

## コンテナターミナルの一体利用

### コンテナターミナルに求められる機能と一体利用について

世界の主要港に寄港する長距離コンテナ航路は国際基幹航路と呼ばれ、国際海上物流の幹線としての役割を担っています。国際基幹航路の船舶は、スケールメリットによる輸送効率化を指向して大型化が進むとともに、寄港地を絞る傾向にあり、その寄港地においては、基幹航路の大型船やこれに接続するフィーダー船などの複数のコンテナ船が同時に着岸・荷役可能な一定の岸壁延長を確保した大規模なコンテナターミナルが必須の条件となりつつあります。

アジア主要港においては、多くのターミナルが1,000m以上の岸壁延長を有し、船舶の着岸場所の柔軟な調整やバース間での荷役機械の融通、ターミナル内での貨物の円滑な積み替え等が可能となっています。このような機能により、入出港・荷役・積み替えに係るリードタイムの短縮などコンテナ物流の効率化が図られ、国際基幹航路やこれに接続する国内外からのフィーダー航路が寄港しやすい環境が形成されることで、取扱貨物量の増加、ひいては輸出入産業や港湾関連産業の国際競争力の強化にも繋がっています。

一方、日本の港湾では、一部を除いて、300～400m程度の岸壁ごとにターミナルが形成されています。このようなターミナルにおいて、貨物の効率的かつ円滑な取り扱いを図るため、一定の岸壁延長を確保し複数のターミナルを連続的かつ大規模に利用できるようにすることを「コンテナターミナルの一体利用」と呼んでいます(図1)。

### 国際コンテナ戦略港湾における一体利用の推進

国土交通省では、我が国企業の立地環境の向上・国際競争力の強化に向けて、日本に寄港する国際基幹航路の維持・

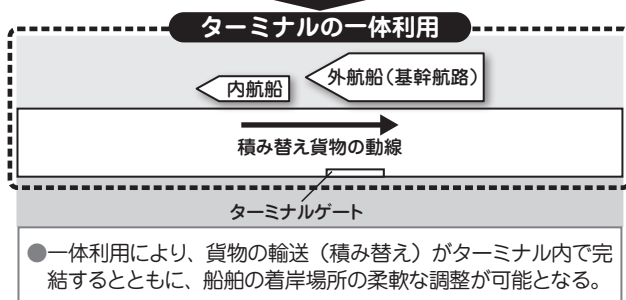
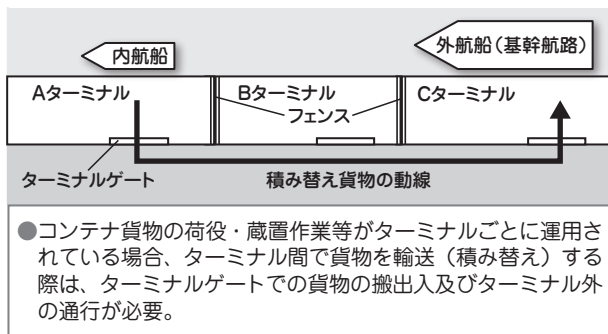


図1 コンテナターミナルの一体利用のイメージ

拡大に取り組んでおり、そのため施策として、国内外から国際コンテナ戦略港湾(京浜港・阪神港)への貨物の「集貨」を推進してきました。国内からの集貨については、地方港からの集貨を担う内航航路網の構築が進展していますが、国際基幹航路の寄港に必要な貨物量を確保するためには、国内に加え、経済成長著しいアジア諸国の貨物需要を取り込んでいくことが鍵となります。そこで、フィーダー航路(内航船やアジアからの外航船)と国際基幹航路との積替機能を強化し、集貨を促進するため、京浜港・阪神港において、コンテナターミナルの一体利用に重点的に取り組むこととしています。

### 最近の一体利用の事例と効果

#### (1) 横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル

2021年4月、MC-4コンテナターミナルの本格供用開始に伴い、MC-1～MC-4は、水深16～18m、総延長1,600mのターミナルとして一

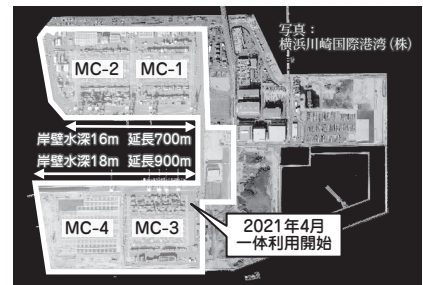


図2 横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル一体利用を開始しました(図2)。これにより、MC-1～MC-4全体で船舶の着岸場所の柔軟な調整が可能となり、滞船隻数が減少しています(図3)。

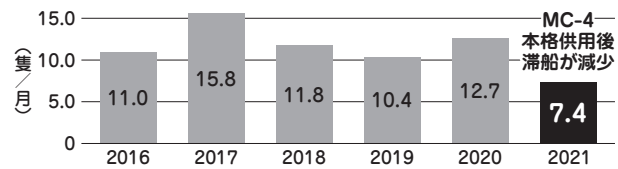


図3 南本牧コンテナターミナルにおける月平均滞船隻数の推移

#### (2) 神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナル

2023年1月、外航ターミナル(RC-6/7)と内航ターミナル(S-B/C)間のフェンスを撤去し、一体利用を開始しました。従来は、外航・内航ターミナル間で貨物を輸送(積み替え)する際、ターミナル外の臨港道路の通行やゲートでの搬出入手続きが必要な場合がありましたが、現在は、両ターミナル内での効率的な貨物輸送が可能となり、輸送時間の短縮や搬出入の円滑化が図られています(図4)。

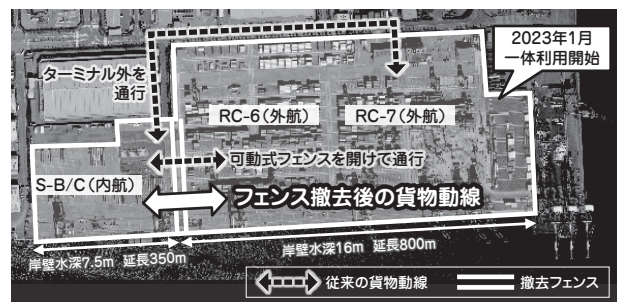


図4 神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナル