

我が国における戦略的港湾運営

Strategic Measures for Better Management of
Container Ports in Japan

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. コンテナ港湾の重要性と現状

Actual situations and importance of container ports

2. 相対的な地位低下をめぐる背景

Backgrounds of relatively low status of our ports

3. 我が国港湾の問題点(ソフト面)

Issues to be solved in software

4. 改善の方向性(論点整理)

Direction of solution

1. コンテナ港湾の重要性と現状

Actual situations and importance of container ports

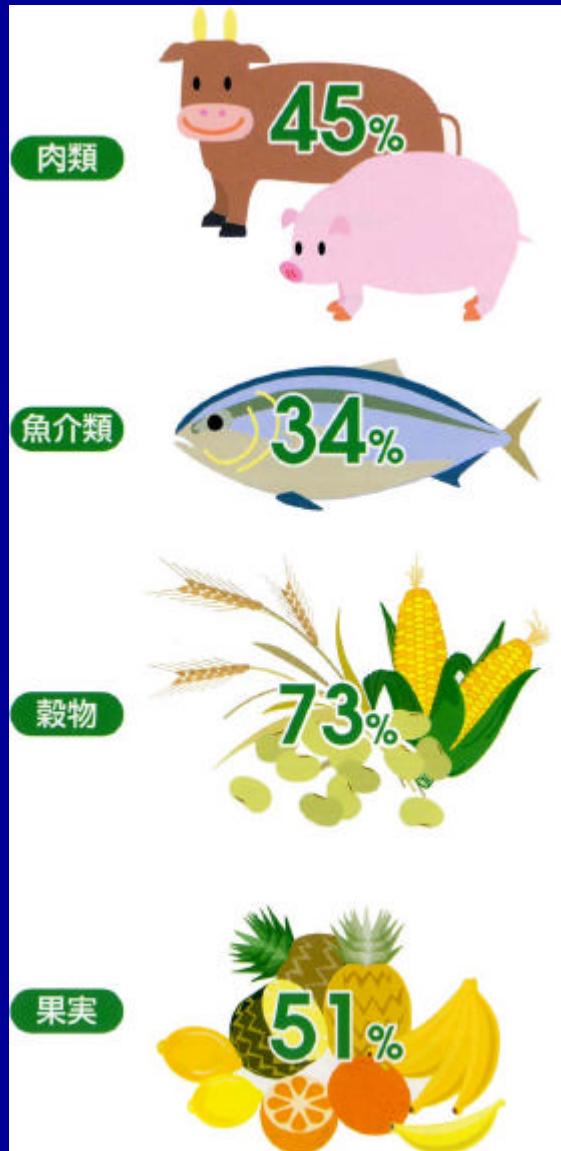
(1) コンテナ港湾と国民生活との関わり

Relationships between container ports and our activities

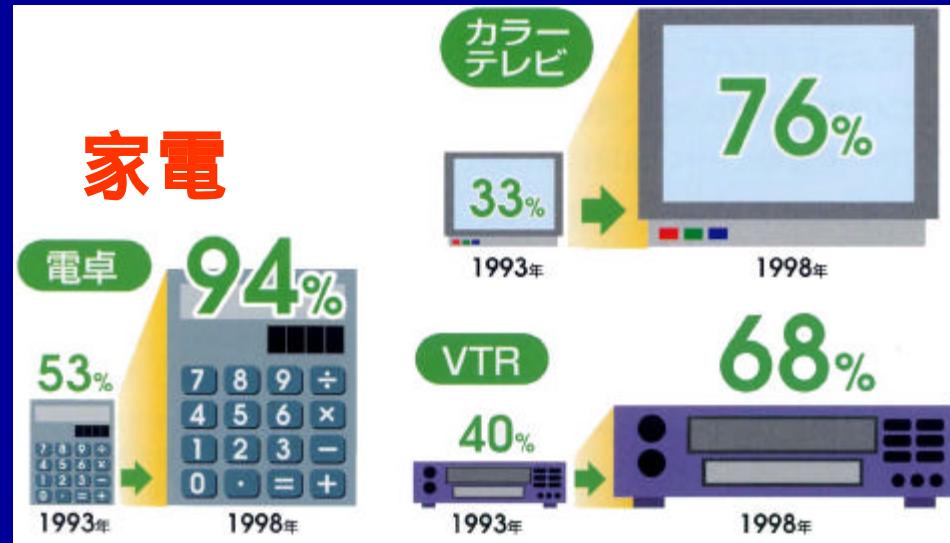
(2) アジアの中での相対的地位の低下

Relatively lower status in Asia

食品



物資の海外依存度 Oversea goods dependence based on import ratio



出典: 21世紀みなとづくり推進
実行委員会パンフレット

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (1)コンテナ港湾と国民生活との関わり

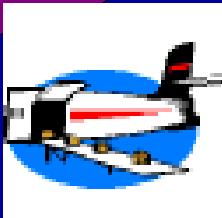
貿易量の比較(重量ベース)

Comparison of trade volume between Sea and Air (by weight)

