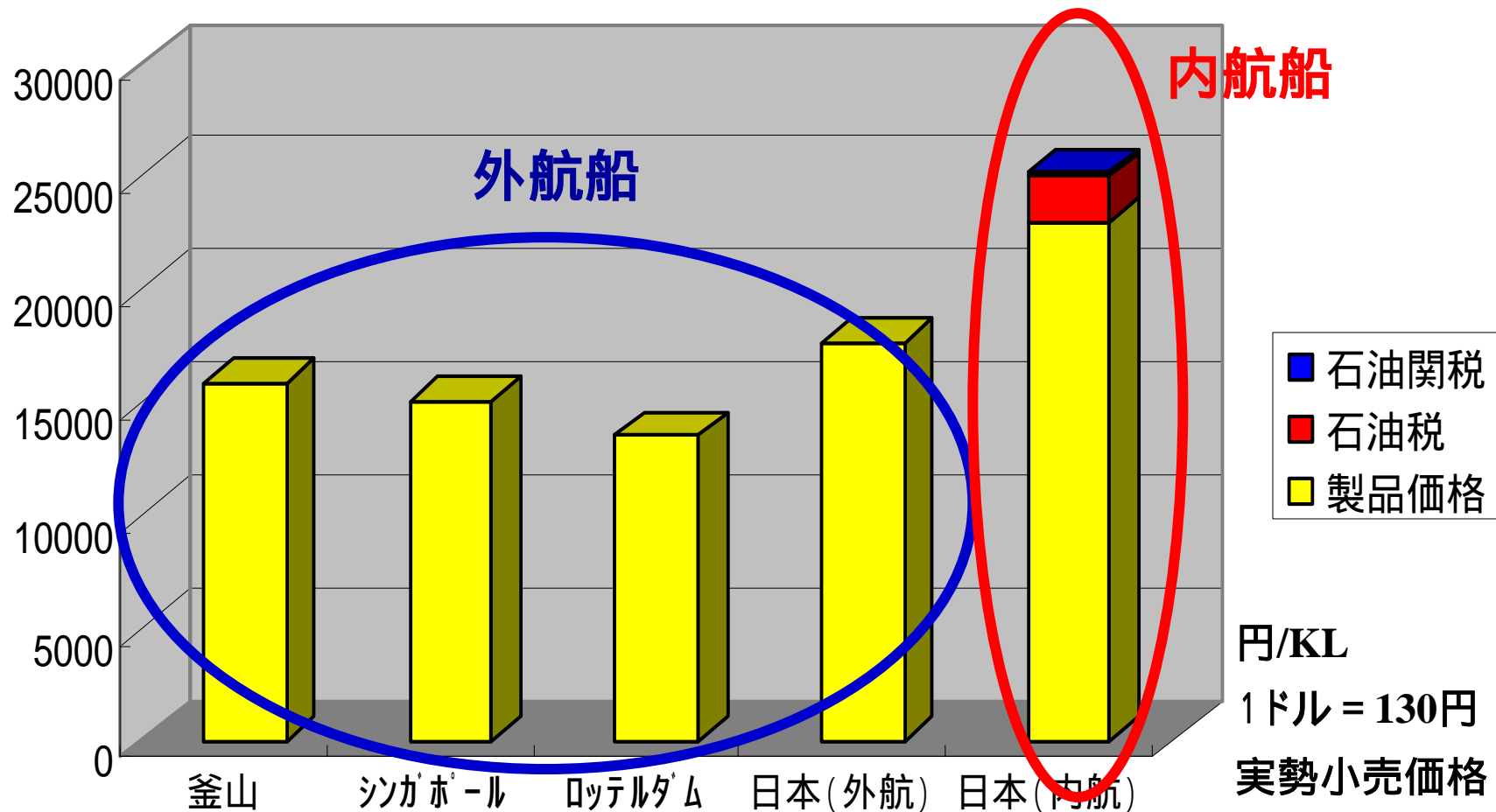
まとめ Summary

(2) 暫定措置事業

早期解消(終期明示)
実態に合わせたインセンティブ

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

船舶燃料価格の比較 Comparison of the Fuel Price



出典：港湾物流化推進調査委員会資料

2.2 内航海運政策 (2活性化阻害要因の除去)

おわり

御静聴ありがとうございました。

Thank you very much for your attention