■海上 99.7%

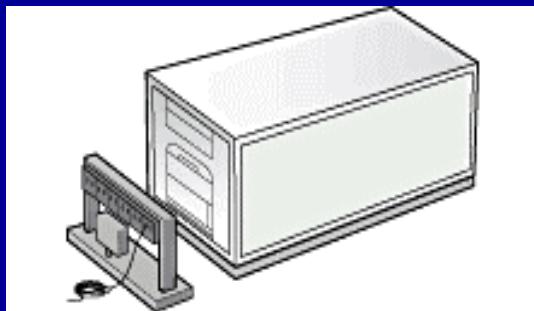


■航空 0.3%



99年
日本関税協会「外国貿易概況」

1. コンテナ港湾の重要性と現状 (1) コンテナ港湾と国民生活との関わり

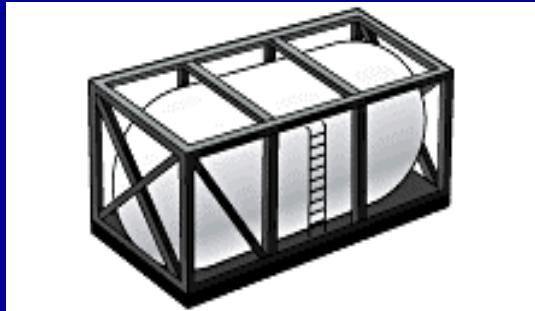


コンテナの種類

Various containers



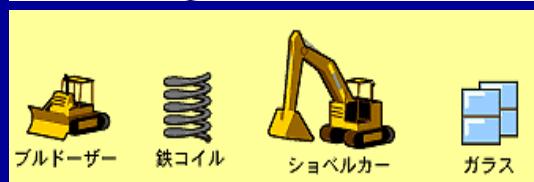
冷凍



タンク



ドライ



オーブントップ

日本郵船HPより作成

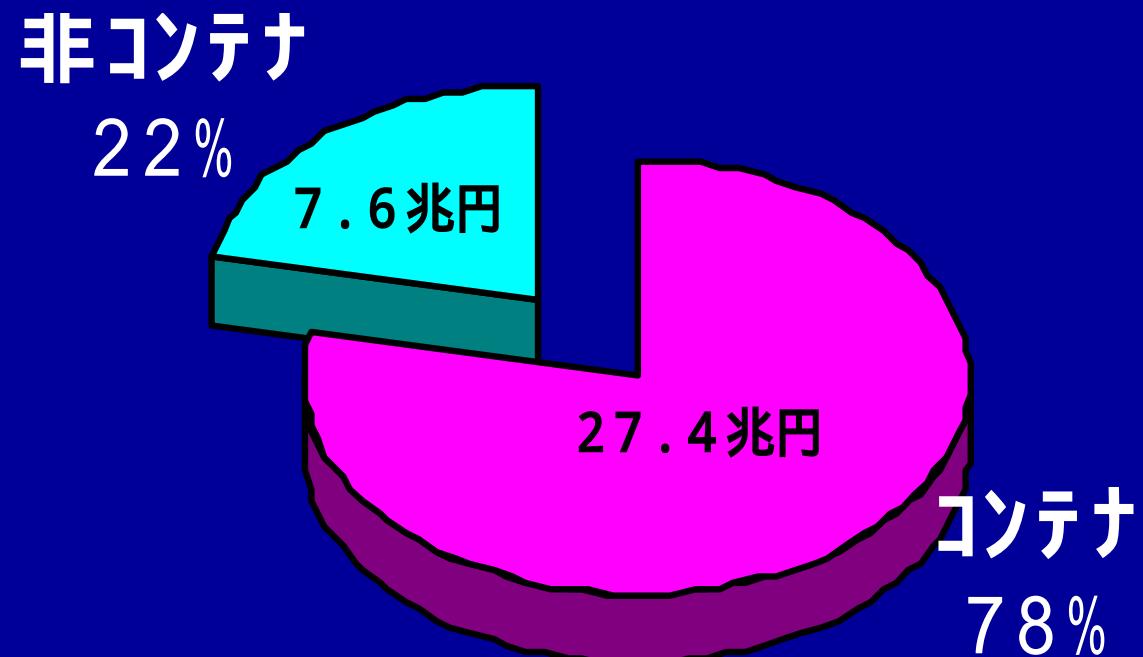


フラットラック

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (1)コンテナ港湾と国民生活との関わり

(C) Tomonori NAGASE, ITPS 2002

主要5港におけるコンテナ化率(金額ベース) Ratio of containerized cargo of 5 main ports in Japan



99年：輸出 + 輸入
横浜、東京、神戸、大阪、名古屋

「みなどの役割と社会経済評価」
より作成

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (1)コンテナ港湾と国民生活との関わり

1. コンテナ港湾の重要性と現状

Actual situations and importance of container ports

(1) コンテナ港湾と国民生活との関わり

Relationships between container ports and our activities

(2) アジアの中での相対的地位の低下

Relatively lower status in Asia

アジア主要港湾

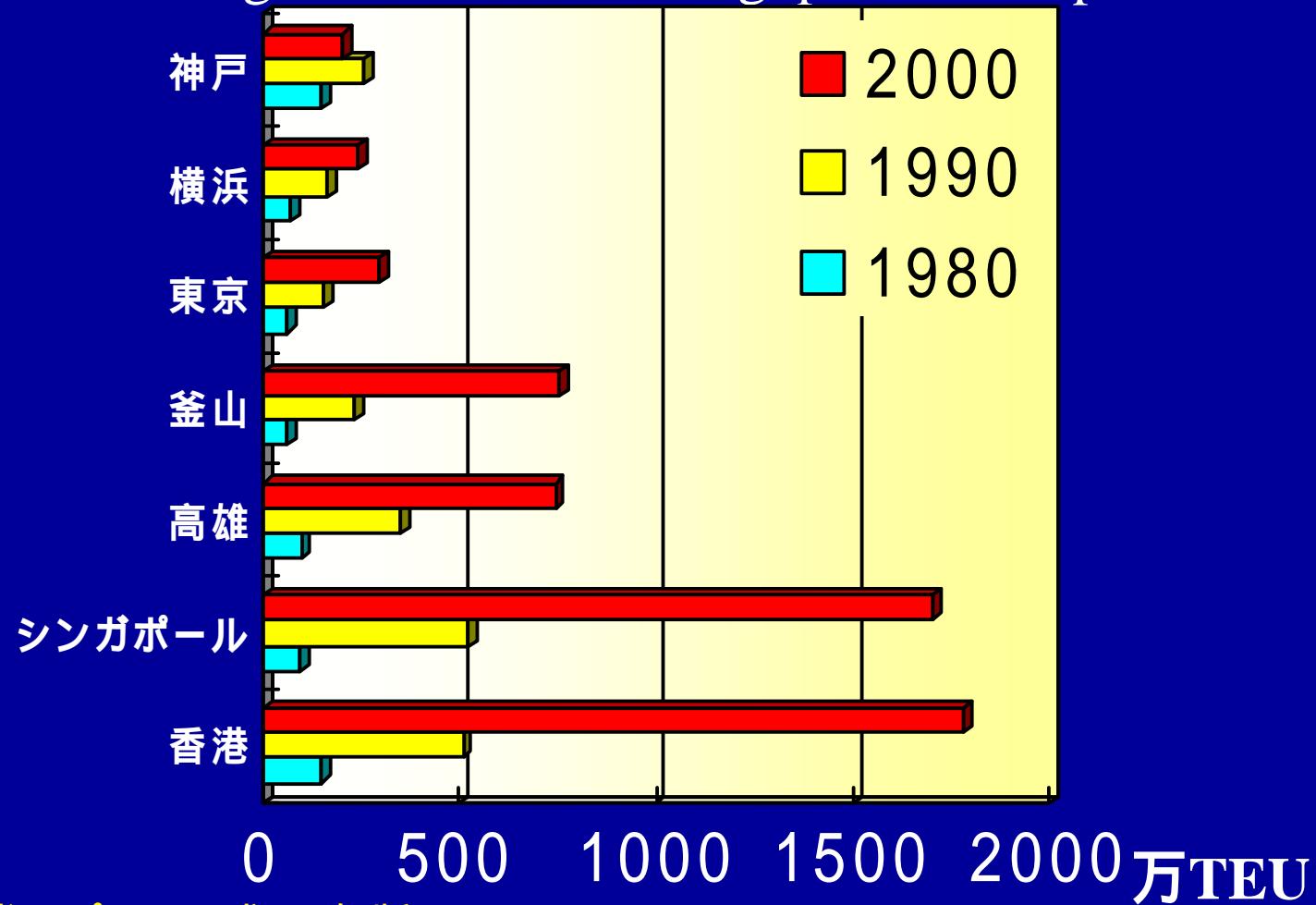
Main ports in Asia



1. コンテナ港湾の重要性と現状 (2) アジアの中での相対的地位の低下

アジア諸国のコンテナ取扱量推移

Change of container throughput in Asia ports



海事産業レポート平成13年版

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (2)アジアの中での相対的地位の低下

香港(1位)
HONGKONG(1st)



写真: Port of Hongkong HP

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (2)アジアの中での相対的地位の低下

シンガポール(2位)
SINGAPORE(2nd)

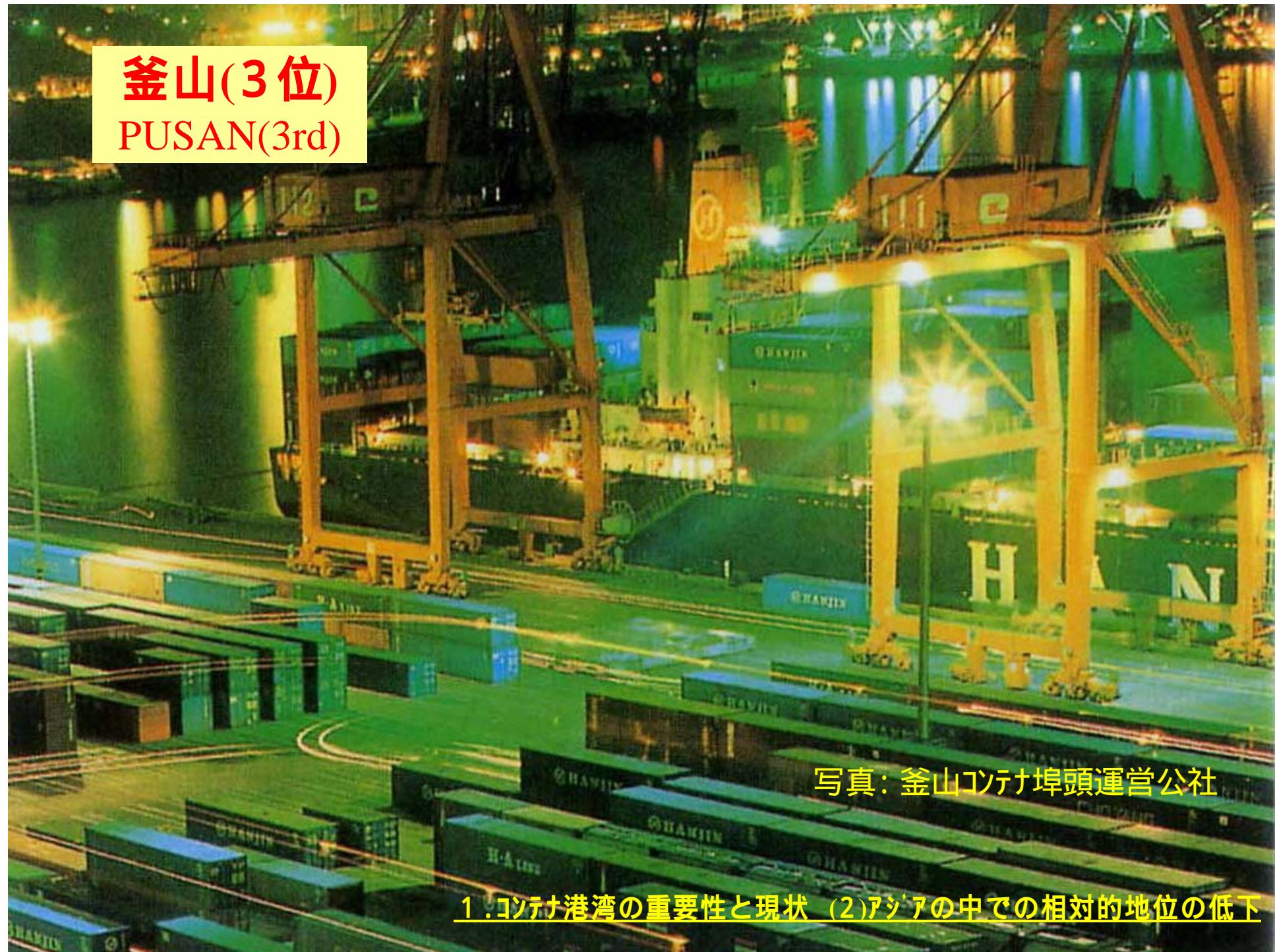


写真: PSA CORPORATION

1.コンテナ港湾の重要性と現状 (2)アジアの中での相対的地位の低下

釜山(3位)

PUSAN(3rd)



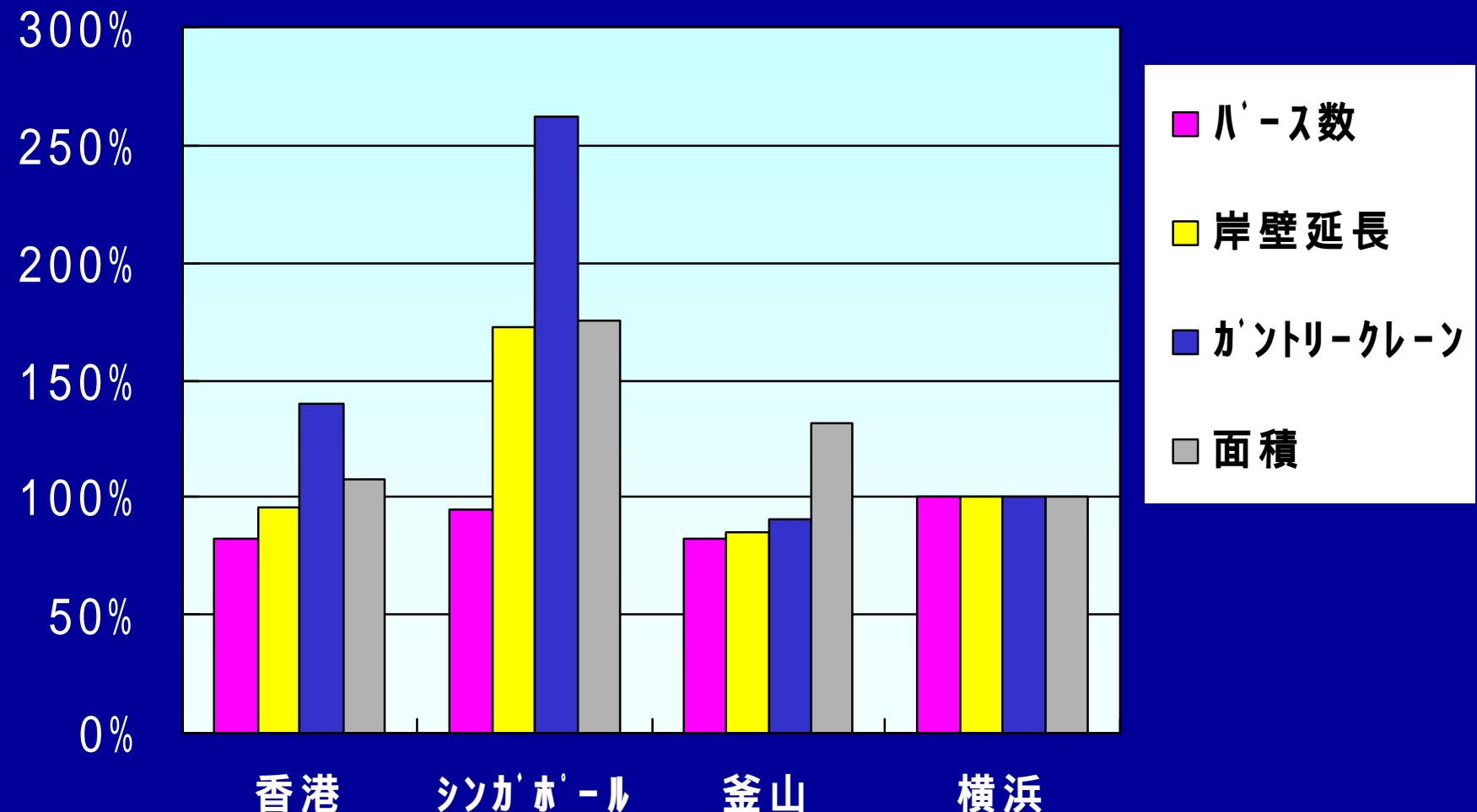
1.コンテナ港湾の重要性と現状 (2)アジアの中での相対的地位の低下

横浜(20位)
YOKOHAMA(20th)



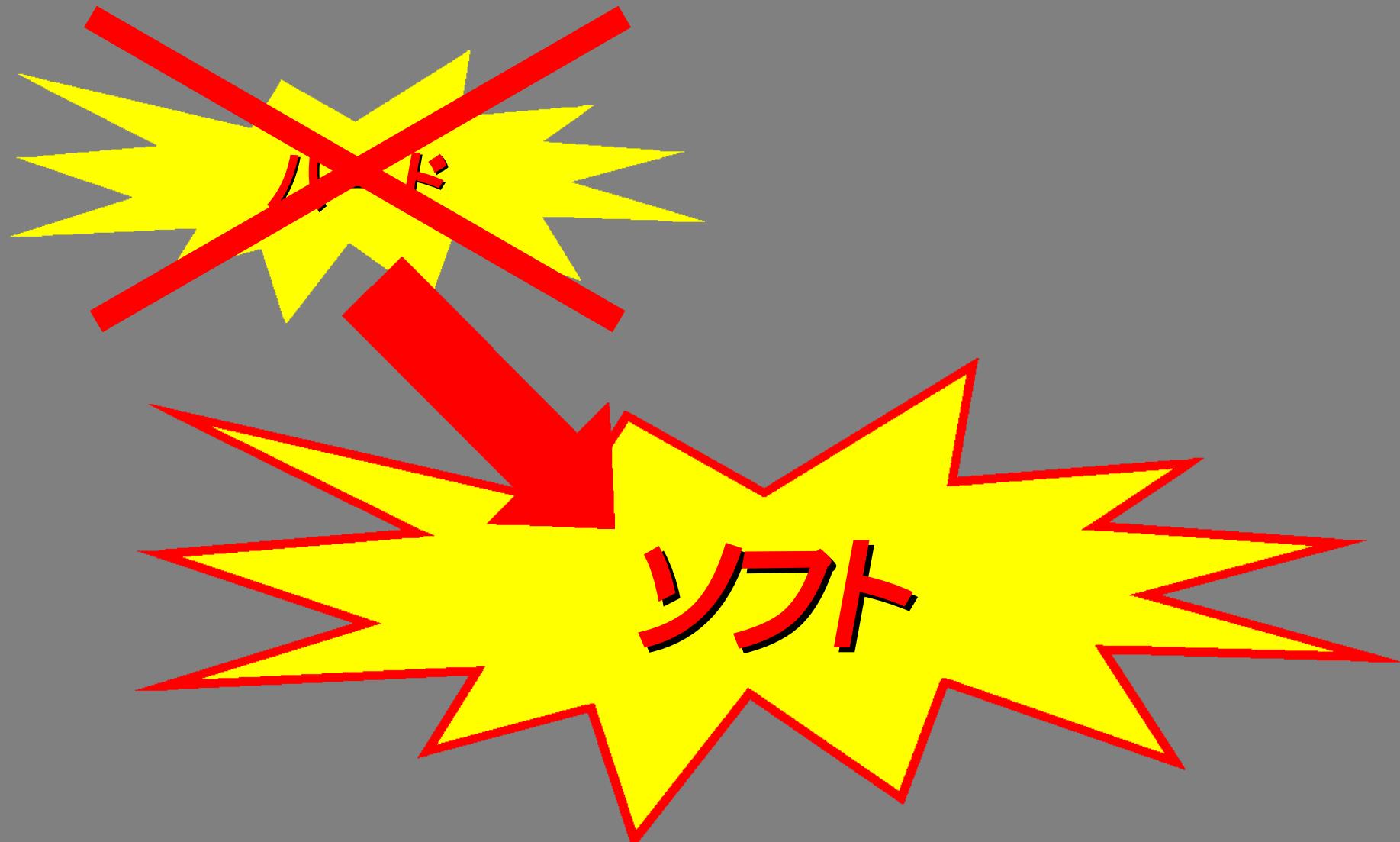
コンテナターミナルの諸元比較(横浜 = 100%)

Comparison of facilities of container terminals



国際輸送ハンドブック2002等より作成

(C) Tomorow INC CASE IDS 2002 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



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

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

2000年2月開業

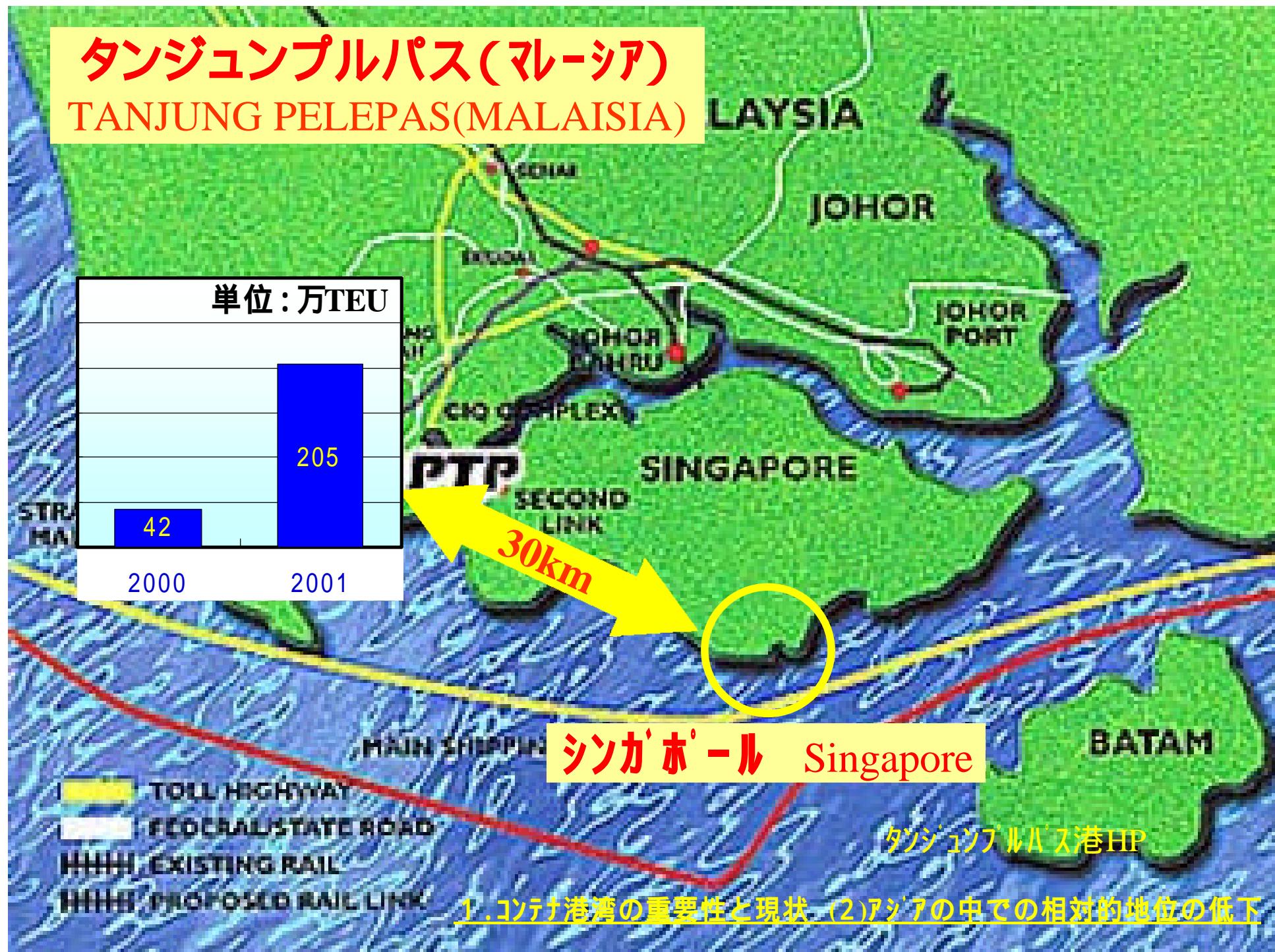
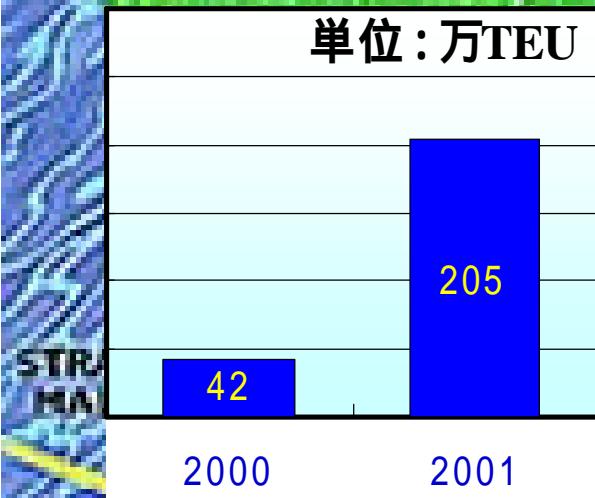


1. コンテナ港湾の重要性と現状 (2) アジアの中での相対的地位の低下

タンジュンプルパス(マレーシア)

TANJUNG PELEPAS(MALAISIA)

単位: 万TEU



これまでのまとめ Summary

港湾の相対的地位低下
しかし ハードは遜色なし

Relatively low status but equal in hardware

アジアの中でも港湾の熾烈な競争

Severe competition in Asia region

2. 相対的な地位低下をめぐる背景

Backgrounds of relatively low status of our ports

(1) 荷主企業

Shipper

(2) 海運業

Carrier

顧客ニーズへの対応 Corresponding on customer needs

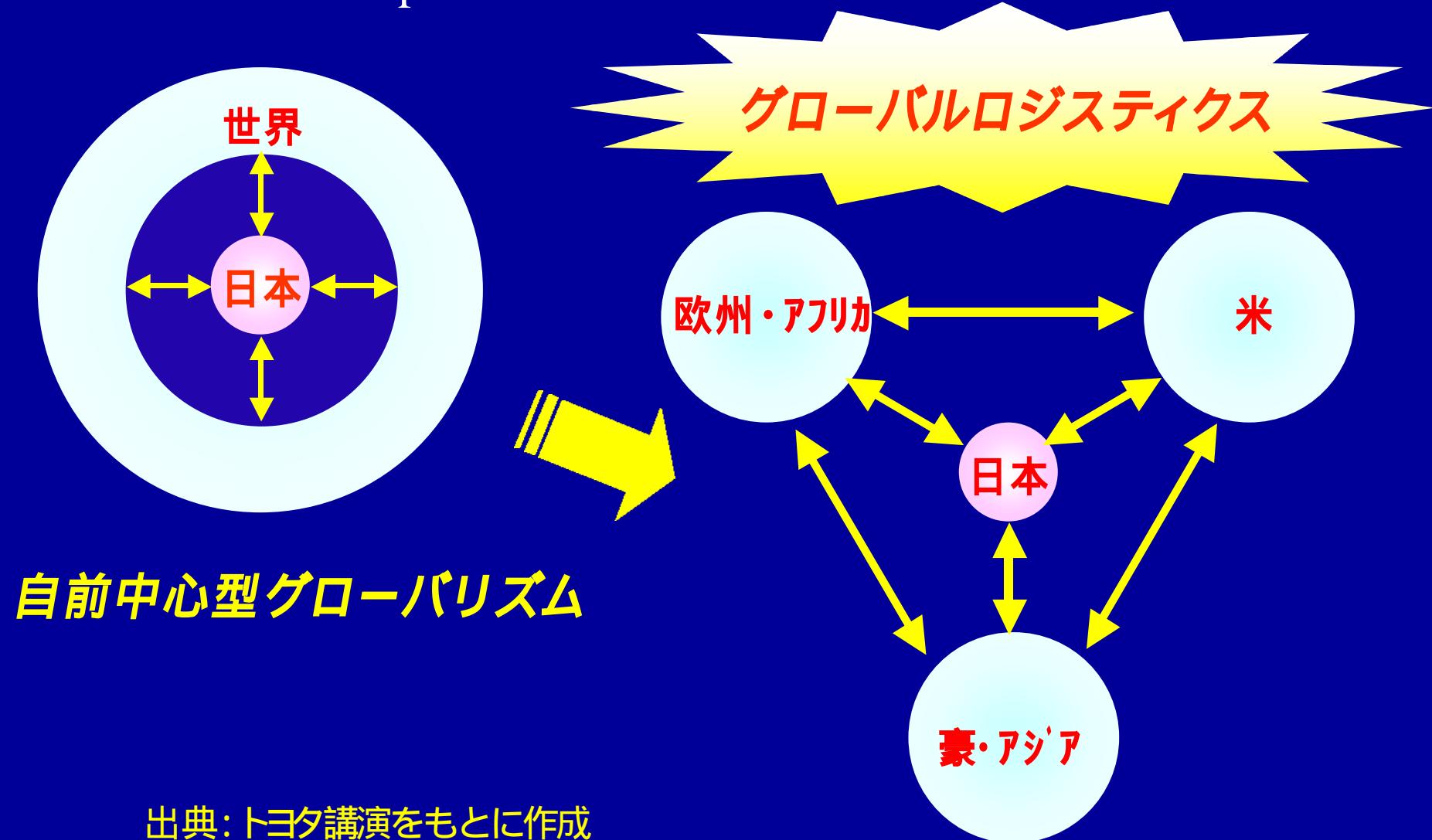
- ・顧客ニーズは、不安定、変わりやすく、予測不能
- ・顧客は待ってくれない
- ・在庫増による対応はダメ



2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (1) 荷主企業

生産・販売拠点の国際化

Globalization of production and distribution base



出典: トヨタ講演をもとに作成

2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (1) 荷主企業

(C) Tomonori NAGASE, ITPS 2002

2. 相対的な地位低下をめぐる背景

Backgrounds of relatively low status of our ports

(1) 荷主企業

Shipper

(2) 海運業

Carrier

外航海運企業の再編

Restructuring of the shipping companies

< ~ '80 > 運賃同盟(過当競争防止)



< '80 ~ '90 > 激しい運賃競争



< '90前半 > コンソーシアム(共同運航)



< '90後半 ~ > アライアンスと再編

効率化

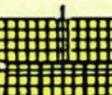
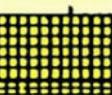
2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (2) 海運業

アライアンスと再編 Alliances and restructure



2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (2) 海運業

コンテナ船の大型化 Change of container vessels

	船長(喫水)	断面図	搭載能力
1966 ~	190m (9.5m)		750 TEU
1970 ~	260m (12m)		1800
1988 ~	280m (12.5m)		4000
	300m (14m)		6000

2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (2) 海運業

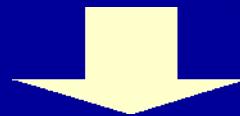
これまでのまとめ Summary

荷主: リードタイムと在庫の削減
生産・販売拠点の国際化

SHIPPER: Reduction of lead time and goods in stock

海運業: あらゆる効率化を実施

CARRIER: Rationalization and efficiency



日本の港湾を使う必要性希薄

Little necessity to use Japanese ports

物価

雇用

2. 相対的な地位低下をめぐる背景 (2) 海運業

3. 我が国港湾の問題点(ソフト面)

Issues to be solved in software

うまい

→ (1)サービスレベルの向上

Improvement in services' quality

早い

→ (2)リードタイムの短縮

Reduction of lead time

安い

→ (3)料金の低廉化

Reduction of the port charges

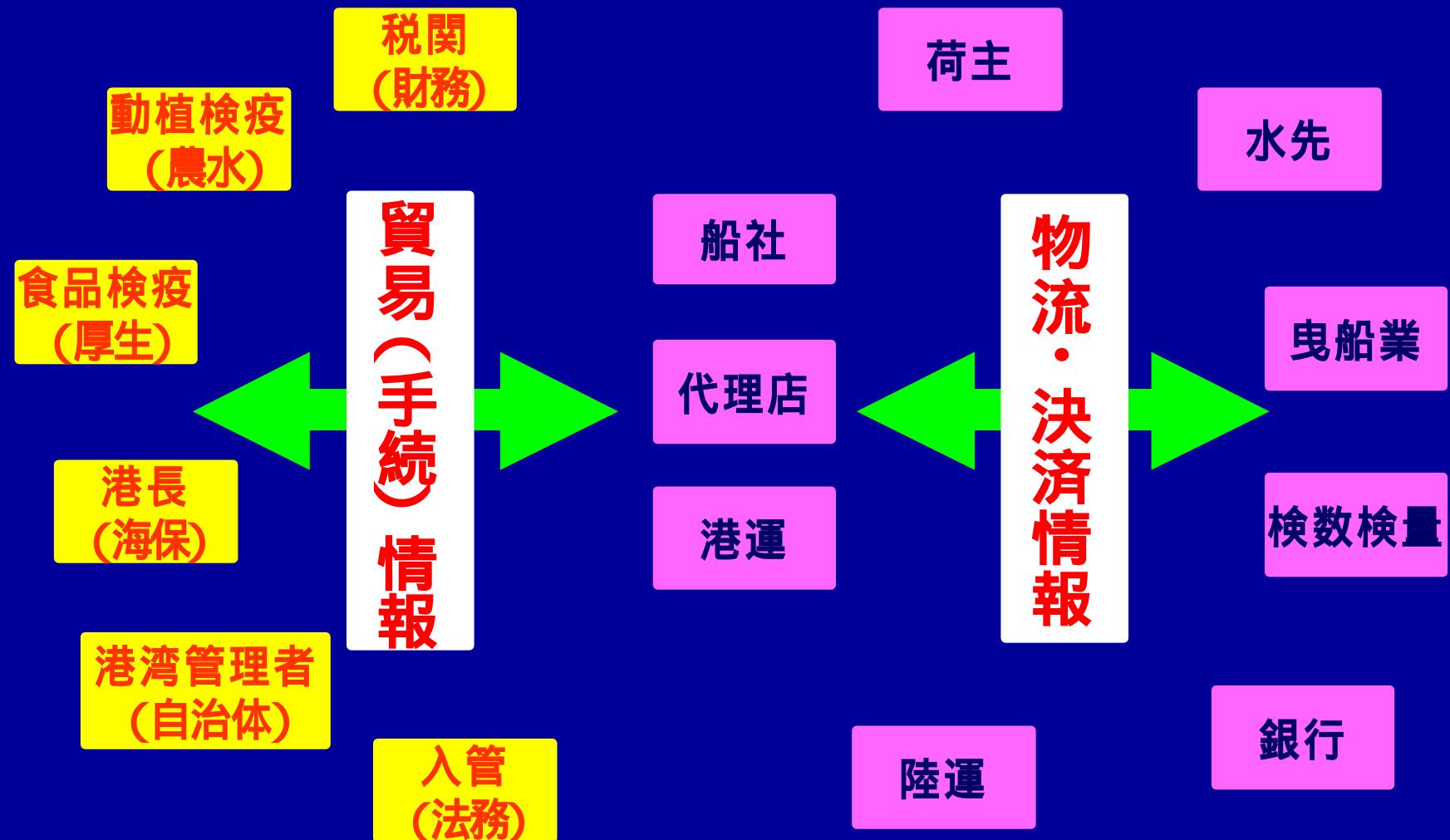
港湾運営時間の国際比較 Operating hours per day

	日本	シンガポール 香港、高雄 釜山	ロッテルダム	ロサンゼルス
ゲート	8:30 ~ 20:00	24時間	月 ~ 金 5:00 ~ 翌3:00 土 5:00 ~ 15:00	24時間
荷役	24時間	24時間	24時間	24時間

海事レポート2001
3. 我が国港湾の問題点(ソフト面) (1)サービスレベルの向上

海上輸出入における関係機関と情報のやりとり

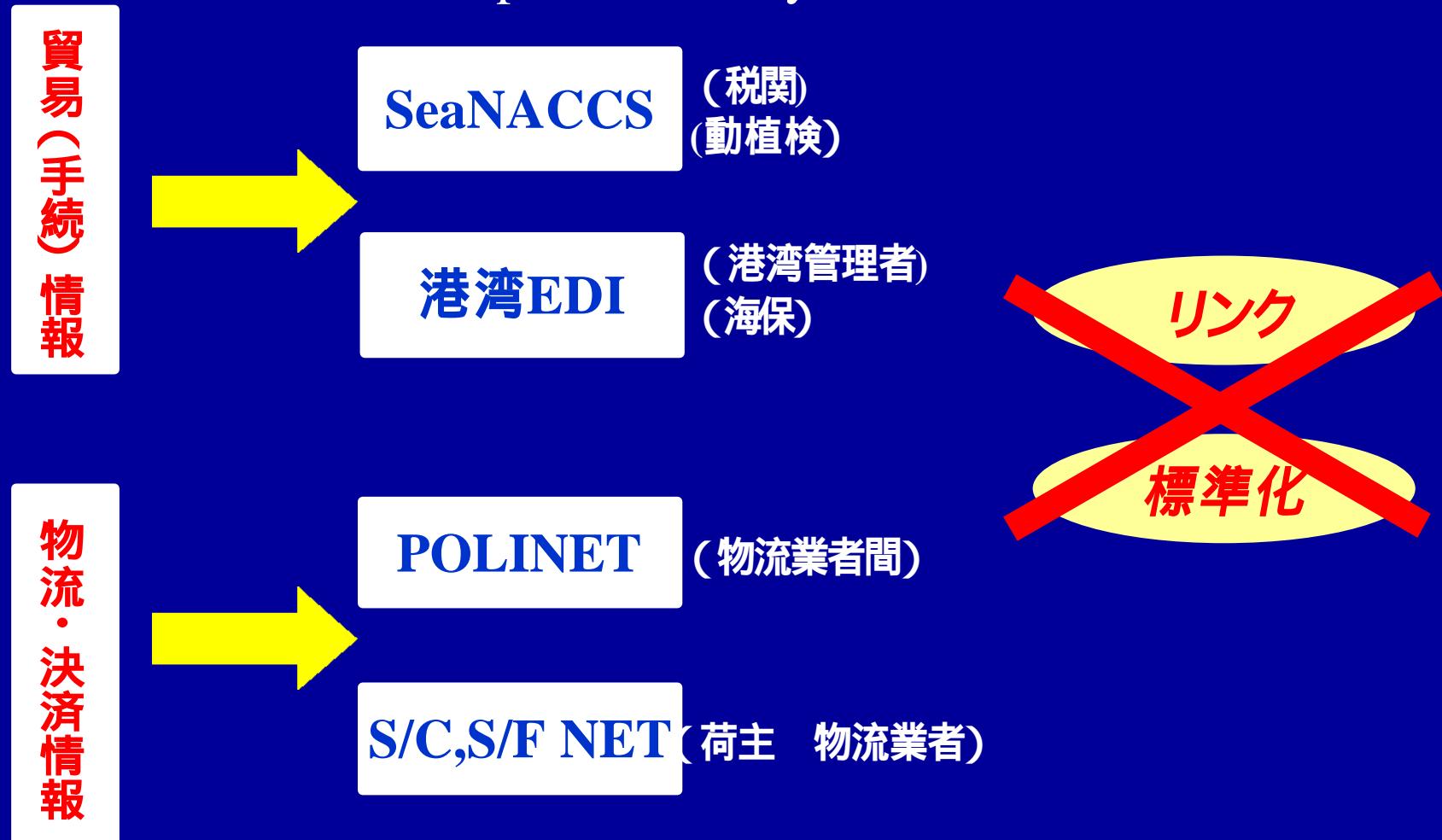
Parties concerned and imformation flow



3. 我が国港湾の問題点(ソフト面) (2)リードタイムの短縮

我が国のEDIシステム

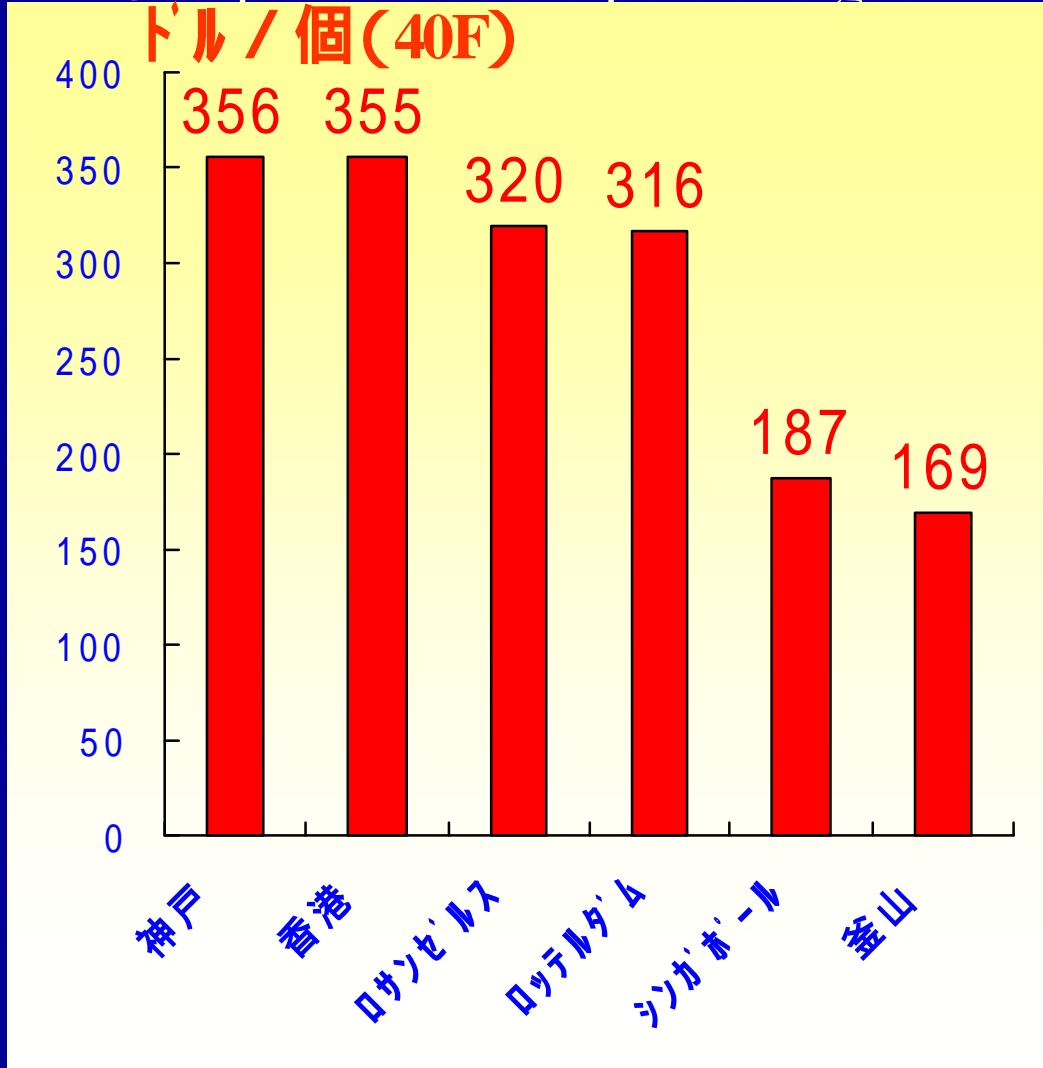
Japanese EDI system



3. 我が国港湾の問題点(ソフト面) (2)リードタイムの短縮

海外主要港湾との諸料金の比較

Comparison of the port charges



数字で見る港湾2001

3. 我が国港湾の問題点(ソフト面) (3)料金の低廉化

4. 改善の方向性(論点整理)

Direction of solution

(1)ターミナル運営主体の課題

Issues concerning the Terminal Operator

(2)整備主体の課題

Issues concerning the Builder

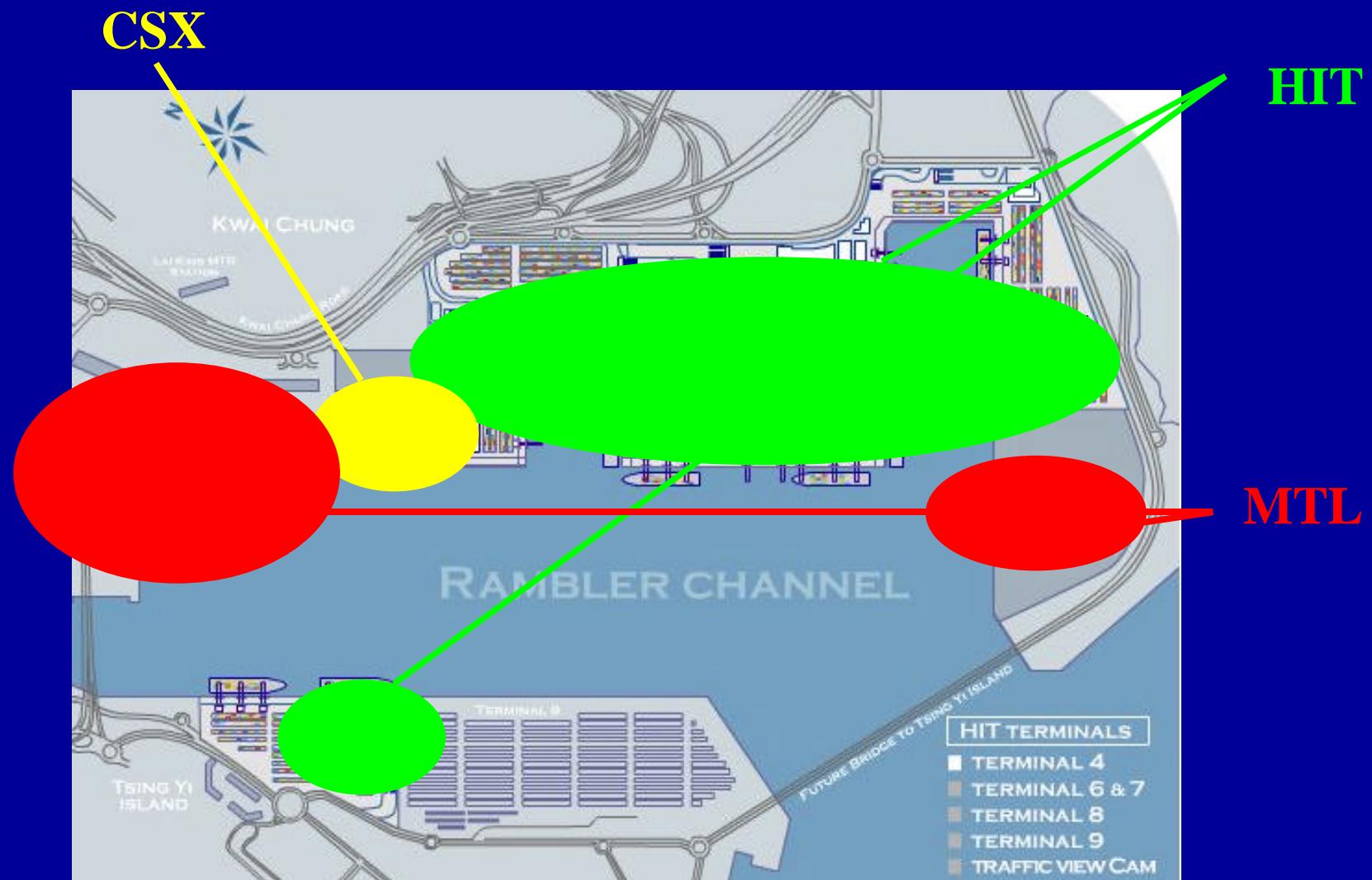
(3)公的支援の課題

Issues concerning the Governments' Assistances

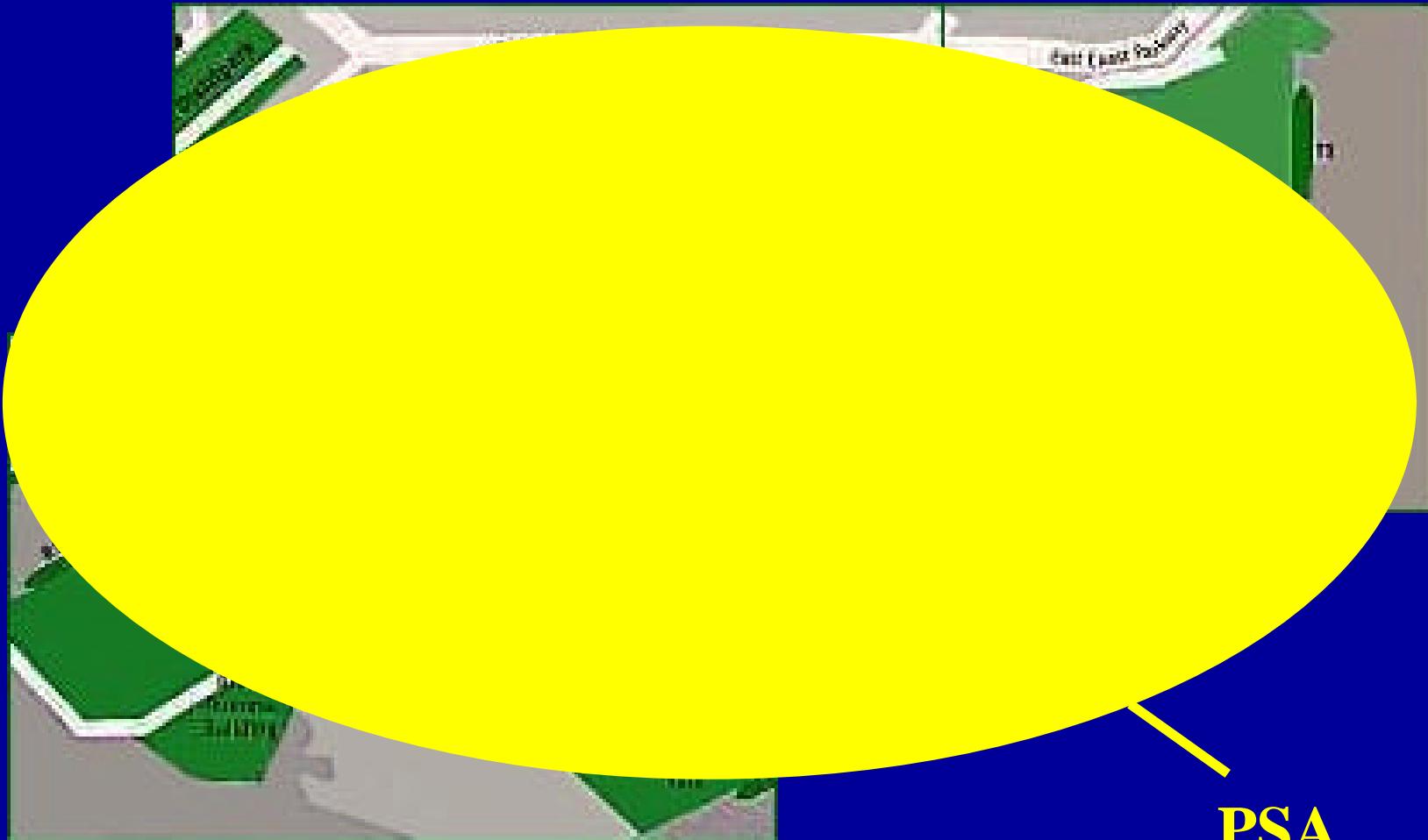
(4)港湾管理者制度の課題

Issues concerning the Port Authority

香港 Hongkong



4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題



出典: PSA CORP. HP

4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題

横浜港(本牧)

Yokohama
(Hommoku CT)

公社バス

APL
MOL
K-LINE

公共バス
港運

出典：横浜市港湾局ホームページ



(C) Tomonori NAGASE, ITPS 2002

36

4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題

合併後の銀行ATM *Separate ATMs of the BK*

旧A銀行(a出張所)

旧B銀行(b出張所)

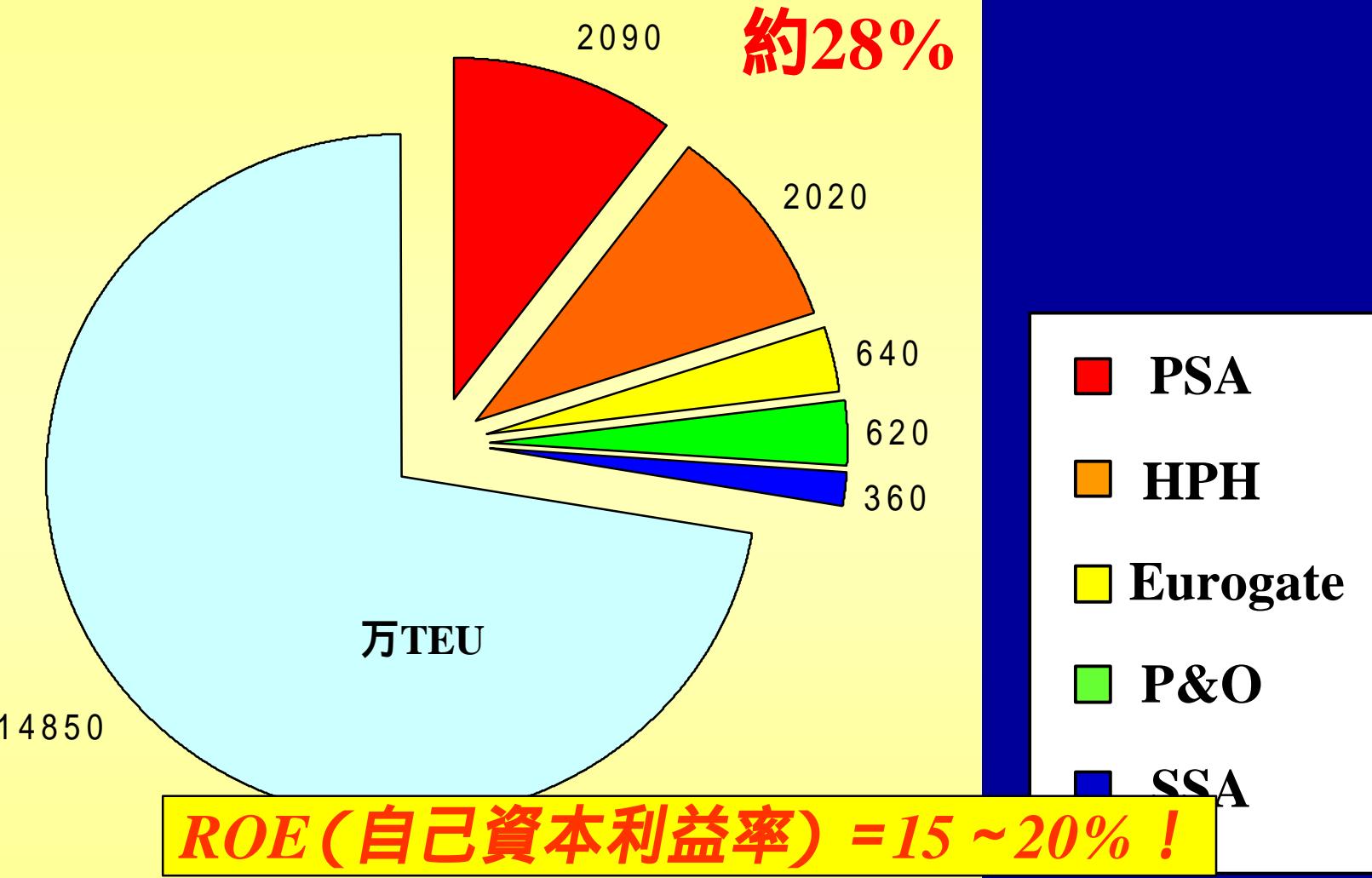
運営一元化

効率的なバスの割り当て
空きバスの解消

4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題

メガオペレーターの進出

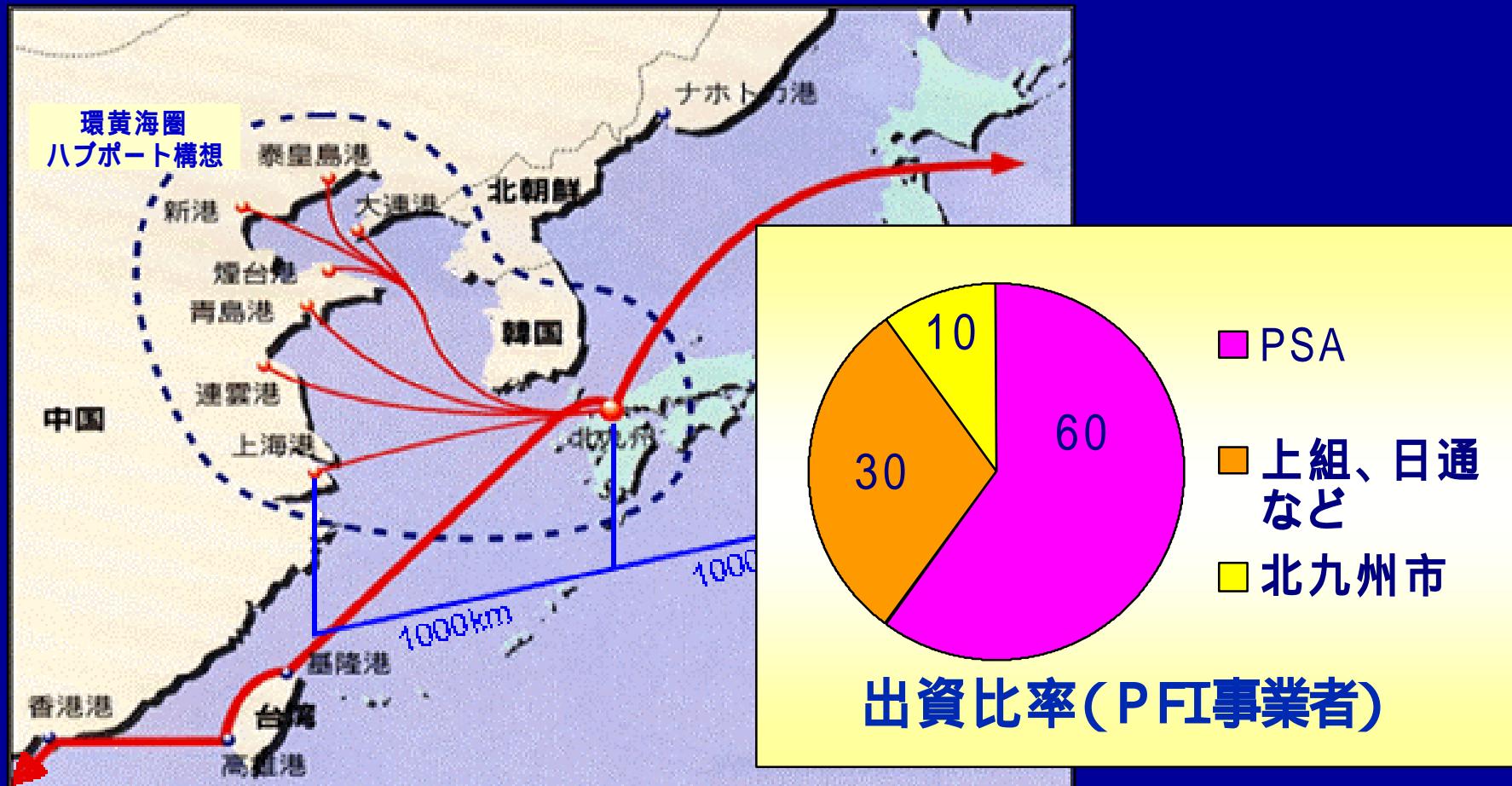
Appearance of the Mega-Operator



4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題

我が国へのメガオペレーターの進出 (北九州市: ひびきターミナル)

Entry into Japanese market by the foreign Mega-Operator



北九州市港湾局HP

4. 改善の方向性 (1)ターミナル運営主体の課題

まとめ Summary

(1) 運営主体

一元化(柔軟性)
専業化(外資も視野)

4. 改善の方向性(論点整理)

Direction of solution

(1)ターミナル運営主体の課題

Issues concerning the Terminal Operator

(2)整備主体の課題

Issues concerning the Builder

(3)公的支援の課題

Issues concerning the Governments' Assistances

(4)港湾管理者制度の課題

Issues concerning the Port Authority

港湾整備における官民の役割分担

Separation of roles of public sector and private sector

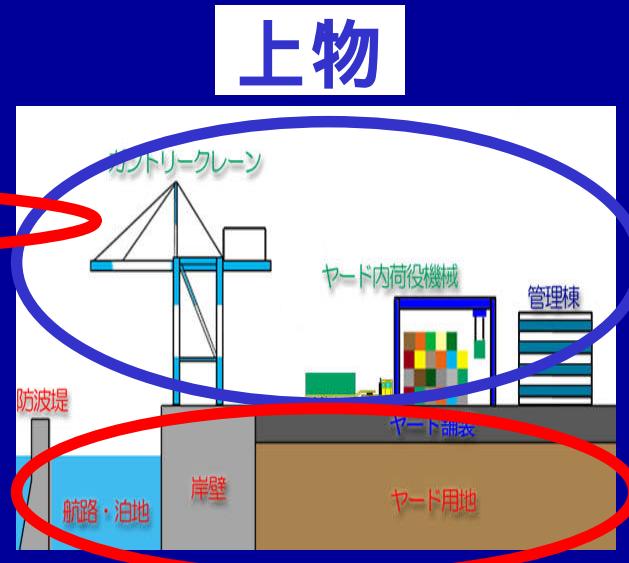
	上物	下物
日 公共		
公 社		
新 方 式		
本 PFI		

シンガポール		
香港		
欧 州		
米		
高 雄		
釜 山		

官

中間

民



4. 改善の方向性 (2) 整備主体の課題

まとめ Summary

(1)運営主体

一元化(柔軟性)
専業化(外資も視野)

(2)整備主体

民の活用

4. 改善の方向性(論点整理)

Direction of solution

(1)ターミナル運営主体の課題

Issues concerning the Terminal Operator

(2)整備主体の課題

Issues concerning the Builder

(3)公的支援の課題

Issues concerning the Governments' Assistances

(4)港湾管理者制度の課題

Issues concerning the Port Authority

重要港湾位置図

Locations of significant ports in Japan

特定重要港湾(22港)
重要港湾(106港)

(2001年4月1日現在)

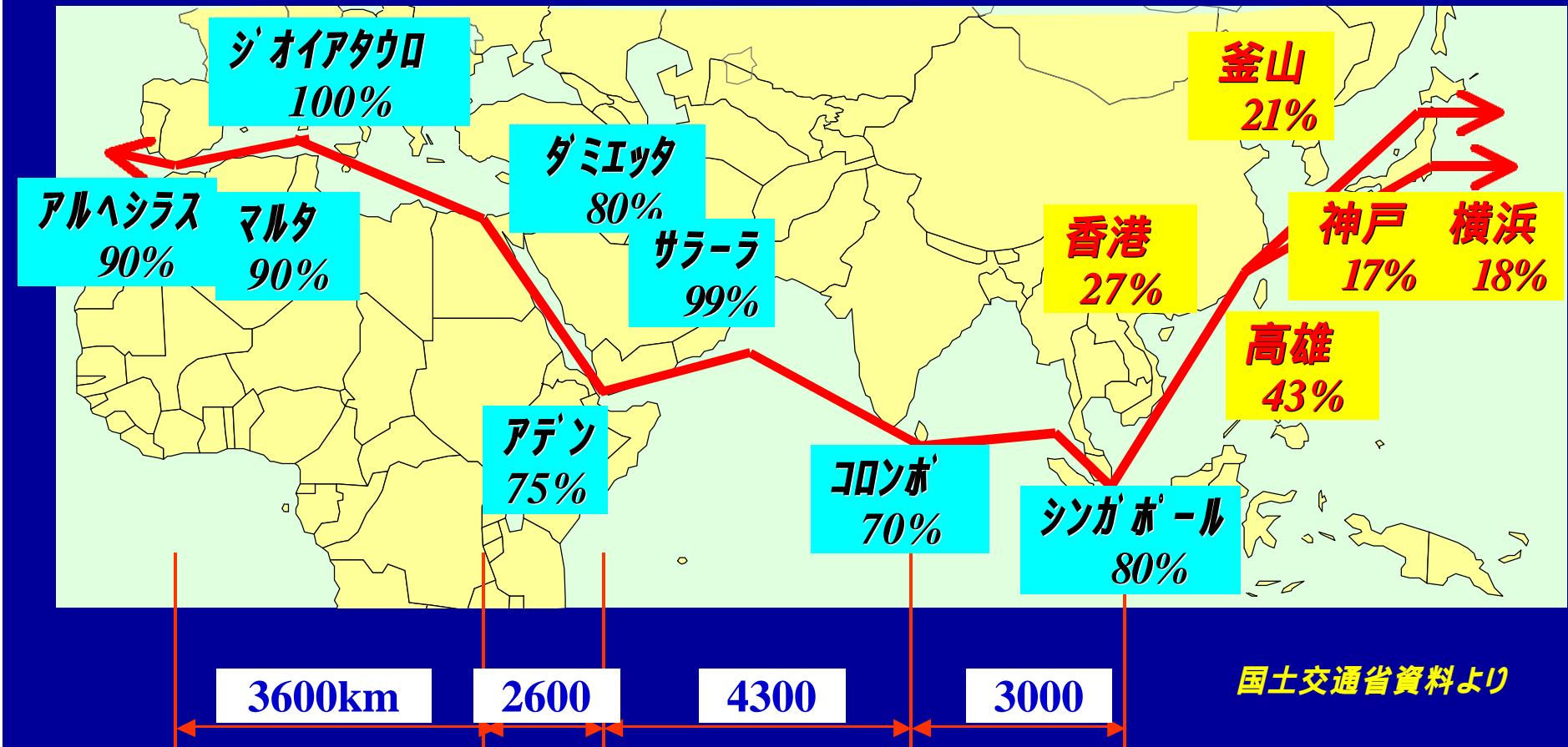
4. 課題の抽出と整理 (3)公的支援の課題



基幹航路と主なトランシップ港

Main ship course and Transhipment Ports

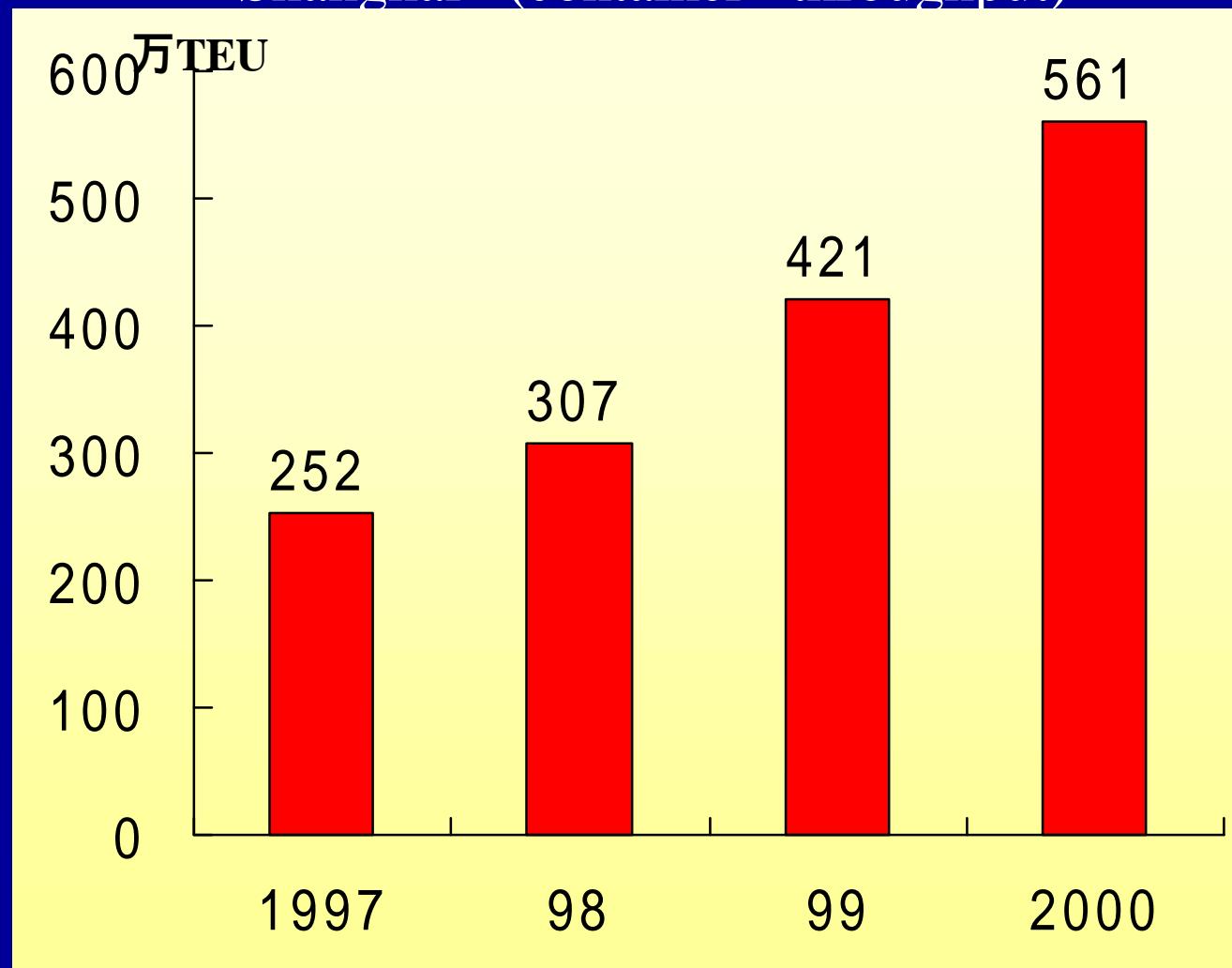
数字はトランシップ率



国土交通省資料より

4. 課題の抽出と整理 (3)公的支援の課題

上海(コンテナ取扱量) Shanghai (container throughput)



4. 課題の抽出と整理 (3)公的支援の課題

港湾整備における支援制度

Menu of Governments' Assistance

	透明性への危惧	↔	利用料への転嫁
国費	↔		
地方(一般)	↔		港湾の性格による役割分担
地方(地方債)		↔	
無利子貸付		↔	
低利融資		↔	
市中借入		↔	
対象分野	岸壁 後背地		GC 上屋 陸上荷役
初期コスト	大	→	小

まとめ Summary

(1)運営主体

一元化(柔軟性)
専業化(外資も視野)

(2)整備主体

民の活用

(3)支援制度

国策による重点化
メニューの検証
国と地方の役割分担

4. 改善の方向性(論点整理)

Direction of solution

(1)ターミナル運営主体の課題

Issues concerning the Terminal Operator

(2)整備主体の課題

Issues concerning the Builder

(3)公的支援の課題

Issues concerning the Governments' Assistances

(4)港湾管理者制度の課題

Issues concerning the Port Authority

管理者別港湾数

Numbers of each type of port authorities in Japan

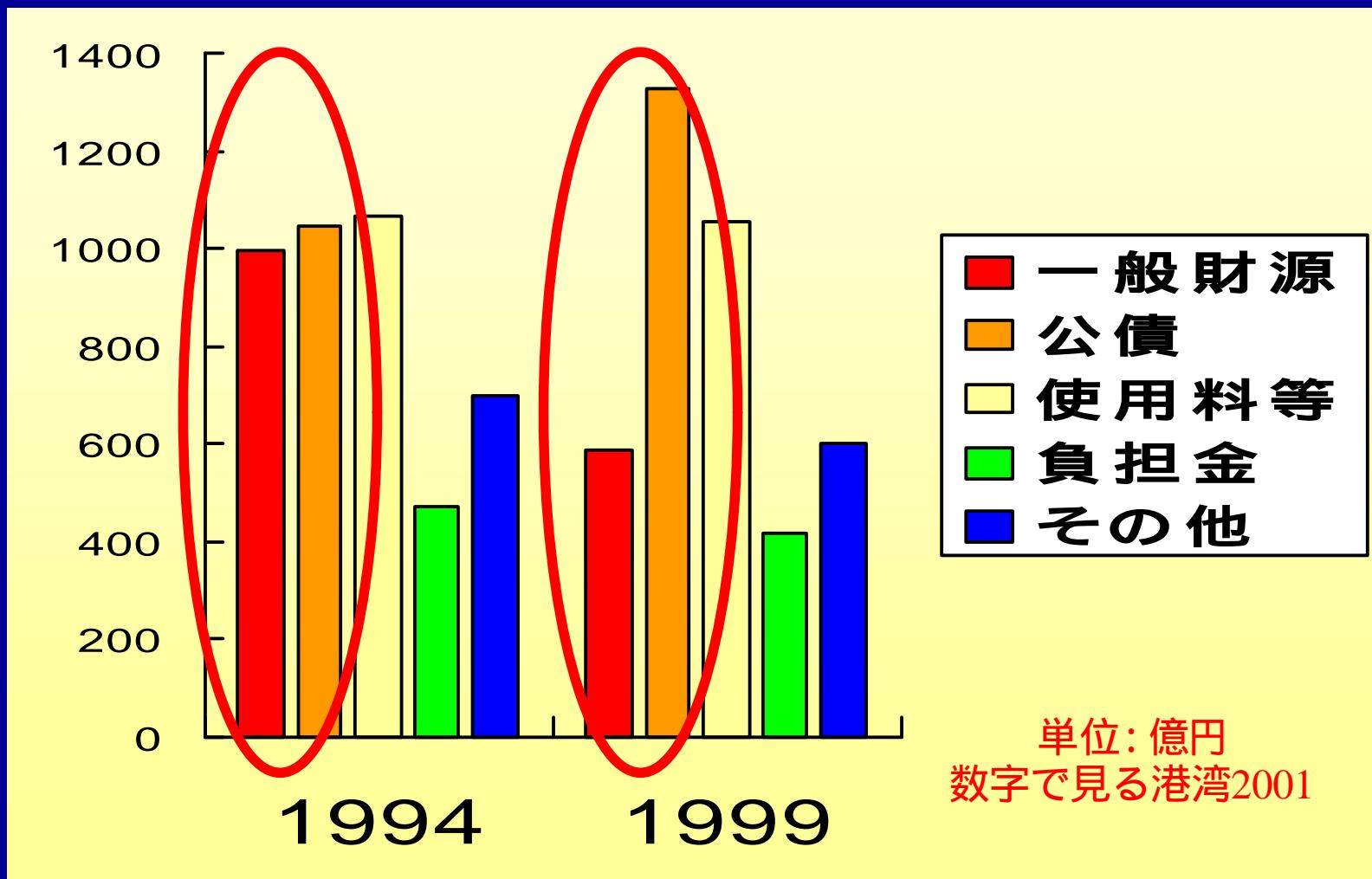
港湾管理者	港湾数	原則
都道府県	619	
市町村	395	
一部事務組合	5	
計	1020	

2001年4月1日現在 数字で見る港湾2001

4. 課題の抽出と整理 (4)港湾管理者制度の課題

港湾管理者(主要8港)の財政(推移)

Incomes of 8 main port authority



4. 課題の抽出と整理 (4)港湾管理者制度の課題

まとめ Summary

(1) 運営主体

一元化(柔軟性)
専業化(外資も視野)

(2) 整備主体

民の活用

(3) 支援制度

国策による重点化
メニューの検証
国と地方の役割分担

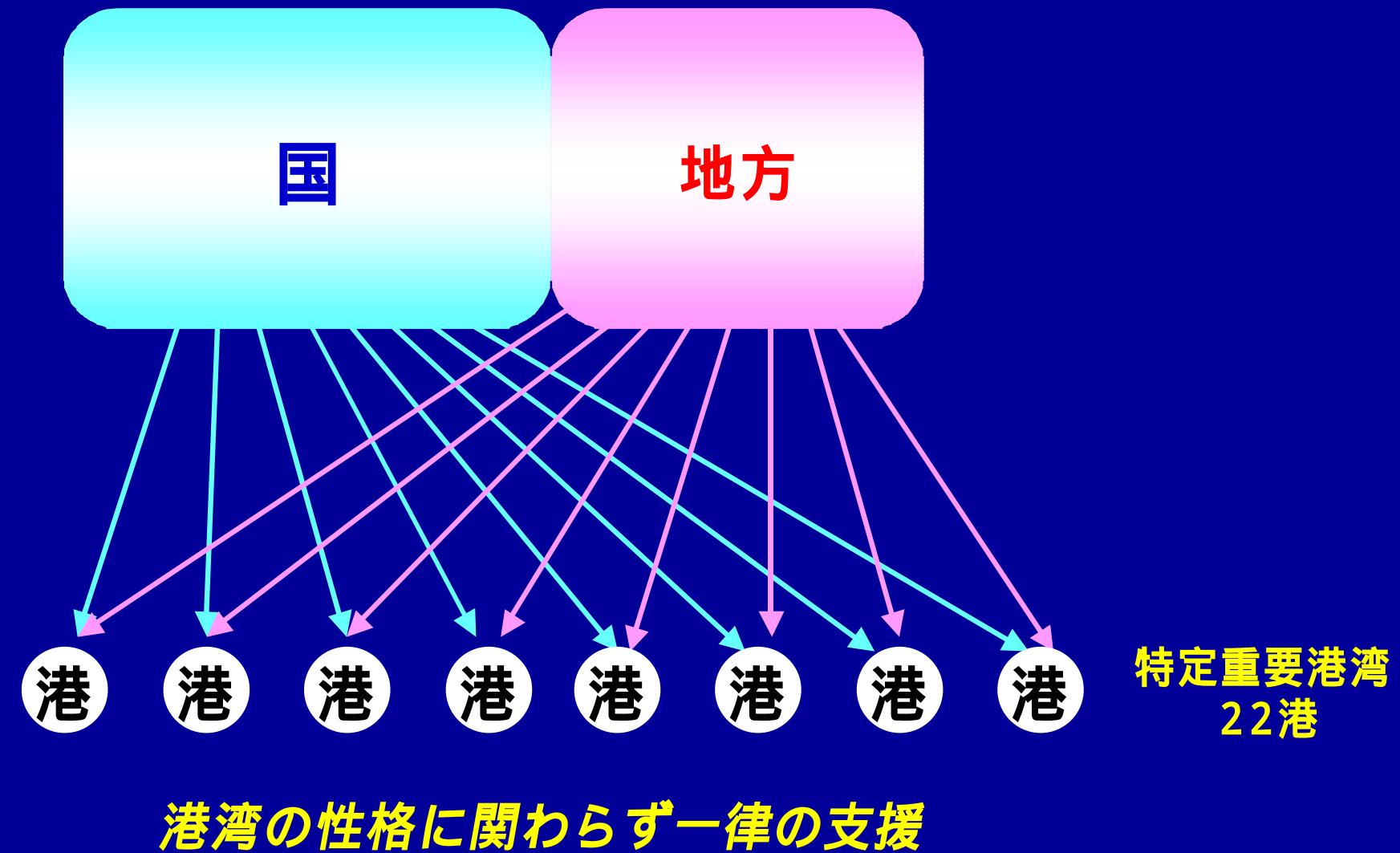
(4) 港湾管理者制度

港務局制度

財務の透明化

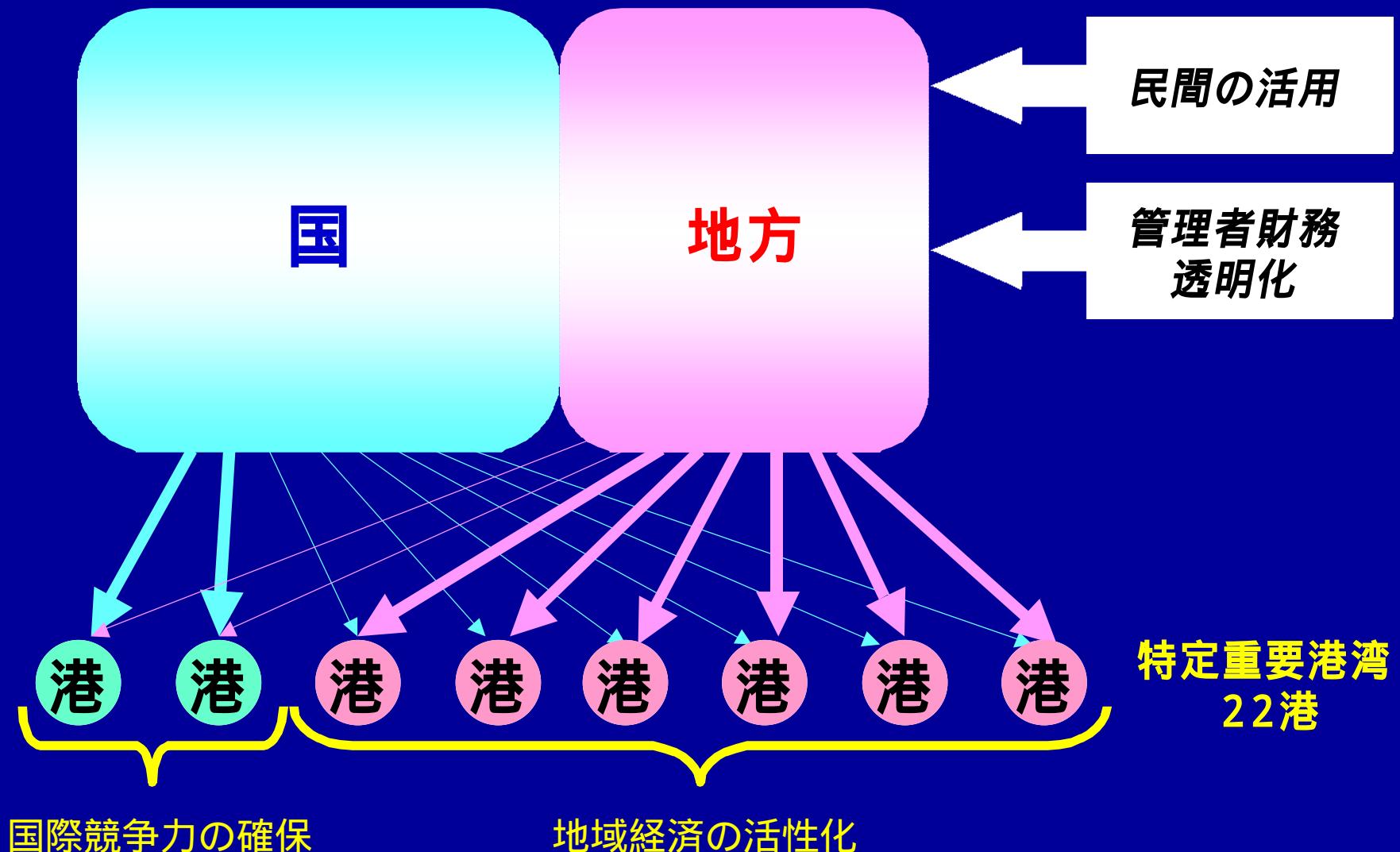
まとめ(イメージ) Conclusion (Image)

これまでの方式



まとめ(イメージ) Conclusion (Image)

今後の方針



まとめ(イメージ) Conclusion (Image)

今後の方針

市場原理導入によるサービス向上(うまい)
とスピードアップ(早い)

公的資金重点投入によるメリハリと
料金低廉化(安い)

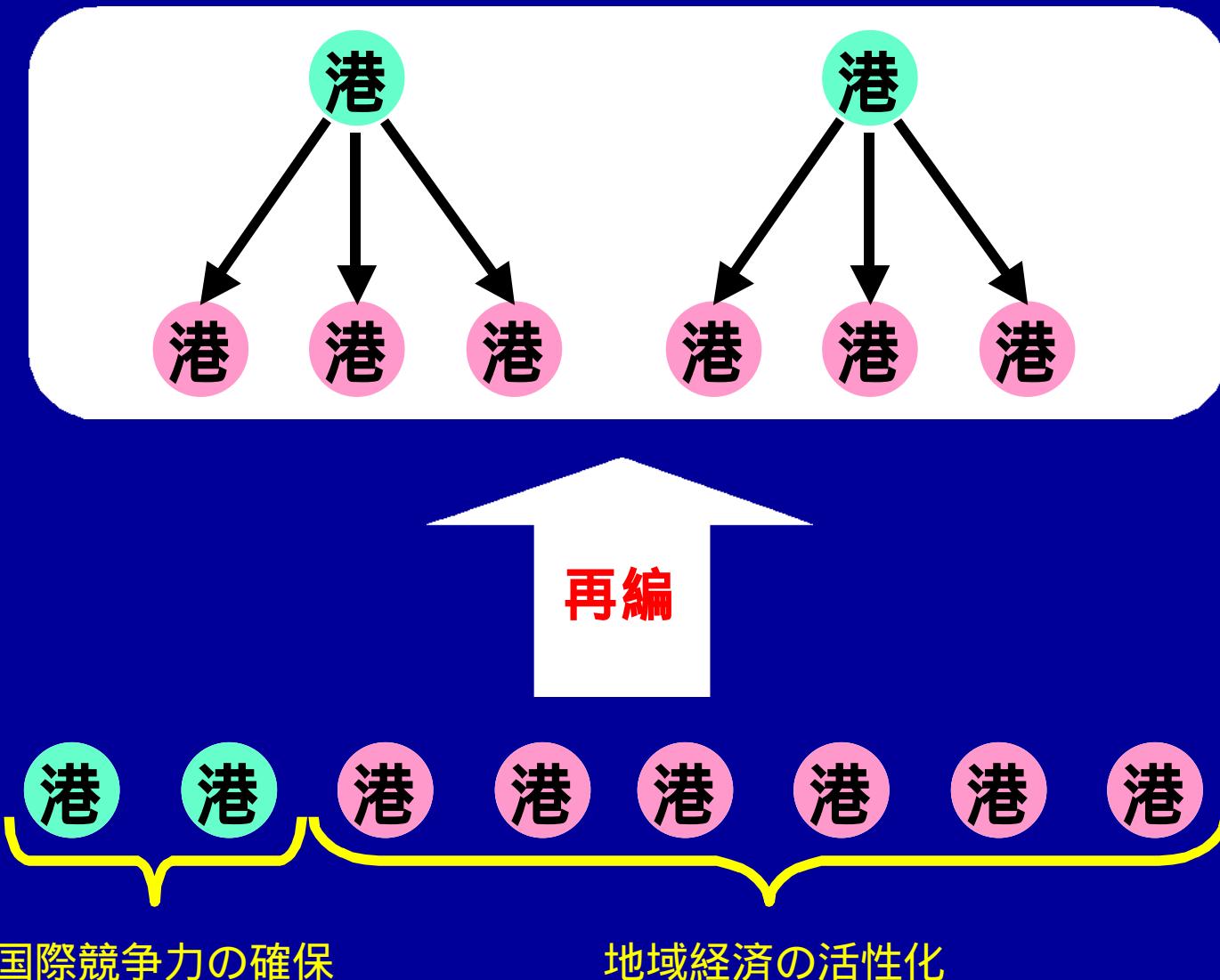
香港

22港

国際競争力の確保

地域経済の活性化

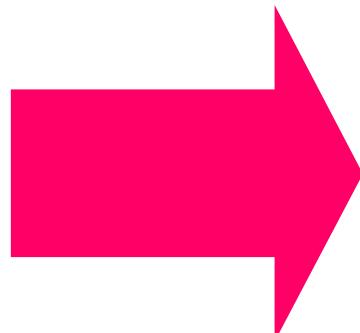
まとめ(イメージ) Conclusion (Image)



今後の進め方

Process of the study

ヒアリング、データ分析



提言の修正・追加

おわり

御静聴ありがとうございました。

Thank you very much for your attention